



Bremen Innenstadt 2025

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Der Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Bremen Innenstadt 2025

Impressum

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Handelskammer Bremen

Bearbeitung

- pp als
pesch partner architekten stadtplaner BDA SRL
Prof. Dr. Franz Pesch
Dipl.-Ing. Gudrun Neubauer
Dipl.-Ing. Philip Schmal
Dr. Tilman Sperle
mit Dipl.-Ing. Andreas Binkele, cand. arch. Till Krüger
cand. arch. Carolin Proepper, cand. arch. Sara Vian, B.A. Roswitha Beck

Redaktion: Holger Everz
Layout: Doris Fischer-Pesch
Layout (Titel): Stadt Bremen

Firnhaberstraße 5, 70174 Stuttgart
Fon 0711.2200763.10
Fax 0711.2200763.90
pps@pesch-partner.de | www.pesch-partner.de

In Kooperation mit

- SHP Ingenieure
Dr.-Ing. Wolfgang Haller
Dipl.-Ing. Harald von Lübke
Dipl.-Ing. Sabrina Stieger

Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover
Fon 0511.3584-450
Fax 0511.3584-477
Info@shp-ingenieure.de | www.shp-ingenieure.de
- Geschäftsführung
Marianne Grewe-Wacker (Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen)
Rainer Imholze (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Olaf Orb (Handelskammer Bremen)
- Auftraggeberrunde
Bernd Bluhm (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Robert Bücking (Ortsamt Bremen-Mitte)
Heiko Fischer (WFB-Wirtschaftsförderung Bremen)
Marianne Grewe-Wacker (Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen)
Franz-Josef Höing (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Rainer Imholze (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Dr. Dirk Kühling (Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen)
Olaf Orb (Handelskammer Bremen)
Dr. Andreas Otto (Handelskammer Bremen)
Gunnar Polzin (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Prof. Dr. Iris Reuther (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Bianca Urban (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Reinhard Viering (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
Angela Weiskopf (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr)
- Visualisierungen
Helldoor Visual Studio
Teodor Vladov

Markgröningerstraße 46, 70435 Stuttgart
Fon 0711.93347966
tvladov@abv.bg
- Druck
Druckerei Mack, Schönaich

Inhalt

Vorwort	6
Bremen Innenstadt 2025 – eine städtebauliche Perspektive	8
1 Position und Profil der Bremer Innenstadt	14
1.1 Ein starkes Jahrzehnt Innenstadtentwicklung – Zwischenbilanz	15
1.2 Ein attraktiver Stadtraum – die städtebauliche Struktur der Bremer Innenstadt	30
2 Leitlinien und Handlungsfelder	36
2.1 Verbindungen und Zwischenräume stärken	38
2.2 Öffentliche Räume gestalten	40
2.3 Lagen und Angebotsvielfalt im Einzelhandel ausbauen	41
2.4 Innenstadt als Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort leistungsfähig gestalten	44
2.5 Urbanes Wohnen in attraktiven Quartieren fördern	47
2.6 Innenstadt als Zentrum von Bildung und Kultur weiterentwickeln	50
2.7 Herausragendes Stadtbild bewahren und weiterentwickeln	52
2.8 Erreichbarkeit sichern, stadt- und umweltfreundliche Mobilität organisieren	53
2.9 Stadtmarketing und private Initiativen koordinieren	56
2.10 Erlebnisraum Innenstadt gestalten	58
2.11 Umweltleistung der Innenstadt erhöhen	60
3 Handlungskonzept: Oberzentrum und Stadt der Quartiere	62
3.1 Altstadt	64
3.2 Bahnhofsvorstadt, Bahnhofsumfeld und Remberti	77
3.3 Alte Neustadt	87
3.4 Östliche Überseestadt und Utbremen	93
3.5 Wallanlagen (Wallring)	95
3.6 Urbane Flusslandschaft Weser	97
3.7 Verbindungen zwischen den Quartieren	99
4 Bremen Innenstadt 2025 – Strukturplan	104
5 Umsetzungsstrategie	110
5.1 Umsetzungsschwerpunkte	112
Literatur-, Quellen- und Abbildungsnachweis	116

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

nun liegt es vor: das Bremer Innenstadtkonzept 2025, das wir, der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Handelskammer Bremen, mit großer öffentlicher Beteiligung und unserem Gutachter Prof. Dr. Franz Pesch gemeinsam erarbeitet haben. Innenstadtentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe und braucht einen klaren Orientierungsrahmen, damit die unterschiedlichen Interessen und Vorstellungen aller Akteure gemeinsamen Zielvorstellungen folgen.

Mit der Formulierung von Leitlinien und Plänen hat die Freie Hansestadt Bremen jetzt für die Bremer Innenstadt einen solchen mittelfristigen Orientierungsrahmen geschaffen.

Die Gestaltung der Innenstadt erfordert das gemeinsame Engagement von Bürgerinnen und Bürgern, Initiativen, Eigentümern, Unternehmern und Gewerbetreibenden, Politik und Verwaltung. Der Trend zur Innenstadt als Ort zum Arbeiten, Einkaufen und Wohnen sowie als Zentrum für Kultur und Freizeit ist ungebrochen. Bremen, als das Oberzentrum des Nordwestens von Deutschland, verfügt mit seiner attraktiven Innenstadt und der hohen Lebensqualität über eine ideale Ausgangsposition, um sich im Wettbewerb der Städte und Regionen zu profilieren. Gerade die historische Innenstadt hat eine herausragende Bedeutung für den Tourismus. Jedoch ist es ohne eine systematische Gesamtbetrachtung der Innenstadt und der angrenzenden Stadtbezirke nicht möglich, diese Chancen und Potenziale auszuschöpfen. Dies hat uns veranlasst, die gegenwärtige Situation zu analysieren und Wege aufzuzeigen, wie wir die überregionale Wettbewerbsfähigkeit und die vorhandene Urbanität stärken und so zu einer erhöhten Zentralität gelangen wollen. Dazu hat es nun über zwei Jahre hinweg einen intensiven Arbeits- und Diskussionsprozess gegeben. Es wurden Vorschläge erarbeitet und Handlungsempfehlungen formuliert, die in mehreren öffentlichen Veranstaltungen und Workshops mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern, mit Gewerbetreibenden sowie den Beiräten erörtert und auch innerhalb der Verwaltung auf ihre Realisierungsmöglichkeiten hin überprüft wurden.

Wichtiges Merkmal des Innenstadtkonzepts ist die Erweiterung des Planungsgebiets. 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. Damit werden bewusst neue und bestehende innerstädtische Wohngebiete mit einbezogen, um den Trend der Rückbesinnung auf die Innenstadt und ihrer angrenzenden Quartiere zu berücksichti-

gen. Der erweiterte Betrachtungsrahmen soll die sinnvolle Arbeitsteilung der innerstädtischen Quartiere aufzeigen und zugleich ihre enge Vernetzung fördern. Auch bildet er ein verändertes Verständnis von Innenstadt ab, das sich insbesondere stärker an der Lebenswirklichkeit der Bürgerinnen und Bürger orientiert und ihren Bewegungsradien und Verhaltensmustern entspricht. So konnte für die City und die angrenzenden Stadtteile ein neuer Ansatz für eine integrative und vor allem chancenreiche Gesamtentwicklung formuliert werden.

Die Bremer Innenstadt wird sich mit der Realisierung neuer Einzelhandelsflächen im Ansariviertel verändern. Die Herausforderungen sind darüber hinausgehend deutlich vielfältiger und erfordern differenzierte teilräumliche Antworten. So kann der intensive Austausch von kulturellen Orten, Einkaufslagen und Arbeitsstandorten mit den Wohnvierteln der inneren Stadt die Urbanität stärken. Daher sind attraktive Verbindungen zwischen den Quartieren wichtige Grundlagen für das städtische Leben. Diese innerstädtische Arbeitsteilung wird im Innenstadtkonzept aufgegriffen und in ein Handlungskonzept für einen mittelfristigen Planungszeitraum übersetzt. Es werden aber auch bestehende Missstände aufgezeigt, Vorschläge für die Nutzung und Gestaltung ungenügend genutzter Flächen erarbeitet und umsetzbare Entwicklungsziele definiert. Das Thema Klimaschutz ist dabei stets integraler Bestandteil nachhaltiger Innenstadtentwicklung.

Stadtreparatur, Instandhaltung und die Umsetzung neuer Projekte sind notwendig, um ein positives und schlüssiges Gesamtbild zu bieten. Letztlich kann nur eine gemeinsame Anstrengung von Immobilieneigentümern, Einzelhändlern, Stadtplanung und Politik dazu führen, eine Dynamik zu entfachen, die zu einer nachhaltigen Stärkung und Aufwertung unseres Stadtzentrums führt. Hierzu gehört die Offenheit für neue Ideen, Anregungen und Konzepte.

Die Vielzahl der im vorliegenden Gutachten „Bremen Innenstadt 2025“ enthaltenen Projektideen und strategischen Handlungsansätze wird uns eine wertvolle Orientierungshilfe sein, um unsere Stadtmitte positiv weiterzuentwickeln. Auch wenn nicht alle Gutachterschläge und Projektideen sofort umgesetzt werden, einzelne Vorschläge über Planungsaufträge, Gutachten und Wettbewerbsverfahren zunächst weiter zu konkretisieren sind, so verfügen wir nun über ein Leitbild, dem wir uns gemeinsam verpflichtet fühlen.



Dr. Joachim Lohse
Senator für Umwelt, Bau
und Verkehr



Martin Günthner
Senator für Wirtschaft,
Arbeit und Häfen



Dr. Matthias Fonger
Hauptgeschäftsführer und
I. Syndikus der Handelskammer
Bremen

Bremen Innenstadt 2025 – eine städtebauliche Perspektive



Die Freie Hansestadt Bremen hat sich in den letzten beiden Jahrzehnten positiv entwickelt und vor allem über städtebauliche Projekte ein moderates Wachstum erreichen können. Durch konsequente Innenentwicklung wurden wichtige städtische Funktionen gestärkt: Die Mischung von Wohnen, Arbeiten, Handel, Freizeit und Kultur erzeugt urbane Vielfalt und Atmosphäre. Die vor rund 10 Jahren neugestaltete Fußgängerzone in Sögestraße und Oberstraße konnte mit den bestehenden Plätzen und Passagen zu einer attraktiven Flanierzone in der City verbunden werden und dem Einzelhandelsstandort Innenstadt neue Impulse verleihen. Die Schlachte wurde zur maritimen Meile an der Weser umgestaltet, die sich mit ihrer bunten Kneipenszene und ihrem vielfältigen Veranstaltungsangebot als moderne urbane Erlebniswelt für die Bewohner und für die noch immer zunehmende Zahl von Stadttouristen inszeniert. Aufbauend auf den Grundsätzen des Leitbilds „Bremen! Lebenswert, urban, vernetzt“, das der Senat der Freien Hansestadt Bremen im Jahr 2009 als Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Gesamtstadt beschlossen hat, wird nun das integrierte Entwicklungskonzept „Bremen Innenstadt 2025“ vorgelegt. Als städtebaulicher Orientierungsrahmen für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre schreibt es die bisherigen Planungen in die Zukunft fort, setzt aber mit seinem räumlichen Konzept auch entscheidende neue Akzente.

Ein erweiterter Innenstadtbegriff

Wichtiges Merkmal des Innenstadtkonzepts 2025 ist die Abgrenzung des Planungsbereichs. Das Konzept greift bewusst über die City im engeren Sinne hinaus und bezieht die Quartiere jenseits der Wallanlagen mit ein. Der erweiterte Planungsraum orientiert sich an der Lebenswirklichkeit und den Bewegungsradien der Bürgerinnen und Bürger.

Mehr und mehr stehen die starken kulturellen Orte der City, ihre Einkaufslagen und Arbeitsstandorte in einem intensiven Austausch mit den Wohnvierteln der inneren Stadt. Daher sind attraktive und sichere Verbindungen in und zwischen den Quartieren eine zunehmend wichtigere Grundlage für das städtische Leben. Diese innerstädtische Arbeitsteilung wird im Innenstadtkonzept aufgegriffen und in ein Handlungskonzept für einen mittelfristigen Planungszeitraum übersetzt. Mit der Unterscheidung von Entwicklungsbereichen, in denen die vorgeschlagenen Maßnahmen synergetisch zusammenwirken sollen, und Schlüsselprojekten, von denen positive Impulse auf die städtebauliche Entwicklung ausgehen sollen, bietet das Konzept die notwendige Flexibilität, um sich wechselnden Anforderungen anpassen zu können.

Zentrum für die Metropolregion Nordwest

Ziel des Innenstadtkonzepts ist es, die Position Bremens auch in der Metropolregion Bremen-Oldenburg zu stärken und auszubauen. Der bedeutende historische Bestand mit seinen außergewöhnlichen Baudenkmalen und attraktiven öffentlichen Räumen ist dabei Herausforderung und Verpflichtung, denn die Innenstadt übernimmt zugleich zentrale Versorgungsfunktionen für die Gesamtstadt und die Metropolregion. Wie kann eine Balance zwischen Bestandspflege und wirtschaftlicher Dynamik erreicht werden und wie können sich oberzentrale Funktion und Lebensqualität verbinden lassen? Hohe Priorität wird der Entwicklung eines zukunftsorientierten Einkaufsquartiers am Ansgarikirchhof beigemessen. In direkter Anbindung an die 1a-Lage entstehen Shops mit attraktiven Sortimenten, die Angebotslücken in der City schließen können. Um eine fruchtbare Arbeitsteilung der Einkaufsbereiche zu fördern, werden für das Quartier Violenstraße und Am Wall wie auch für die Martinistraße Spezialisierungen im Angebot und



Der Schnoor, das älteste Stadtviertel von Bremen, ist mit seinem vielfältigen Angebot an Gastronomie, Goldschmiede- und Kunsthandwerk ein wichtiger touristischer Anziehungspunkt.

Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgeschlagen. Mit der Einbindung der Knochenhauerstraße in die Lauflagen und der Gestaltung der Balgebrückstraße als südlicher Cityeingang und Auftakt zum Schnoor soll das Wegenetz im Zentrum der Stadt vervollständigt werden. In der attraktiven Raumfolge des historischen Stadtkerns wird vom Neubau der Bremer Landesbank ein positives Signal ausgehen.

Innenstadt und Quartiere

Ein Alleinstellungsmerkmal der Bremer Innenstadt sind die vielen Quartiere, die mit ihrer Eigenart und Atmosphäre entscheidend zur städtebaulichen Identität beitragen. Wie kann diese Besonderheit bewahrt werden, mit welchen innovativen Modellen können hochwertiges Innenstadtwohnen, wissensorientierte Arbeitsplätze und die auflebende Kreativwirtschaft miteinander verbunden werden? Wie kann die Erlebnis- und Freizeitqualität einer grünen Innenstadt mit attraktiven städtischen Promenaden an der Weser gesteigert werden? Zum einen wird mit

dem Weiterbau der Überseestadt, der Fertigstellung des Wohngebiets Stadtwerder oder dem neuen Hulsbergviertel die Funktion der inneren Stadt als Wohnstandort in größerem Maßstab weiter ausgebaut. Ergänzend zu diesen großen Entwicklungsflächen zeigt das Innenstadtkonzept aber auch kleinräumige Entwicklungsmöglichkeiten in den Quartieren auf: Zu den großen Entwicklungspotenzialen im Bestand zählen etwa das Abtentorswallquartier, das Rembertiviertel oder das Güldenhausquartier.

Offene und belebte Stadträume

Die einzigartige Verbindung von dicht bebauten Quartieren und großen offenen Freiräumen prägt das Bild der Innenstadt und bietet Bewohnern, Beschäftigten und Besuchern einen hohen Freizeit- und Erholungswert. Um diese Qualitäten zu sichern und weiter auszubauen, legt das Innenstadtkonzept besonderen Wert auf die Entwicklung der öffentlichen Räume. Mit Brückenschlägen über Weser und Kleine Weser können die Wallanlagen zu einem geschlossenen Promenadenring zusammengeführt werden. Fußgänger und Radfahrer gewinnen dadurch einen attraktiven Rundweg – und ein nie gekanntes Innenstadterlebnis. Über den Promenadenring werden bestehende Einrichtungen wie der Hochschulcampus oder der Neustädter Bahnhof besser miteinander verbunden. Auch neue Attraktionen werden in Szene gesetzt, wie etwa ein neues Flussschwimmbad.

Durch die Schließung von Baulücken, die Aktivierung der Erdgeschosszonen und hochwertige Freiraumgestaltung werden Stadtplätze im Inneren der Quartiere aufgewertet: Die Baumaßnahme am Bahnhofplatz gibt dem nördlichen Eingangsraum in die City die lang vermisste südliche Platzwand zurück. Im Rembertiviertel rahmen die Neubauten kleine Quartiersplätze und in der Alten Neustadt wird

der neu gestaltete Lucie-Flechtmann-Platz diesen bisher kaum angenommenen Raum als Quartiersmitte etablieren. Mit besonderer Sorgfalt sind die Verbindungen zu den Quartieren am Rand der City weiterzuentwickeln, wo stark befahrene Verkehrsstraßen und unwirtliche Unterführungen als Barrieren wahrgenommen werden, unnötige räumliche Distanz erzeugen und den räumlichen Austausch erschweren. Die Gestaltung sicherer und komfortabler Wege muss hier mit belebenden Nutzungen kombiniert werden. So etwa an der Falkenstraße, wo das seit einigen Jahren leer stehende Bundeswehrhochhaus mit einer attraktiven Nachnutzung die Verbindung der Bahnhofsvorstadt mit Findorff bereichern und beleben könnte. Oder am Neustädter Bahnhof, an dem sich ergänzende Nutzungen zum Vorplatz öffnen sollen, um den Eingang nach Woltmershausen einladender zu gestalten.

Integriertes Konzept für alle

Eine sozial, ökologisch und wirtschaftlich verträgliche Entwicklung der Bremer Innenstadt braucht bürgerschaftliches Engagement und innovative Projekte. Wie kann Bremen die Potenziale der vielfältigen privaten Initiativen im kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Bereich bestmöglich fördern? Das Konzept „Innenstadt Bremen 2025“ setzt hierfür auf den öffentlichen Dialog. Ziele und Maßnahmen wurden in enger Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und mit Politik, Verwaltung und Bürgerschaft ausführlich diskutiert. In diesem Prozess konnten sich die Beteiligten über ihre Interessen austauschen und das Konzept zu einem breiten Konsens führen.

Allen Erneuerungsmaßnahmen liegt die Idee der urbanen, sozialen und funktional gemischten Stadt zugrunde. Ein hoher Stellenwert wird der Berücksichtigung der sozialen Balance beigemessen. So ist bei der Erneuerung der Quartiere, insbesondere



re der Bahnhofsvorstadt, darauf zu achten, dass die anstehenden Maßnahmen zur Modernisierung und energetischen Sanierung nicht zur Verdrängung der Bewohner und Gentrifizierung der Quartiere führen. Nicht weniger wichtig ist es, angesichts der kontinuierlichen Verknappung preiswerten Wohnraums dafür Sorge zu tragen, dass entsprechend den politischen Zielsetzungen des Bremer Senats Neubauvorhaben auch im Bereich des öffentlich geförderten Wohnungsbaus entstehen.

Die ökonomische Zukunft gehört (auch) den innovativen Dienstleistern. Für die Stärkung der Innenstadt als Unternehmensstandort spielen deshalb preiswerte Flächen für Kreative und Betriebsgründer eine wichtige Rolle, wie sie u. a. im Bereich Güterbahnhof und Plantage entstanden sind. Solche Übergangsräume haben sich auch andernorts als Kreativzellen für die nächste Unternehmergeneration bewährt.

Das Rathaus wurde 2004 zusammen mit dem Roland in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen



*Linke Seite:
Blick über die Innenstadt
Bremen und Impressionen
einer lebenswerten Stadt*

Private Initiativen und Kooperationen fördern

Die Gestaltung der Innenstadt ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Politik und Verwaltung zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, den privaten Eigentümern, Unternehmern und Gewerbetreibenden. Mit dem Leitbild Bremen 2020 und dem Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ bietet die Stadt einen Orientierungsrahmen an, in dem sich Ideen und Innovationen bestmöglich entfalten können. So können privates Engagement und private Initiativen erfolgreich dazu beitragen, die Lebensqualität und Attraktivität in der Innenstadt und ihren Quartieren zu steigern. Wie öffentliche Rahmensetzung und privates Engagement zusammenfinden, zeigen gemeinschaftlich durchgeführte Wettbewerbsverfahren wie zum Beispiel für das Abhentorswallquartier oder die Bremer Landesbank. Zu einer festen Größe in der Quartiersentwicklung haben sich auch die Business Improvement Districts (BIDs) für den Ansgarikirchhof, die Sögestraße und das Viertel entwickelt. Hier setzen sich Eigentümer und Nutzer mit großem Engagement für die Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren ein. Auch Beiträge von kirchlichen und kulturellen Bildungseinrichtungen fördern eine attraktive Innenstadt. Es bedarf einer systematischen Ansprache und Moderation – dieser Aufgabe stellt sich die Wirtschaftsförderung Bremen, die vielfältige Prozesse und Projekte betreut, beratend, vermittelnd und initiiierend begleitet.

Die Zukunft der Bremer Innenstadt als Zentrum der Metropolregion Nordwest, als urbane Mitte der Stadt mit Lebensqualität und Atmosphäre und als touristisches Ziel mit herausragenden Baudenkmalen und kulturellen Angeboten liegt auch in den Händen der Bürgerinnen und Bürger. Sie sind aufgerufen, das Innenstadtkonzept als Raum für Ideen zu verstehen.

Perspektiven für eine nachhaltige Innenstadt

Eine nachhaltige Innenstadtentwicklung muss sich auch den Herausforderungen des Klimawandels und der Energiewende stellen. Die Interessen aller Akteure sind dabei sorgfältig abzuwägen, um einen zukunftsfähigen sozialen und ökonomischen Ausgleich gestalten zu können.

Aufgrund ihrer Nutzungsvielfalt und städtebaulichen Dichte bietet die Bremer Innenstadt beste Voraussetzungen für eine nachhaltige Erneuerung. In diesem Sinne bleibt das Innenstadtkonzept weiterhin den Gedanken eines urbanen Zentrums der kurzen Wege verpflichtet. Von größter Bedeutung für die Erreichung der ambitionierten Umweltziele im nächsten Jahrzehnt sind darüber hinaus die Förderung umweltgerechter Mobilität und die energetische Sanierung des Gebäudebestands. Wenn die herausragenden baukulturellen Werte und die Lebensqualität der Bremer Innenstadt nicht durch einseitige technologische Optimierung beeinträchtigt werden sollen – indem etwa die historischen Fassaden und Dächer unter Solarpanelen und Wärmedämmung verschwinden –, sind Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz in quartiersbezogene Konzepte einzubinden.

Die anstehende Klimaanpassung beeinflusst auch die Gestaltung der öffentlichen Räume. Mit der Sicherung der großen Freiräume und der Begrünung der Straßen und Plätze kann dort, wo möglich, ein wichtiger Beitrag zu einem guten Mikroklima geleistet werden. Dem Grundsatz der Resilienz folgend, sollen die Maßnahmen zum Hochwasserschutz mit einer Aufwertung der Freiraumqualität verbunden werden. Die Strategie für die nachhaltige Innenstadtentwicklung ist bei der Umsetzung der jeweiligen Projekte und Maßnahmen über Gutachten und Wettbewerbsverfahren weiter zu konkretisieren.

1 Position und Profil der Bremer Innenstadt



1.1 Ein starkes Jahrzehnt Innenstadtentwicklung – Zwischenbilanz

Die städtebauliche Entwicklung der letzten Dekade hat die Bremer Innenstadt positiv verändert. Der Dienstleistungsstandort Innenstadt, der Einzelhandel, das Wohnen, die verkehrliche Erreichbarkeit, aber auch Bildung, Kultur und Tourismusinfrastruktur im Bremer Zentrum wurden zum Teil deutlich gestärkt. Aber veränderte Rahmenbedingungen und gestiegene Anforderungen an den Standort Innenstadt erfordern eine Neupositionierung und eine neue Ausrichtung des Stadtzentrums und machen planerisches Handeln notwendig.

Regionale Einbettung

Die wirtschaftliche und demographische Entwicklung der Freien Hansestadt Bremen und ihrer Innenstadt ist eingebettet in die Entwicklung der Metropolregion Bremen-Oldenburg. Dazu gehören neben Bremen, Bremerhaven und Oldenburg auch die kreisfreien Städte Delmenhorst und Wilhelmshaven sowie elf Landkreise innerhalb der Region.

Die wirtschaftlichen Schwerpunkte der Metropolregion Bremen-Oldenburg sind Logistik, Automobil- und Schiffbau, Luft- und Raumfahrt, erneuerbare Energien, Gesundheits- und Ernährungswirtschaft. Vor allem die internationale Logistik-Dreh-scheibe Nordwest unterstreicht die Bedeutung der Region als einer der wesentlichen Knotenpunkte der Exportnation Deutschland. Die Häfen Bremens haben daran einen wichtigen Anteil.

Die Freie Hansestadt Bremen steht im direkten Wettbewerb mit dem rund 50 km entfernten Oldenburg, mit Hamburg (125 km

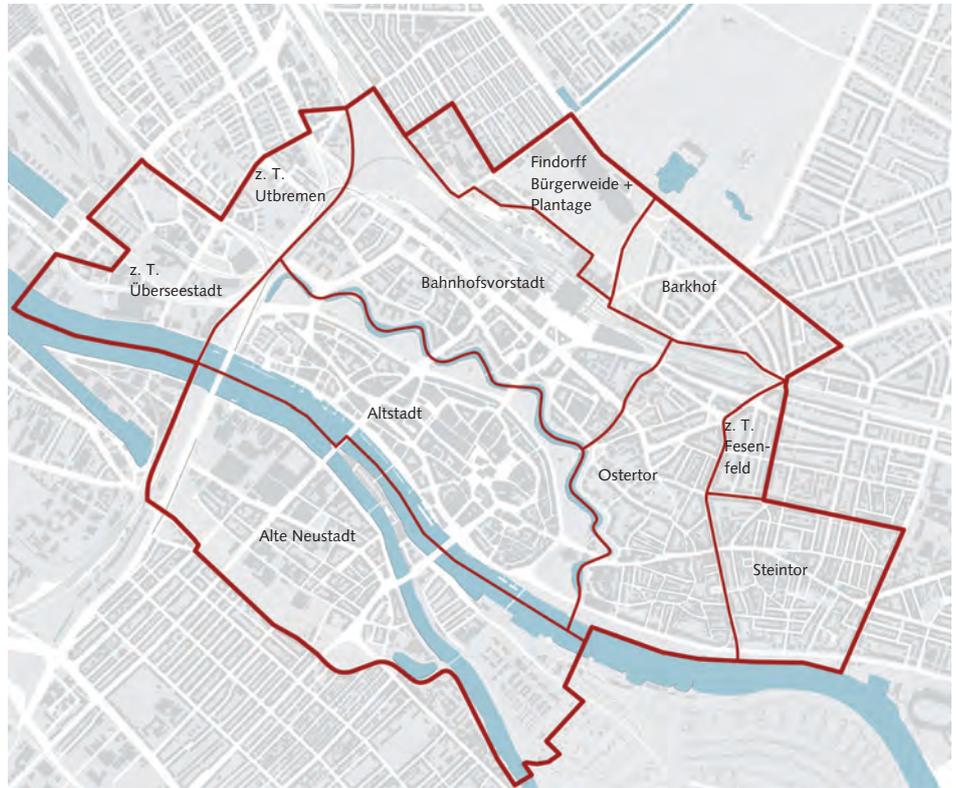
und Hannover (130 km). Mit einer Bruttowertschöpfung von 37.103 Euro je Einwohner (aktuellste Berechnung Stand 2009) nimmt die Freie Hansestadt Bremen einen Spitzenplatz in der Region ein (Region: 25.373 Euro je Einwohner.¹ Auch im direkten Vergleich mit benachbarten Großstädten und Städten gleicher Größe wird ihre starke Position bestätigt (siehe Tabelle Bruttowertschöpfung 2009, Seite 16).

Die Beschäftigungsdynamik Bremens ist derzeit stabil. Zwischen 2000 und 2009 blieb die Zahl der Erwerbstätigen in der Freien Hansestadt mit rund 325.000 nahezu konstant. In der Region stieg die Anzahl der Erwerbstätigen um rund 5 Prozent an und liegt damit um 2 Prozentpunkte über der Entwicklung in Deutschland mit plus 3 Prozent.²

Die stärkere Entwicklungsdynamik in Teilen der Metropolregion gegenüber der Stadt Bremen zeigt sich in der demographischen Entwicklung. Während das Bevölkerungswachstum zwischen 2000 und 2011 in Bremen rund 1,7 Prozent betrug, konnte die Metropolregion mit plus 16,5 Prozent weit überdurchschnittlich an Bevölkerung hinzugewinnen und damit ihre starke regionale Position weiter ausbauen. Im Bundesvergleich (Bevölkerungsabnahme: -0,5 Prozent) konnte die Stadt Bremen deutlich höhere Zuwachsraten aufweisen. Allerdings zeigt sich im Vergleich mit benachbarten bzw. vergleichbaren Großstädten die unterdurchschnittliche Bevölkerungszunahme der Stadt Bremen. Diese Entwicklung wird laut Voraussrechnungen bis 2025 anhalten.

¹ vgl. Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. (Hrsg.) 2013, 11.01.2013 und eigene Berechnung 2 ebd.

Betrachtungsraum Innenstadt
Bremen



Innenstadt Bremen in Zahlen
und Fakten (auf Ortsteilbasis)

Innenstadt Bremen	aktuell	Tendenz	% Stadt Bremen
Fläche in ha	1.100		3,5
Bevölkerung	50.400	leicht wachsend	9,2
Beschäftigte sozialversicherungspflichtig	78.400	nach Wachstum leichte Abschwächung	37,5
Unternehmen	5.900	kleine Schwankungen auf nahezu konstantem Niveau	25,9
Umsatz in Mrd. Euro	rd. 22	wachsend	46
Mobilität, nur Altstadt		leicht wachsend, werktags um die 80.000 bis 90.000 Personen Wochenende und Ereignisse über 100.000 Personen	

Quelle: Freie Hansestadt Bremen,
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und
Häfen (Hrsg.) 2013a

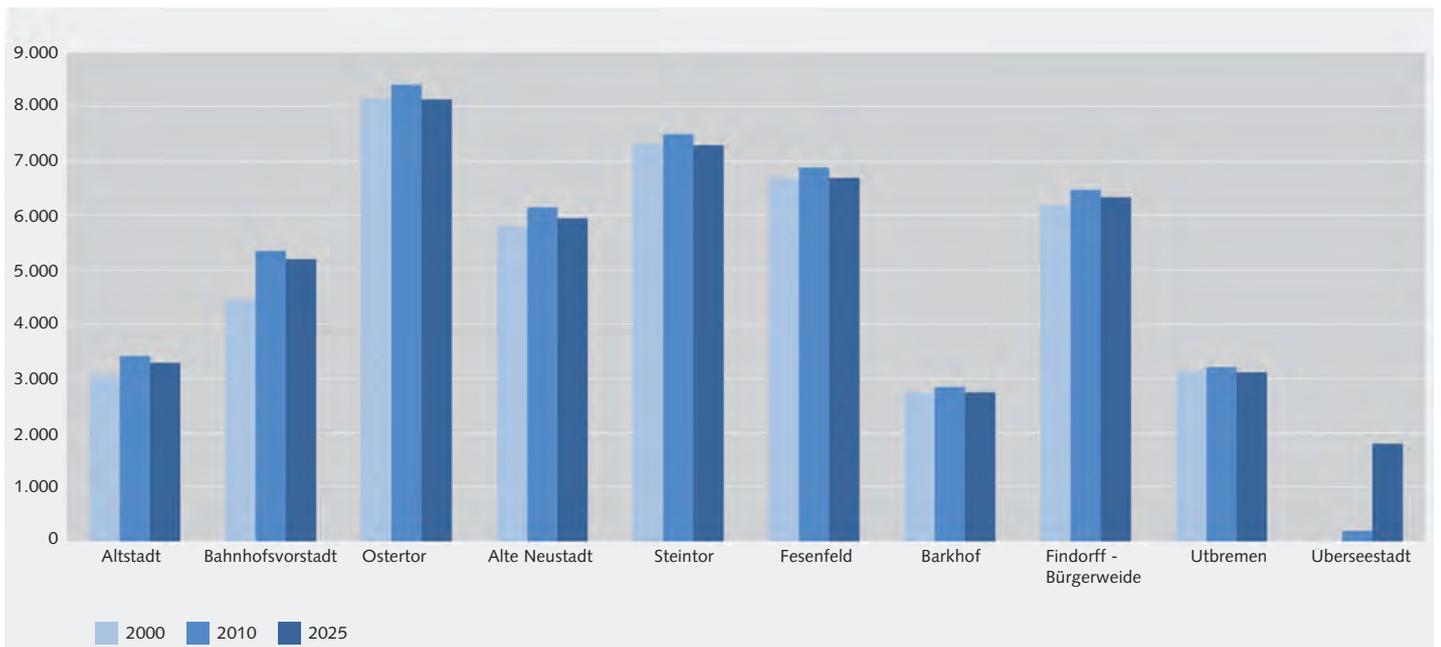
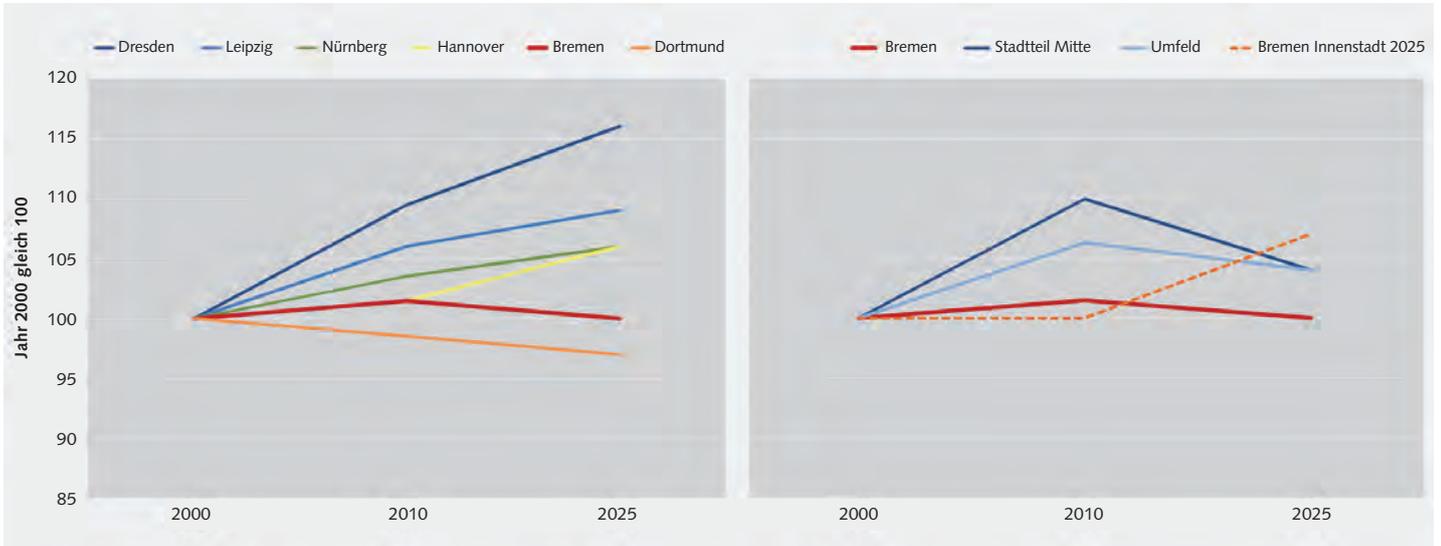
Bruttowertschöpfung 2009

Großstadt	Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen		
	insgesamt	je Erwerbstätigen	je Einwohner
	Millionen EUR	EURO	EURO
Bremen	20.297	62.439	37.103
Dortmund	16.196	53.898	27.816
Nürnberg	19.950	53.518	39.670
Dresden	13.416	44.057	26.139
Leipzig	12.133	41.811	23.488
Zum Vergleich:			
Metropolregion	60.045	52.114	25.374
Deutschland	2.140.610	53.155	26.168

Quelle: Arbeitskreis Volkswirtschaftliche
Gesamtrechnung der Länder, Vorsitz: Sta-
tistisches Landesamt Baden-Württemberg,
(Hrsg.) 2009

Bevölkerungsentwicklung Bremen 2000 bis 2025

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (Hrsg.), 2008; Vorausberechnungen der Statistischen Landesämter



Einwohnerzahlentwicklung nach Ortsteilen

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen, im Auftrag des Kommunalverbands Niedersachsen, Bremen 2008

Die Neugestaltung der Schlachte bietet hochwertige Aufenthaltsqualitäten



Attraktive Büroräume auf dem Teerhof – ein Blickfang zwischen Altstadt und Alter Neustadt

Rückblick Innenstadtentwicklung

Die Strukturkrise des produzierenden Gewerbes und ein ökonomischer Wachstumsrückstand aus den 1980er Jahren waren in der Freien Hansestadt Bremen auch Anfang des darauf folgenden Jahrzehnts noch immer deutlich spürbar. Dem die Innenstadt dominierenden Dienstleistungssektor fehlte es an Dynamik, um die Arbeitsplatzverluste im industriell-gewerblichen Bereich aufzufangen. Der allgemeine Strukturwandel im Einzelhandel mit einer seit den 1970er Jahren äußerst dynamischen Verkaufsflächenentwicklung im Bremer Umland führte bei den Betrieben in der Innenstadt zu deutlichen Umsatzverlusten. Zudem entsprach das Erscheinungsbild des Haupteinkaufsbereichs nicht der Bedeutung eines Oberzentrums und auch der Tourismus bewegte sich nicht auf dem Niveau vergleichbarer Großstädte.³ „Tatsache war [...], dass die Bremer Innenstadt die Rolle des dynamischen Impulsgebers nicht in der Form einnahm, wie sie ihr als Stadtzentrum eigentlich entsprach.“⁴

Dank einer Reihe von Strukturprogrammen für die Innenstadt konnte ab Mitte der 1990er Jahre eine dauerhaft positive Entwicklung eingeleitet werden. Dazu zählen das „Infrastrukturprogramm zur Stärkung des Bremer Zentrums“ von 1994, das „Sofortprogramm Innenstadt und Neben-



zentren“ von 1998 sowie „Innenstadt und Stadtteilentwicklung – Aktionsprogramm 2010“ von 2004.

1998 wurde das Programm „Bremer Innenstadt – Planen, Bauen und Handeln zwischen Bahnhof, Wall und Weser“ zur Imageverbesserung und Weiterentwicklung der Bremer Innenstadt aufgelegt. Darin wurden Grundsätze der Innenstadtentwicklung formuliert und auf konkrete räumlich-funktionale Situationen übertragen. Weiterhin wurden Potenziale für zukunftsgerichtete Veränderungen beschrieben sowie Optionen für bauliche Maßnahmen und Projekte benannt. Die Ziele der Innenstadtentwicklung von 1998 waren breitgefächert: Dazu gehörte die Erhöhung der Nutzungsvielfalt durch Stärkung der Innenstadt als Arbeitsort und Aktivierung als Ort für Freizeit, Kultur und Tourismus sowie die Weiterentwicklung als Wohnort. Darüber hinaus wurde eine Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels angestrebt, die Erhöhung der Gestaltqualität sowie die Sicherung und Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit.

Unterstützt durch Finanzhilfen von Land, Bund und Europäischer Union investierte die Freie Hansestadt Bremen im Rahmen dieser Konzepte rund 170 Millionen Euro in Stadterneuerungsmaßnahmen, vor allem in den öffentlichen Raum, in Einzelgebäude und das Stadtmarketing. Die Impulswirkung der öffentlichen Investitionen hat dazu beigetragen, dass im letzten Jahrzehnt rund eine Milliarde Euro an privaten Mitteln in der Bremer Innenstadt investiert wurde. Dank dieser gemeinsamen Anstrengung wurden wertvolle Entwicklungspotenziale der Bremer Innenstadt erschlossen und wesentliche Schlüsselprojekte realisiert. Insbesondere die Attraktivität des historischen Stadtkerns konnte sichtbar gesteigert werden.

³ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2005
⁴ ebd.



Städtebauliche Entwicklung

Viele aufgewertete öffentliche Räume und attraktive Gebäude bezeugen die Erfolge der Innenstadtentwicklung der letzten Jahre. Bedeutend für das Image und die touristische Attraktivität der Bremer Innenstadt waren vor allem die Sanierung des Marktplatzes mit den angrenzenden Freiflächen sowie die Aufnahme von Rathaus und Roland in die Liste des UNESCO-Welterbes im Jahr 2004. Auch der Ausbau und die Neugestaltung der Schlachte war in stadtgestalterischer und touristischer Hinsicht ein Meilenstein für die Erhöhung des Freizeitwerts und der Lebensqualität in Bremens Innenstadt. Für die Bremer Kunsthalle, die je nach Ausstellung auch eine nationale Bedeutung hat, war der im August 2011 eröffnete Erweiterungsbau ein wichtiger Schritt. Weitere für die Stadt wichtige Angebote sind zudem die Einrichtung der Stadtbibliothek im ehemaligen Polizeihaus sowie die Umnutzung des Bamberger-Hauses für die Volkshochschule. Zur positiven Bilanz tragen auch das Forum auf dem Domshof, der Neubau „Brillissimo“ am Brill, die Sanierung der Jugendherberge, der Neubau von Radio Bremen und das Kontorhaus am Markt bei.

Mit der Neugestaltung von Söge- und Oberstraße sowie der Überdachung der Geschäfts- und Fußgängerbereiche entlang des Walls ist es gelungen, die Einkaufsatmosphäre in der City wesentlich zu steigern. Handel und Dienstleistungen profitieren von der Aufwertung der Geschäftslagen.

Außerhalb der Altstadt konnte mit der Gestaltung des Hauptbahnhofs und seiner Vorplätze dem täglich stark frequentierten Stadteingang eine angemessene Gestalt gegeben werden. Die nördlich anschließende neue Messehalle 7, die Sanierung und Erweiterung der Halle 1 (ÖVB-Arena) und die neuen Hotelbauten an der Theodor-Heuss-Allee haben die Anziehungskraft der Bremer Innenstadt weiter gesteigert.



Auch der Wohnstandort Innenstadt wurde stabilisiert, eine Vielzahl von Wohnneubauten und Wohnungsmodernisierungen hat dazu beigetragen, die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen. Auf dem Gelände des ehemaligen Wasserwerks wurden unlängst die ersten Gebäude eines hochwertigen, zentrumsnahen und doch zugleich in die Flusslandschaft der Weser eingebetteten Wohnquartiers fertiggestellt.

Hinzu kommen eine Reihe von Verkehrsmaßnahmen zur besseren Anbindung der Bremer Innenstadt, wie der Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (Straßenbahn, S-Bahn), die neuen Angebote für den Park- und Fahrradverkehr und die Verkehrsmanagementzentrale.

Bildung und Kultur

Die Bildungs- und Kultureinrichtungen in der Bremer Innenstadt wirken weit über ihre jeweiligen Standorte hinaus. Die großen Kulturinstitutionen, aber vor allem auch die Hochschulen begründen gemeinsam mit Bremens Wirtschaft den internationalen und nationalen Ruf der Stadt, erfüllen aber auch ganz selbstverständlich ihren Bildungsauftrag an die Bremer Bürgerinnen und Bürger.

Einer der wichtigen Standorte ist die Bremer Kulturmeile, die sich vom Theater am Goetheplatz im Viertel bis zum Konzerthaus „Die Glocke“ in der Altstadt erstreckt. Mit den innerhalb der Wallanlagen gelegenen Einrichtungen Kunsthalle, Gerhard-Marcks- und Wilhelm-Wagenfeld-Haus schafft die Kulturmeile eine einzigartige Verbindung zwischen Altstadt und Viertel. An der Kulturmeile befinden sich zudem die Stadtbibliothek, die Villa Ichnon sowie die Hochschule für Künste Bremen mit dem Fachbereich Musik.

Zentrum und Imagerträger der Bremer Museumslandschaft ist die Bremer Kunsthalle, die sich auch mit Wechselausstellungen

Kulturelle Anziehungspunkte an der Bremer Kulturmeile: die Kunsthalle (rechts) und das Gerhard-Marcks-Haus (links)



Prominent auf der Teerhofinsel gelegen ist die Weserburg – Museum für zeitgenössische Kunst – das erste Sammlermuseum Europas

großes Ansehen erworben hat. Sie wurde nach dem Umbau im Sommer 2011 wiedereröffnet. Mit der Weserburg auf dem Teerhof existiert in Bremen ein zweites Museum für zeitgenössische Kunst, das seit Anfang der 1990er Jahre als erstes Sammlermuseum Europas Werke aus privaten Sammlungen zeigt und die Sammler selbst zu Vermittlern zeitgenössischer Kunst macht. Die Kunstsammlung Böttcherstraße und das Überseemuseum am Hauptbahnhof ergänzen das Angebot.

Das bereits Ende der 1990er Jahre sanierte Konzerthaus „Die Glocke“ genießt wegen seiner exzellenten Akustik einen ausgezeichneten Ruf. Gemeinsam mit dem Theater am Goetheplatz zählt „Die Glocke“ zu den wichtigsten Spiel- und Veranstaltungsorten in Bremen und der Bremer Innenstadt. Regelmäßig gastieren hier die Bremer Philharmoniker und die Bremer Kammerphilharmonie. Eine anerkannte Besonderheit in der deutschen Theaterlandschaft ist die Shakespeare Company in der Neustadt. Das Ziel, das Musical Theater als wichtigste Adresse für den Musicaltourismus in Nordwestdeutschland zu positionieren, konnte noch nicht erreicht werden.

Aber auch an dieser Spielstätte finden Konzerte und Veranstaltungen mit jährlich fast 100.000 Besuchern statt.

Die traditionsreiche Hochschule Bremen (Standorte Neustadtwall, Werderstraße und Süderstraße) und die Hochschule für Künste (Dechanatstraße) verfügen über Standorte innerhalb der Bremer Innenstadt. Mit dem Haus der Wissenschaft in der Sandstraße – einer bundesweit einmaligen Einrichtung – sind alle großen Bildungs- und Forschungsinstitutionen Bremens in der Innenstadt präsent. Das Haus der Wissenschaft fungiert als gemeinsames und interdisziplinäres Schaufenster des Hochschul- und Bildungsstandorts Bremen und darüber hinaus als ein Ort der Vermittlung von Wissenschaft und Wissenschaftsbetrieb.

In der Kulturkirche St. Stephani finden die Transformationen des gesellschaftlichen und spirituellen Lebens der Stadt einen angemessenen Ausdruck. Die infolge der Verkleinerung der Gemeinde frei gewordenen Räume stehen heute für den kulturellen Dialog und gesellschaftlichen Diskurs zur Verfügung und leisten zudem einen Beitrag zur Quartiersentwicklung. So auch Orte, Einrichtungen und Initiativen wie der Schlachthof, das Lagerhaus Schildstraße oder das Künstlerhaus „Güterabfertigung“, die stellvertretend für die lebendige Kunstszene Bremens stehen und zu einer festen Größe in der städtischen Kunst- und Kulturlandschaft geworden sind.

Die Stadtbibliothek und die Volkshochschule (VHS) haben in den letzten Jahren am Rand des historischen Stadtkerns neue Standorte gefunden, die auch aus den benachbarten Ortsteilen gut zu erreichen sind. Mit ihrer offenen und niedrigschwelligen Konzeption gehören diese Institutionen zu den genuinen öffentlichen Einrichtungen von hoher sozialer Integrationskraft.



Große kulturelle Ereignisse wie das Bremer Musikfest strahlen weit über Bremen hinaus. Eröffnet wird das Festival in der Innenstadt mit der „Großen Nachtmusik“, die zu den attraktivsten Musikveranstaltungen Bremens zählt. Viele der historischen Gebäude in der Altstadt werden zu Spielstätten, die künstlerischen Lichtinszenierungen im öffentlichen Raum schaffen dazu eine besondere Atmosphäre.

Besuche in Freizeit- und Kultureinrichtungen, „Wissenswelten“ und Museen der Stadt Bremen (2011):

	Besucherzahlen
▶ Stadtbibliothek (Ausweise 41.357)	1.778.228
▶ Weser-Stadion Bremen	625.940
▶ ÖVB-Arena	543.757
▶ Universum Bremen	265.000
▶ Konzerthaus „Die Glocke“	210.504
▶ Theater Bremen (alle Spielstätten)	151.490
▶ Kunsthalle Bremen (wegen Sanierung 08.12.2008 bis 20.08.2011 geschlossen)	122.787
▶ Übersee-Museum Bremen	108.011
▶ Musical-Theater	92.158
▶ Focke-Museum	57.869
▶ Botanika im Rhododendron-Park	46.793
▶ Shakespeare-Company	41.342
▶ Bremer Geschichtenhaus	36.861
▶ Werder-Museum Wuseum	36.810
▶ Weserburg Bremen – Museum für moderne Kunst	35.629
▶ Dom-Museum Bremen	35.057
▶ Kunstsammlungen Böttcherstraße	34.990
▶ Gerhard-Marcks-Haus	22.791
▶ Wilhelm-Wagenfeld-Haus	18.447

Quelle: Statistisches Landesamt Bremen (Hrsg.), 2012

Tourismus

Der Städtetourismus in der Bundesrepublik erfreut sich wachsender Beliebtheit. Im Trend liegen kürzere und häufigere Reisen, Wochenendtrips, Busreisen, Shoppingtrips, Kulturreisen oder der Besuch von Veranstaltungen. Auch Bremen konnte von dieser positiven Entwicklung partizipieren: Die Zahl der Übernachtungen wuchs kontinuierlich an und lag 2011 im Land Bremen bei 1,93 Mio. und in der Stadt Bremen bei 1,55 Mio. Zwischen 2001 und 2011 betrug der Zuwachs in der Stadt Bremen rund 43 Prozent.⁵ Während die Zahl der Übernachtungen in der Stadt Bremen 2012 konstant blieben, verzeichnete das Land einen leichten Rückgang zum Vorjahr 2011. Heute liegt die Zahl der Übernachtungen aktuell bei 1,91 Mio.⁶ Insbesondere der Ausbau der internationalen Flugverbindungen (Ryan Air und andere Fluggesellschaften) trug dazu bei, die Zahl der ausländischen Gäste merkbar zu steigern.

Die positiven städtebaulichen Veränderungen der vergangenen Jahre haben günstige Voraussetzungen für den weiteren Ausbau der touristischen Position geschaffen. Der Ausbau der touristischen Infrastruktur und die Steigerung der Beherbergungsbetriebe und der Bettenzahl – zwischen 2000 und 2011 ist die Zahl der Betriebe von 56 auf 87 gestiegen, die Zahl der Betten von 4.814 auf 9.159 (+ 90 Prozent)⁷ – sowie der Ausbau und die Modernisierung kultureller Einrichtungen und der Veranstaltungsinfrastruktur, nicht zuletzt aber auch ein verstärktes Stadtmarketing etwa über das Internetportal „bremen-tourismus.de“ zeugen von einem gelungenen Zusammenspiel von Stadtmarketing und privater Initiative.

Entscheidend für den touristischen Erfolg war neben einer Reihe neuer und hochwertiger Hotels auch die Sanierung und Aufwertung der Jugendherberge an der

Das Konzerthaus „Die Glocke“ (links) und das Theater am Goetheplatz (rechts) bilden die beiden Enden der Bremer Kulturmeile

⁵ vgl. Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. (Hrsg.) 2013, 11.01.2013 und eigene Berechnung
⁶ Statistisches Landesamt Bremen (Hrsg.), 2012
⁷ Ebd.



Das neue Atlantic Grand Hotel (oben) und die erweiterte Jugendherberge (unten) tragen wesentlich zur städtebaulichen Aufwertung bei

Schlachte, der Umbau und die Sanierung wichtiger kultureller Einrichtungen, die ÖVB-Arena oder das Messe- und Kongresszentrum. Vor allem auch dank der Einrichtungen auf der Bürgerweide war Bremen in den vergangenen Jahren oft Gastgeber großer Veranstaltungen mit überregionaler Reichweite. Einrichtungen wie die Botanika und das Universum haben Bremens Ruf als Standort von Technologie und Wissenschaft weiter gefestigt. Wichtige Verbesserungen der Infrastruktur waren darüber hinaus die neue Marina in der Überseestadt, der neue Schiffsanleger an der Tiefer für die wachsende Zahl an Flusskreuzfahrtschiffen sowie das Leitsystem für Reisebusse und das Fußgängerleitsystem in der Innenstadt. Letzteres schafft Orientierungspunkte für Besucher und Bewohner, ist aber in die Jahre gekommen und benötigt Instandhaltung.

Mit einer systematischen Umsetzung der städtebaulichen Konzepte ist es gelungen, die Beziehung der Stadt zur Weser zu verbessern und die innere Wasserkante in Szene zu setzen. Zur positiven Bilanz trägt wesentlich die Gestaltung der Schlachte zur Weserpromenade bei, die von Gästen aus aller Welt gern aufgesucht wird und bei besonderen Veranstaltungen wie dem historisch maritimen Markt „Schlachte-Zau-

ber“ zum Publikumsmagneten wird. Auch die erfolgreiche Entwicklung der Überseestadt findet inzwischen zunehmend Beachtung bei den Besuchern der Stadt.

Diesen umfangreichen Anstrengungen sowie weiteren wichtigen Imagerträgern wie den Bremer Stadtmusikanten, der Fußballmannschaft Werder Bremen oder der Marke Beck's Bier verdankt Bremen seine positive Wahrnehmung in der Bundesrepublik und einen wachsenden Bekanntheitsgrad. Dennoch nehmen Gaststätten, Restaurants und Hotels bescheidene 5,3 Prozent der Mietfläche in der Altstadt ein.⁸ Durch neue Projekte wie etwa dem Atlantic Grand Hotel wird sich dieser Wert zwar zwischenzeitlich verbessert und die „Szene belebt“ haben, generell aber gilt er als zu niedrig.⁹ Hinsichtlich seiner Sehenswürdigkeiten ist Bremen im Urteil der Deutschen in die Top 10 der Städte Deutschlands aufgestiegen.¹⁰

Innenstadthandel

Der Einzelhandel in der Innenstadt der Freien Hansestadt Bremen hat sich unter den schwierigen Rahmenbedingungen von Strukturwandel und überbesetztem Umland relativ stabil entwickelt. Er ist das zentrale belebende Element und einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in der Bremer Innenstadt. Zahlreiche Maßnahmen und Veränderungen konnten in den vergangenen Jahren zur Attraktivität des Innenstadthandels beitragen und die Bremer Innenstadt so als wichtigsten Einzelhandelsstandort in Nordwestdeutschland behaupten.

Dazu zählen die Neugestaltung von Söge- und Obernstraße und die Ansiedlung neuer Läden, das Forum auf dem Domshof oder das Kontorhaus am Markt. Hinzu kommen seit den 1990er Jahren die Passagen und die Überdachung an der Straße Am Wall, die das innerstädtische Wegenetz mit witterungsgeschützten Flanier-

⁸ Robert C. Spies Gewerbe und Investoren GmbH & Co. KG (Hrsg.) 2010, 9

⁹ ebd.

¹⁰ IMAS International GmbH (Hrsg.) 2011, 8

Die Passagen gelten als Markenzeichen des Bremer Geschäftszentrums (linke Spalte)

Die Sögestraße (oben) und die Obernstraße (unten) sind die Haupteinkaufsstraßen in Bremen (rechte Spalte)

zonen ergänzen. Sie können als ein Markenzeichen des Bremer Geschäftszentrums gelten.¹¹

Hervorzuheben ist auch die Stabilisierung der Nahversorgung als wesentliche Rahmenbedingung für einen attraktiven Wohnstandort, so etwa die Ansiedlung neuer Lebensmittelmärkte im Stephaniquartier, im Martiniquartier (im EG des Parkhauses Langenstraße) und in der Bahnhofsvorstadt (ehem. Postamt 5). Der Lebensmittelmarkt im Martiniquartier sowie im ehemaligen Postamt 5 entstand durch die Umnutzung des Erdgeschosses.

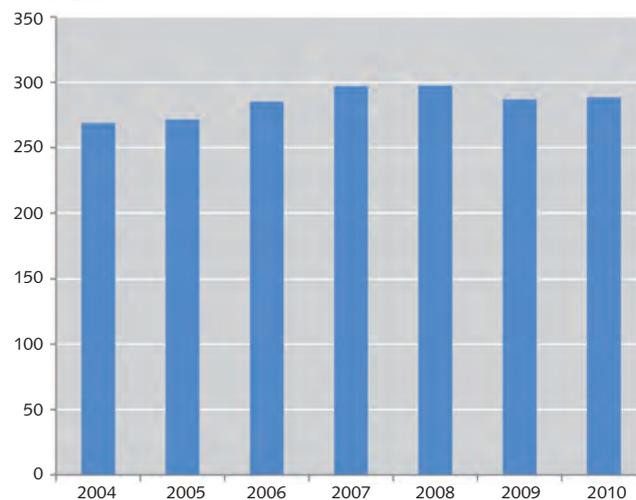
Darüber hinaus ist die „robuste Grundordnung“ der Bremer Einkaufsinnenstadt zu betonen, ihre kompakte Struktur sowie die klaren Grenzen nach außen.¹² Daneben ergänzen die klar abgesetzten Einkaufslagen des Bahnhofsviertels, des Viertels, Am Wall und Fedelhöfen die Innenstadt.

Das Land Bremen hat im Jahr 2006 mit dem Gesetz zur Stärkung von Einzelhandels- und Dienstleistungszentren (BGSED) die rechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung von Business Improvement Districts (BID) geschaffen. Seit 2009 entstanden in der Bremer Innenstadt drei BIDs: „Ansgarikirchhof“, „Sögestraße“ und „Das Viertel“ (Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor). Der BID im Viertel wurde beim BID-Award 2012 wiederholt für seine überzeugende Initiative ausgezeichnet. Der BID „Ansgarikirchhof“ ist in die Verlängerung gegangen.

Der Innenstadthandel weist aber auch Defizite auf. So fällt in Bremen, verglichen mit anderen Großstädten, der besonders geringe Anteil des Innenstadthandels an der gesamtstädtischen Einzelhandelsfläche auf. Nur 16 Prozent entfallen auf die Innenstadt, während dieser Wert in Städten über 100.000 Einwohner durchschnittlich bei etwa 21 Prozent liegt.¹³



in Mio. Euro

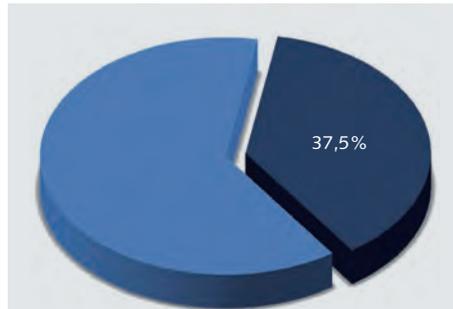
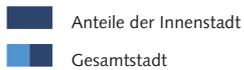


Einzelhandelsumsatz
Stadtteil Mitte

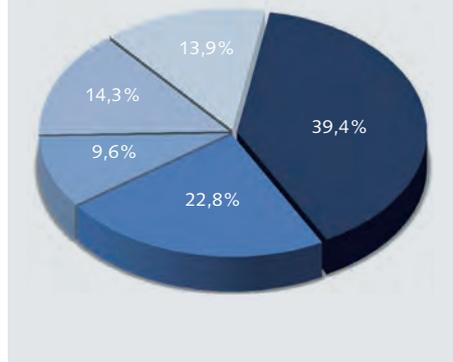
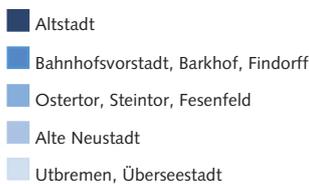
Quelle: Statistisches Landesamt
Bremen (Hrsg.), 2012

11 Junker et al. 2008, 30
12 Junker et al. 2008, 37
13 Junker et al. 2008, 20

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Innenstadt



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Ortsteilen



Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2009.

Die Innenstadt als Arbeitsplatz

Von den 209.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Freien Hansestadt Bremen arbeiten über 78.000 Menschen (rund 40 Prozent) in der Bremer Innenstadt.¹⁴ Gut ein Viertel aller Unternehmen hat hier seinen Firmensitz. Diese Zahlen unterstreichen nachdrücklich das Gewicht der Bremer Innenstadt als Wirtschaftsstandort. Bedeutende Veränderungen der letzten Jahre waren das Kontorhaus am Markt, die Ausbildung eines neuen Schwerpunkts für Medienwirtschaft durch die Ansiedlung von Radio Bremen im Stephaniviertel oder das neue Geschäftshaus am Brill.

Bremens Innenstadt ist mit einer Vermietungsleistung von 35 Prozent mit Abstand die begehrteste Adresse auf dem Bremer Büroimmobilienmarkt. Es folgen die Standorte Technologiepark/Umfeld Universität (19 Prozent), Überseestadt (13 Prozent) und Airport-Stadt (10 Prozent).¹⁵

Weit mehr als die Hälfte der vermieteten Flächen wies eine Größe zwischen 500 und 5.000 Quadratmetern auf. Mit 52,7 Prozent entfallen in Bremens Innenstadt über die Hälfte aller vermietbaren Flächen auf Büros.¹⁶

Mit einem Leerstand von insgesamt 3,7 Prozent weist der Büroflächenmarkt der Freien Hansestadt Bremen im Städtevergleich eine „einmalig niedrige Quote“ auf.¹⁷ Die außergewöhnliche Stellung Bremens wird im Vergleich sichtbar: In Leipzig stehen demgegenüber 24,9 Prozent der Büroflächen leer, in Stuttgart sind es 6,3 Prozent, in Essen 5,9 Prozent. Der Büroimmobilienmarkt Bremens kennt daher weder Überkapazitäten noch spekulative Zurückhaltung. Dennoch ist die geringe Leerstandsrate problematisch. Es fehlt eine hinreichend große Angebotsreserve, um auch auf die Marktentwicklung insgesamt und auf Nachfragespitzen rasch reagieren zu können.¹⁸ Aufgrund einer zu geringen Bautätigkeit fehlt es weiter an großen, modern ausgestatteten Büroflächen. Gerade auch überregional tätige Unternehmen mit einer Nachfrage nach Flächengrößen zwischen 2.500 und 6.000 Quadratmetern finden in Bremen schwer einen Standort.

Größere Projekte wie der Technologiepark, die Airport City und zuletzt die Überseestadt haben sich positiv im Angebot niedergeschlagen. Die Innenstadt geriet jedoch ins Hintertreffen.¹⁹ Hier zeigt sich die große Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage besonders deutlich: es besteht mit 49.500 Quadratmetern der mit Abstand größte Leerstand in der Stadt. Bei einem Gesamtbestand von 667.642 Quadratmetern Bürofläche in der Innenstadt entspricht dies etwa einer Leerstandsrate von rund sieben Prozent.²⁰ Dieser Leerstand ist überwiegend struktureller Natur: Die Flächen sind zu klein und weisen einen hohen Sanierungsbedarf auf. Rechnerisch entspricht dieser Leerstand rund 1.830 Arbeitsplätzen, legt man eine Bruttoge-

14 In den Angaben fehlen die Beschäftigten ohne Ortsteil- und Wirtschaftszweignuordnung; somit Untererfassung von ca. 25.000 Beschäftigten. Quelle: Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2012
 15 WFB Wirtschaftsförderung Bremen (Hrsg.) 2011, 6
 16 Robert C. Spies Gewerbe und Investoren GmbH & Co. KG (Hrsg.) 2010, 8
 17 WFB Wirtschaftsförderung Bremen (Hrsg.) 2011, 6
 18 vgl. Robert C. Spies Gewerbe und Investoren GmbH & Co. KG (Hrsg.) 2010, 8
 19 vgl. Lütjen 2010, 1
 20 vgl. Robert C. Spies Gewerbe und Investoren GmbH & Co. KG (Hrsg.) 2010, 8



Die Entwicklungen in der Überseestadt (links) und die Ansiedlung von Radio Bremen (rechts) sind wichtige Impulse für die Innenstadt



Die Bahnhofsvorstadt, mit ihrer optimalen Erreichbarkeit und Vernetzung im Stadtgebiet, bietet sehr gute Entwicklungsperspektiven als hochwertiger Büro- und Dienstleistungsstandort



Die Neustadt (oben) und das Ostertor/Steintor (unten) sind gesuchte innerstädtische Wohnlagen

schoßfläche von 27 Quadratmetern pro Arbeitsplatz zu Grunde.

Das strukturelle Büroflächendefizit in der Innenstadt ist zugleich die Chance anderer Standorte (z. B. Technologiepark). Der Standort Innenstadt droht langfristig Arbeitsplätze an andere Stadtteile zu verlieren. Auf gesamtstädtischer Ebene ist die geringe Angebotsreserve riskant.

Wohnen und Demographie

Die Freie Hansestadt Bremen ist mit ihren 547.340 Einwohnern die größte Stadt im Nordwesten Deutschlands (Stand 2010).²¹ Dank ihrer wirtschaftlichen Stärke, ihrer Ausbildungsstätten sowie ihrer vielfältigen kulturellen und infrastrukturellen Angebote verzeichnen die Großstädte in Deutschland seit 2004 eine positivere Bevölkerungsentwicklung als das Bundesgebiet insgesamt.²² Von einer Fortsetzung dieses Trends ist derzeit auszugehen.

Seit 2004 kann auch die Bremer Innenstadt einen kontinuierlichen Anstieg ihrer Bevölkerung verzeichnen (2004: 48.602 Einwohner; 2010: 50.401 Einwohner). In der Altstadt und der Bahnhofsvorstadt steigen die Einwohnerzahlen seit mehreren Jahren wieder stetig an, während sie im Ostertor und in der Alten Neustadt relativ stabil bleiben.²³ Im Vergleich der Bevölkerungsanteile der Innenstadt und der Gesamtstadt liegt Bremen mit 9,2 Prozent auf gleicher Höhe mit Leipzig (10 Prozent, Stadtbezirk Mitte) und Nürnberg (10,8 Prozent, Altstadt und engere Innenstadt).

Die Bremer Innenstadt verfügt über eine geringere städtebauliche Dichte als andere Großstädte in der Bundesrepublik. Nahezu unmittelbar an die Altstadt schließen Stadtgebiete mit einem hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern und mit privaten Gärten an. Mit dem Stephani-quartier, das in seiner heutigen Gestalt im Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden ist, findet sich ein solches

²¹ Statistisches Landesamt Bremen (Hrsg.), 2012

²² vgl. Freie Hansestadt Bremen, Die Senatorin für Finanzen (Hrsg.) 2010, 29

²³ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2012





Ruhige Wohnlage im Viertel

Gebiet sogar innerhalb des historischen Stadtkerns. Diese Sonderstellung Bremens, die dem bis heute beliebten Gebäudetyp des gereihten Stadthauses im Eigentum zu verdanken ist, erklärt den unter den Stadtstaaten höchsten Anteil an Wohneigentum. Mit einer Eigentumsquote von rund 40 Prozent lässt Bremen Berlin (20 Prozent) und Hamburg (25 Prozent) klar hinter sich. Das „Bremer Haus“ prägt nach wie vor den Immobilienmarkt der Innenstadt.

Innerhalb der Altstadt wird heute vor allem im Stephaniquartier gewohnt, weitere Wohnstandorte sind das Quartier Am Wall, der Schnoor und der Teerhof. In der Bahnhofsvorstadt sind es vor allem die westlich gelegenen Areale, die einen hohen Anteil an preiswerteren Wohnungen aufweisen. Das Viertel wird dicht bewohnt, ebenso die Alte Neustadt, abgesehen vom

Beck's-Areal sowie dem Hochschulgelände. Auf dem Stadtwerder und in der Überseestadt konnten in den letzten Jahren erfolgreich neue Wohnbauprojekte realisiert werden.

Aufgrund des weiterhin kontinuierlichen Anstiegs der Haushaltszahlen um 2 bis 3 Prozent bis 2020 und einem rechnerisch heute schon bestehenden Nachfrageüberhang verweisen die Wohnungsmarktprognosen für die Freie Hansestadt Bremen auf einen Bedarf von 14.000 neuen Wohnungen bis zum Jahr 2020.

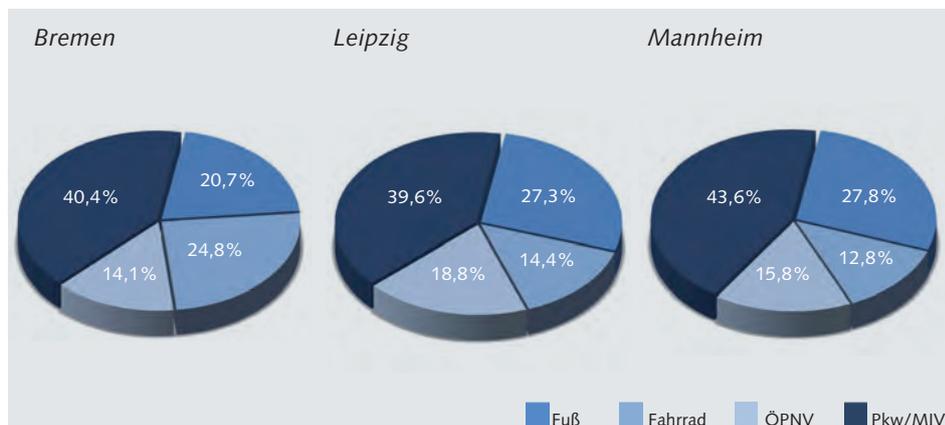
Für die innerstädtischen Ortsteile besteht heute schon ein deutlicher Nachfrageüberhang. Er lässt sich zurückführen auf die Beliebtheit dieser Standorte bei Zu- und Bildungswanderern. In den letzten Jahren ist der Wunsch nach zentralen Wohnlagen, nach urbanen Wohnformen und Gebäudetypologien auch bei anderen Wohnungssuchenden gestiegen. Für den Wohnstandort Innenstadt sprechen nicht nur das vielfältige Freizeit- und Kulturangebot und die urbane Atmosphäre. Es sind auch praktische Gründe, die von den Wohnungssuchenden ins Feld geführt werden: die gute Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen, kürzere Wege zu den täglichen Zielen und die damit verbundene Möglichkeit einer einfacheren Alltagsorganisation sowie einer Mobilitätskostensparnis. Gerade für Familien wächst damit die Chance auf Vereinbarkeit von Familie und Beruf.²⁴

Verkehr und Mobilität

Die Freie Hansestadt Bremen hat in der Vergangenheit viel für die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und zur Steigerung der Attraktivität der Verkehrsinfrastruktur getan. Für Bedienungsqualität und Komfort im Bereich des öffentlichen Verkehrs tragen der Ausbau und die

²⁴ vgl. GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (Hrsg.) 2009

Verkehrsmittelwahl (Modal Split) im Städtevergleich



Attraktivierung der Straßenbahnlinien 1 und 4 sowie der S-Bahn Regiolinien, die Sanierung des Hauptbahnhofs und die attraktive Gestaltung des Bahnhofsvorbereichs bei. Zur besseren Erreichbarkeit der City mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und zum Abbau von Verkehrskonflikten haben der Neubau des Parkhauses Doventor und die Aufstockung des Parkhauses am Brill und am Pressehaus beigetragen.

Die Bremerinnen und Bremer legen am Tag rund 1,8 Millionen Wege zurück.²⁵ Das sind pro Person 3,1 Wege am Tag.²⁶ Dieser Wert ist seit Jahren konstant. Verändert haben sich aber die Wahl der Verkehrsmittel sowie die zurückgelegten Distanzen.²⁷

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in der Freien Hansestadt Bremen zeigt dabei im Bundesvergleich einen hohen Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten. So erreichen Bremens Bürgerinnen und Bürger ihre Zielorte zu 20,7 Prozent zu Fuß, zu 24,8 Prozent mit dem Fahrrad, zu 14,1 Prozent mit dem ÖPNV (Bus und Bahn) und zu 40,4 Prozent mit dem Pkw.²⁸ Unter den Großstädten über 500.000 Einwohner hat die Freie Hansestadt Bremen mit täglich 350.000 Fahrradfahrten die höchste Fahrradnutzung.

Zum Vergleich: In Leipzig liegt der ÖPNV-Anteil mit 18,8 Prozent höher, der MIV-Anteil mit 39,6 Prozent etwas niedriger und auch das Rad wird in Leipzig mit 14,4 Prozent deutlich seltener benutzt als in Bremen. Dafür wird in Leipzig mit einem Anteil von 27,3 Prozent mehr zu Fuß gegangen. In Mannheim sind die Anteile von ÖPNV und MIV mit 15,8 und 43,6 Prozent jeweils etwas höher als in Bremen. Allerdings beträgt der Radverkehrsanteil trotz vergleichbarer Topographie mit 12,8 Pro-



zent nur knapp die Hälfte des Bremer Wertes, dafür ist hier der Anteil der Fußgänger mit 27,8 Prozent deutlich höher.

Die positiven Werte für den Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Thema Mobilität heute immer noch stark durch eine Konzentration auf das Auto bestimmt ist.²⁹

Das Bremer Hauptverkehrsnetz konzentriert sich mit wichtigen innerstädtischen Verbindungsfunktionen auf die Bremer Innenstadt. Die innerstädtischen Verkehrsstraßen müssen dabei bei Erhalt ihrer Erschließungsfunktion zukünftig noch stadtverträglicher organisiert werden. Dies ermöglicht mehr Aufenthaltsqualität, eine zielgerichtete Adressbildung sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten.

Der Bahnhofplatz: Empfangsraum und Präsentationsplattform

25 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2009a, 31

26 Technische Universität Dresden Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (Hrsg.) 2010, Tabelle 1a

27 Haller, Wolfgang 2011, Vortrag

28 Technische Universität Dresden Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (Hrsg.) 2010, Tabelle 10a

29 vgl. Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2009a, 33

1.2 Ein attraktiver Stadtraum – die städtebauliche Struktur der Bremer Innenstadt

Das heutige Erscheinungsbild Bremens und insbesondere der Innenstadt ist durch eine lange Entwicklung und einen steten Erneuerungsprozess geprägt. Im Laufe der Jahrhunderte hat sich Bremen von einer Hafen- und Handelsstadt an der Weser zu einem bedeutenden Oberzentrum in der Region entwickelt. Die Wallanlagen, die ursprünglich zum Schutz der Stadt entstanden sind, bilden heute ein identitätsstiftendes Merkmal und prägen zusammen mit der Weser das Bild der Innenstadt.

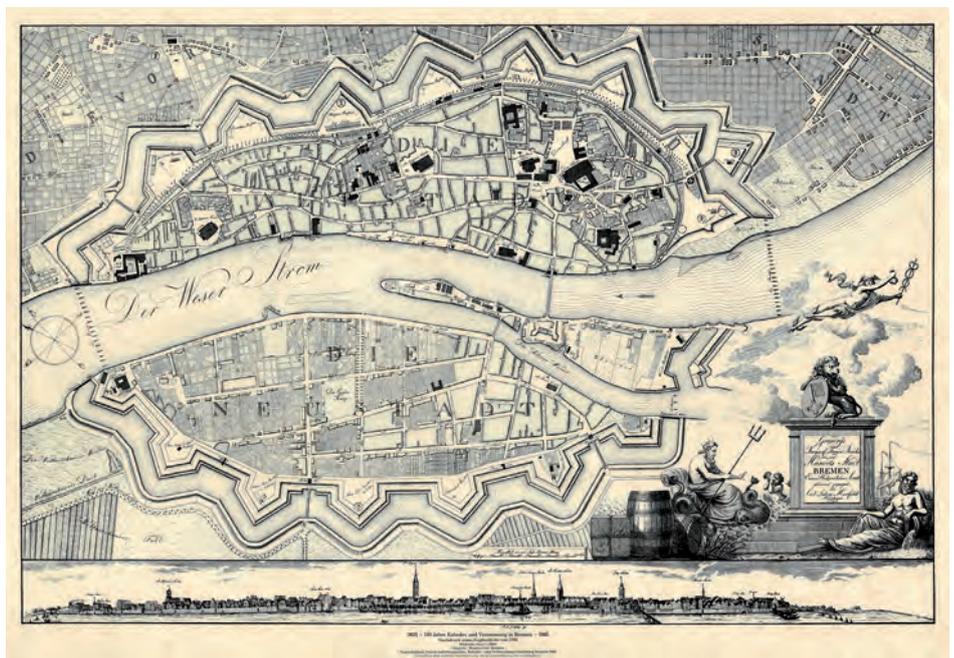
Historische Entwicklung

Bremens Geschichte als Bischofsstadt reicht bis ins 8. Jahrhundert zurück. 1186 wurde die Stadt an der Weser Reichsstadt, 1206 trat sie der Hanse bei. Als Zeichen von Freiheit und Unabhängigkeit errichtete die Bremer Bürgerschaft Anfang des 15. Jahrhunderts das Roland-Denkmal und das

Alte Rathaus auf dem Bremer Marktplatz. Gegenüber dem Rathaus erbaute die Bremer Kaufmannschaft im 16. Jahrhundert den Schütting. In der Folge entstand zum Schutz der Bremer Hafenanlagen die befestigte Neustadt am Westufer der Weser. Die typische Bremer Architektur ist am „Bremer Haus“ noch heute lesbar. Seine charakteristische Bauweise mit einer gewissen Verwandtschaft zu den englischen Terraces war ab Mitte des 19. Jahrhunderts die Grundlage für den Wohnungsbau in den Bremer Vorstädten.

Nach großflächigen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg sind heute nur noch wenige Baudenkmale in ihrer ursprünglichen Form erhalten. Als wichtigste historische Schätze der Stadt gelten die Bebauung um den historischen Marktplatz mit dem Bremer Rathaus, dem Dom und dem Schütting sowie

Stadt Bremen: 1796 – Grundriss der Kaiserlichen Freien Reichs- und Hansestadt Bremen



das mittelalterliche Schnoorviertel und die Böttcherstraße. Das ursprünglich gotische Rathaus, im frühen 17. Jahrhundert im Stil der Weser-Renaissance umgestaltet, und die über 10 Meter hohe Steinstatue Roland wurden 2004 in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen. Die historischen Wallanlagen um die Altstadt wurden nach 1800 in eine Parkanlage umgestaltet und sind noch heute das dominierende Freiraumelement in der Bremer Innenstadt.

Stadtmorphologie

Die Siedlungsentwicklung der Stadt Bremen – von der ersten Siedlung bis zur heutigen Ausprägung – ist stark durch die Hanse, den Handel und die Seefahrt geprägt. Erstmals urkundlich erwähnt wurde Bremen im Jahr 782 in einem Brief des Missionars Willehad. Geschichtliche Funde zeugen von ersten Siedlungsspuren auf der 20-30 km langen Bremer Düne durch die Sachsen. Die strategisch günstige Lage an der Weser und der Bremer Düne bildete im 8. Jahrhundert den Ausgangspunkt der weiteren Siedlungsentwicklung Bremens. So ließen sich im Schatten der auf der Düne gelegenen Domburg an der Balge – einst Nebenfluss der Weser – erste Händler nieder. Die Weser sicherte den Anschluss an die Fernhandelsrouten, die Anhöhe bot Schutz vor Hochwasser und eine gute Verteidigung vor Angreifern. Der erste Hafen der Stadt entstand und die Siedlung wuchs zur wichtigen Hafen- und Handelsstadt heran. Mit der steigenden Bedeutung der Stadt im Mittelalter erfolgte zum Schutz der Stadt der Bau der ersten Stadtmauer. Diese umfasste die heutige Altstadt und Teile des Stephaniviertels. Im 14. Jahrhundert wurde das westlich gelegene Stephaniviertel vollständig in die befestigte Anlage miteinbezogen.³⁰

Im 16. und 17. Jahrhundert ist das Erscheinungsbild der Bremer Innenstadt, bedingt durch die Abgrenzung innerhalb der Stadtmauern, durch stark verdichtete Quartiere

geprägt. Überwiegend schmale Parzellen, hohe Gebäude und verbaute Innenhöfe prägten das Bild. Einzig die Kirchen, wie beispielsweise der Dom, die Martinikirche, die Stephanikirche und die Liebfrauenkirche, traten aus der Stadtsilhouette hervor.³¹ Wichtige Städteingänge und Wegeachsen wie das Ostertor oder die Langenstraße sind noch heute im Stadtgrundriss ablesbar. Auch die zentrale Platzanlage aus Marktplatz, Domshof und Grasmarkt sowie Liebfrauenkirchhof konnte erhalten werden und nimmt heute bei den Bremer Bürgerinnen und Bürgern wie auch bei den Besuchern der Stadt eine herausgehobene Stellung als erste Adresse und symbolische Mitte der Stadt ein.

Eine Veränderung der Stadtstruktur brachte vor allem der wirtschaftliche Aufschwung während der Industrialisierung ab 1850. Für Bremen als Handelsstadt war der Beitritt zum Deutschen Zollverein 1888 von herausragender wirtschaftlicher Bedeutung. Mit dem Wegfall der siedlungsbegrenzenden Stadtmauer, dem Bau großer Verkehrsinfrastrukturen und einer zunehmenden Geschäftstätigkeit mit neuen Handelsmodellen veränderte sich das Erscheinungsbild. Die Innenstadt wandelte sich vom Wohnort zum Geschäftszentrum. An den Hauptverkehrsachsen, wie Sögestraße, Obernstraße, Hutfilterstraße, Faulenstraße und Am Brill, entwickelten sich neue Geschäftshäuser, die den städtebaulichen Maßstab veränderten: Die Geschosshöhe und die städtebauliche Dichte gingen nach oben, die Gebäudevolumina wurden größer.³² Viele Bewohner wanderten in die Vorstädte ab. Hatte die Altstadt 1849 noch rund 25.000 Einwohner, sind es um 1875 nur noch 22.000³³ und um 1900 gar 18.000 Einwohner.³⁴ In der Altstadt selbst blieben allein das kleinteilige Stephaniviertel und der Schnoor als reine Wohnquartiere bestehen. Um Ostertor, Steintor und Rembertistraße entwickelten sich zusehends neue Wohnlagen.

30 bremen.online GmbH (Hrsg.) 2012 und Schwarzwälder 1970, S13f und S34f

31 vgl. Schwarzwälder 1970, 37f

32 vgl. Schwarzwälder 1970, 39f

33 Schwarzwälder 1970, 42

34 bremen.online GmbH (Hrsg.) 2012

Historische Siedlungsentwicklung der Stadt Bremen

Die Entwicklung Bremens ist bis heute im Stadtgrundriss abzulesen: Die Bremer Düne bildet den Ausgangspunkt eines ringförmigen Wachstums



1600



1796



1884

Großflächige Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und der Wiederaufbau führten zu weitreichenden Veränderungen der Bremer Innenstadt, insbesondere in der Altstadt, der Bahnhofsvorstadt und der Alten Neustadt. Vor allem der Wohnanteil der Altstadt ist weiter gesunken. Die Stadterweiterungsgebiete des 19. Jahrhunderts, die auch Kriegszerstörungen hinzunehmen hatten, wurden weiter verdichtet. Weitere Veränderungen in Stadtgrundriss und Stadtbild gehen auf den Umbau der Innenstadt für den zunehmenden Autoverkehr in den nachfolgenden Jahrzehnten zurück. Die zerstörten Brückenbauwerke wurden wiederhergestellt und breite Verkehrsadern durch die Stadt gezogen: die Verbindung vom Doventor über die Martinistraße zum Osterdeich über die Tiefer als wichtige Ost-West-Querung, die Hochstraße in der Bahnhofsvorstadt mit dem Rembertikreisel, die Bürgermeister-Smidt-Straße und der Ausbau des Nordwestknotens. Mit der wachsenden Motorisierung nahm auch die Trennwirkung der großen Straßen zu. Sie

wird heute vielfach als Störung der Stadtstruktur wahrgenommen.

Besondere städtebauliche Merkmale

■ Bremen und die Weser

Herausragendes Merkmal der Stadt ist die Einbettung in die Flusslandschaft der Weser. Die strategisch günstige Lage an der Weser sicherte frühzeitig die Existenz der Stadt. Bremen wurde bald zur wichtigen Hafen- und Handelsstadt im Norden. Ihre Ausprägung als „Fluss in der Stadt“ erlangte die Weser mit der Erweiterung der Festungsanlagen. Viele Städte ähnlicher Lage und Stadtmorphologie haben sich im Laufe der Jahre vom Wasser abgewandt weiterentwickelt. Bremen dagegen hat sich im Zuge der Erweiterung der Festungsanlagen bewusst für eine Entwicklung an der Weser entschieden und die Lagegunst von Fluss und Düne genutzt. Wurde die Weser früher lediglich für die Binnenschifffahrt genutzt, ist sie heute beliebter Anziehungspunkt und Austragungsort

Im 16. und 17. Jahrhundert entwickelt sich Bremen mit der Neustadt und den Wallanlagen zu einem geschlossenen Ring

Ab 1850 wächst Bremen über die Wallanlagen hinaus, die zu Parkanlagen umgestaltet werden

Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg folgt dem Prinzip des autogerechten Stadtumbaus, der sich mit Martinistraße und Breitenweg bleibend in den Stadtgrundriss einschreibt



1938



2010

verschiedener Veranstaltungen. Durch ihre öffentlich definierte Kante ist sie in der Innenstadt in voller Länge erlebbar. Sie bietet mit ihren attraktiv gestalteten Uferbereichen, den neuen Bootsanlegern und der Vielzahl an gastronomischen Angeboten an der Schlichte für Bewohner und Touristen einen beliebten Freizeit- und Erholungsort.

■ Die Wallanlagen

Die Wallanlagen sind ein weiteres Alleinstellungsmerkmal der Bremer Innenstadt. Mit ihren zahlreichen Türmen, Stadttoren und dem breiten Stadtgraben prägten sie lange Zeit die Stadtsilhouette. Zum Schutz der Altstadt erfolgte im 17. Jahrhundert die südliche Erweiterung auf der Neustadtseite. Damit wurde das Siedlungsgebiet der Stadt verdoppelt. Zudem wurden die Altstadanlagen modernisiert. Es entstand eine Befestigungsanlage, deren Verlauf bis heute im Stadtgrundriss ablesbar ist. Mit abnehmender militärischer Funktion der Befestigungsanlagen wurden sie zu Beginn

des 19. Jahrhunderts geschleift und zu großzügigen Gartenanlagen umgestaltet. Der größte Teil der Parkanlagen um die Altstadt ist bis heute gut erhalten. Lediglich der westliche Abschnitt wurde aufgrund verschiedener Verkehrsbauten, unter anderem durch den Bau der Eisenbahnbrücke, stark in Mitleidenschaft gezogen. In der Alten Neustadt dagegen wurde der Wassergraben, bis auf Piepe und Hohentorshafen, zugeschüttet. Damit fehlt der Anlage die durch den Stadtgraben gegebene charakteristische Form. Heute befinden sich in den Grünanlagen der Neustadt vorwiegend öffentliche Einrichtungen wie die Hochschule Bremen, das Südbad und die Bremer Shakespeare Company.

■ Topographie und Stadtsilhouette

Insgesamt ist die Bremer Innenstadt durch eine relativ homogene Höhenentwicklung geprägt. Einzig das auf der Weserdüne gelegene historische Zentrum mit dem St. Petri Dom erhebt sich leicht aus der Topographie. In der Altstadt dominieren nach wie



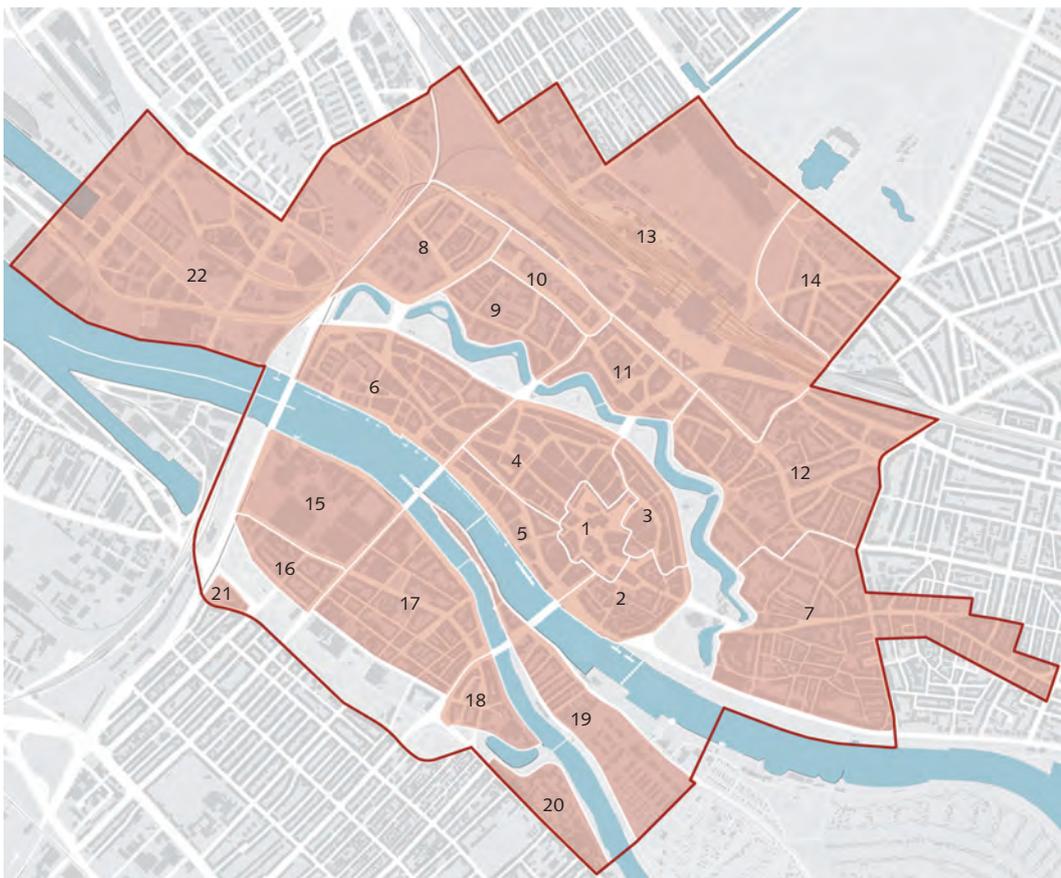
Blick auf die City, im Vordergrund der Teerhof

vor die historischen Kirchtürme die Stadtsilhouette sowie einige wenige Solitärbauten, darunter der Turm des Telekomgebäudes, das Hochhaus von Kühne und Nagel oder das Finke- und das Bamberger-Haus. In der Bahnhofsvorstadt entlang des Breitenwegs dominieren Hochhausstrukturen das Stadtbild. Als weit sichtbare Landmarken sind zum Beispiel das Bundeswehrhochhaus, das Tivoli-Hochhaus oder das Siemenshochhaus zu nennen.

Die innerstädtische Lage der Weser ermöglicht den Blick auf eine breite Stadtsilhouette von Altstadt und auch Alter Neustadt. Zugleich ermöglicht sie weite Sichtachsen entlang des Flusslaufes. Hochpunkte, wie der neue Weser Tower in der Überseestadt aber auch das Lagerhaus der BLG Logistics Group, sind weithin sichtbar. Um das charakteristische Erscheinungsbild der Innenstadt zu erhalten, hat sich die Stadt auf einen behutsamen Umgang mit Höhenentwicklungen verständigt. Die Sicherung der Stadtsilhouette genießt in der zukünftigen Stadtentwicklung einen hohen Rang.



Blick auf die City, im Vordergrund der Osterdeich



Planungsraum Innenstadt, Quartiere und Bereiche

- 1 Historisches Zentrum
- 2 Schnoor und Justizviertel
- 3 Violentstraße und Am Wall
- 4 Hauptgeschäftsbereich mit Passagen und Ansgariviertel
- 5 Martiniquartier
- 6 Stephaniviertel
- 7 Ostertor/westliches Steintor
- 8 Doventorviertel
- 9 Wandrahmviertel
- 10 Falkenstraße
- 11 Herdentorviertel
- 12 Östliche Contrescarpe mit Remberti
- 13 Bahnhofsareal/Bürgerweide/Plantage-Findorff
- 14 Barkhof
- 15 Gewerbeviertel Alte Neustadt
- 16 Güldenhausquartier
- 17 Kernbereich Alte Neustadt
- 18 Osterstraße
- 19 Teerhof und Stadtwerder
- 20 Buntentorsteinweg
- 21 Am Hohentorsplatz
- 22 Östliche Überseestadt/Utbremen

■ Die innere Stadt und die Quartiere

Die Innenstadt – oder besser die „innere Stadt“ – beschreibt heute einen Bereich, der über die Grenzen des politischen und kommerziellen Zentrums hinausreicht. Denn die Anforderungen an die Innenstadt sind gewachsen und können von der historischen „City“ allein nicht mehr erfüllt werden. Die „innere Stadt“ zeichnet sich durch vielfältige und unterschiedlich genutzte Quartiere aus, die heute zum Teil stark separiert wirken. So befinden sich einige der Quartiere zwar in zentralster Lage, konnten aber trotz zahlreicher Anstrengungen bisher nicht im gewünschten Umfang an der Entwicklungsdynamik der Altstadt teilhaben. Dies trifft beispielsweise

auf das westlich der Altstadt liegende Stephaniviertel zu. Auch in anderen Quartieren schreitet die Entwicklung heute nur langsam voran: Dem Quartier Am Wall fehlt ein spezifisches Profil, um sich innerhalb des vielfältigen Spektrums der Innenstadt hervorzutun. Auch die Bahnhofsvorstadt und die Alte Neustadt lagen jahrelang im Schatten der Altstadt und wurden nicht als Bestandteil der Innenstadt gesehen. In ihnen lässt sich ein deutliches strukturelles Gefälle und eine niedrige Investitionsbereitschaft erkennen.

2 Leitlinien und Handlungsfelder



Als Oberzentrum in Nordwestdeutschland und größte Partnerstadt in der Metropolregion Bremen-Oldenburg versteht sich die Freie Hansestadt Bremen als attraktive Großstadt mit eigener Identität und als Impulsgeber für die regionale Entwicklung. Innerhalb des norddeutschen Städtennetzwerks steht die Bremer Innenstadt für hanseatische Tradition und die Verwurzelung in der Stadtgeschichte. Ausgerichtet auf die Bedürfnisse unserer Zeit, überlagern sich heute die Ansprüche an Repräsentativität – eines die Stadt weit über ihre Grenzen hinaus repräsentierenden Zentrums – und Funktionalität – als Wohn-, Arbeits-, Bildungs- und Freizeitort der Bürgerinnen und Bürger. In Zukunft wird es vor allem darauf ankommen, Stadträume und Nutzungsgefüge an die demographischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Veränderungen anzupassen.

Da die innerhalb der Wallanlagen liegende City allein einem derart breiten Aufgabenspektrum nicht gerecht werden kann, wurde dem Innenstadtkonzept ein erweiterter Innenstadtbegriff zugrunde gelegt, der den historischen Stadtkern und die angrenzenden Wohn- und Mischgebiete umfasst. Bezogen auf das Innenstadtkonzept von 1998 auf die Altstadt, das Bahnhofsviertel, den Teerhof und das Rembertiviertel, so spannt

das Entwicklungskonzept Bremen Innenstadt 2025 einen deutlich weiteren Betrachtungsrahmen auf. Es bezieht den Stadtteil Mitte mit Altstadt, Bahnhofsviertel und Ostertor komplett mit ein sowie den Neustädter Ortsteil Alte Neustadt, Teile der Östlichen Vorstadt, Findorffs und Walles. Dieser erweiterte Betrachtungsrahmen soll eine sinnvolle Arbeitsteilung der innerstädtischen Quartiere sicherstellen und zugleich ihre enge Vernetzung fördern. Bei dieser Betrachtungsweise geht es daher auch um die Frage, wie die Verbindungen zu den Quartieren und Ortsteilen in unmittelbarer Nachbarschaft funktionieren. An die Quartiere und die daran angrenzenden Ortsteile sind neue Anforderungen zu stellen: ein innerstädtisches Infrastrukturangebot, eine lebendige Nutzungsmischung, kurze Wege und eine hohe Gestaltqualität. Dies erfordert auch ein eindeutiges Bekenntnis zur Innenentwicklung.

In den nachfolgenden Leitlinien und Handlungsfeldern werden die integriert erarbeiteten Strategien für den Umgang mit den Herausforderungen der Bremen Innenstadt zusammengefasst. Sie sind Grundlage für die Umsetzungsstrategie und sollen die Herangehensweise an konkreten Beispielen erläutern.

2.1 Verbindungen und Zwischenräume stärken

Die Bremer Innenstadt ist geprägt durch eine Vielzahl von Quartieren. Sie lebt von den Unterschieden in Stadtbild, Gebäudetypologie, Freiraumqualität und Atmosphäre, die jedem Quartier zu starker Identität und Unverwechselbarkeit verhelfen. Mit ihrer ethnischen Vielfalt, ihren kulturellen Bedürfnissen und Lebensstilen wünscht sich die Bevölkerung engere räumliche und funktionale Verflechtungen zwischen den Quartieren und den angrenzenden Ortsteilen. Wo vorhanden gilt es räumliche Trennungen und Barrieren zu beseitigen und Verbindungen zu stärken, insbesondere auch durch repräsentative Stadteingänge. Das Ziel sollte eine hohe Durchlässigkeit

und Vernetzung der Quartiere sein, die es den Bürgerinnen und Bürgern erlaubt, sich ungehindert und sicher im Stadtraum zu bewegen und an den vielfältigen Angeboten zu partizipieren.

Stadträumliche Verbindungen aufwerten und Barrieren abbauen

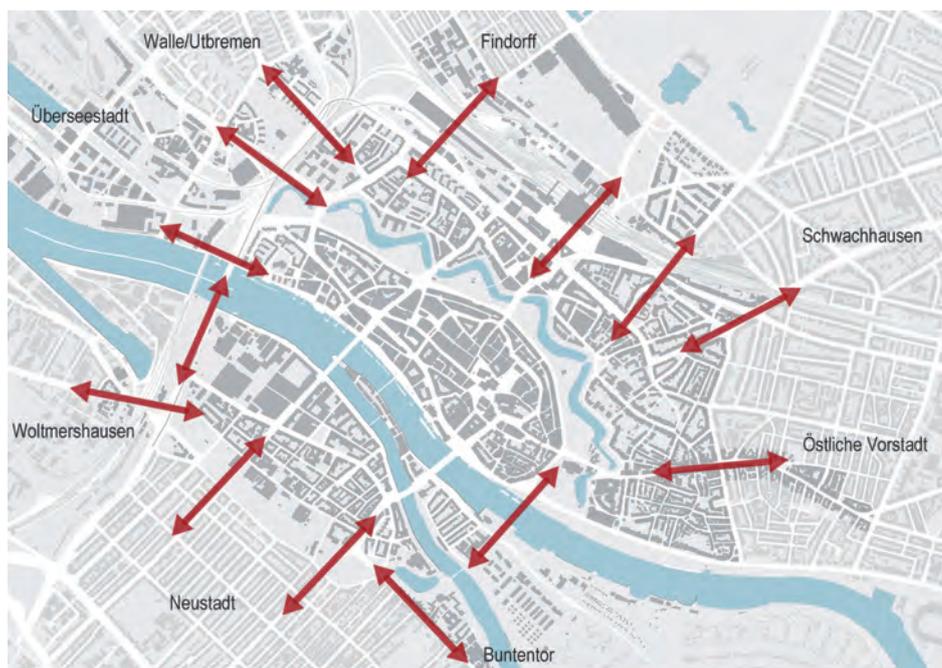
Die Innenstadt ist mehr als das kommerzielle Zentrum Bremens. Sie lebt vom Austausch mit ihren Quartieren und den angrenzenden Ortsteilen. Auch in den einwohnerstarken Randbereichen haben sich mittlerweile Zentren von Kultur, Bildung und Versorgung herausgebildet. Um enge Nachbarschaften und synergetische Arbeitsteilungen zwischen den Quartieren und den Ortsteilen zu erreichen, sind neben einer Stärkung der kleinräumigen quartiersinternen Wegebeziehungen die übergeordneten Verbindungen von den angrenzenden Ortsteilen zur Innenstadt auszubilden. Dazu zählen die Anbindung von Schwachhausen, der östlichen Vorstadt, der Neustadt, Woltmershausen, Walle mit Utbreemen und der Überseestadt sowie die Anbindung von Findorff.

Die Anzahl und die Qualität der Zugänge zu den jeweiligen Ortsteilen gestalten sich sehr unterschiedlich. An einigen Übergängen sind Barrieren und unübersichtliche Verkehrsräume zu überwinden, Übergänge und Zwischenräume neu zu definieren. So beispielsweise zwischen Doventor- und Wandrahmviertel und dem nördlich gelegenen Findorff, wo die stadträumlich unübersichtliche Situation im Bereich des Bundeswehrhochhauses und die durch Hochstraße und Güterbahnhofshalle versperrte Sichtachse ein Hindernis darstellen. Besonderer Aufmerksamkeit bedürfen daher Tunnel und Unterführungen.

Die neuen Gebäude zwischen Bahnhof und Breitenweg sollen dem Stadtraum ein neues Gesicht geben und die Verbindung zur City stärken (links)

Die Bremer Kulturmeile vom Ostertor bis in die City (rechts)





Vernetzung der Quartiere

 Verbindungen

Ziel muss es sein, ihre Barrierewirkung herabzusetzen und ihre räumliche Wirkung zu verbessern. Ihre Aufwertung mit architektonischen, künstlerischen und lichttechnischen Mitteln bedarf fallweise detaillierter Untersuchungen. Ein Gesamtkonzept zur Analyse des Handlungsbedarfs und Maßnahmen zur Aufwertung der Tunnel und Unterführungen werden empfohlen.

Die Aufwertung der Wege zwischen den Quartieren und Ortsteilen erfordert kleinräumig differenzierte Maßnahmen: attraktiv gestaltete kurze Wege, neue Querungen und die Gestaltung attraktiver Plätze. Da sich die Attraktivität eines Weges vor allem über die begleitenden Nutzungen entscheidet, sind gestalterische Verbesserungen mit einer funktionalen Anreicherung zu verbinden. Bei wegbegleitenden Neu- und Umbauprojekten ist deshalb gezielt auf Erdgeschossnutzungen zu achten, die zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen und zur Wiederentdeckung von Orten führen, die aus dem Blick geraten sind.

Stadt- und Quartierseingänge betonen

Neben der Aufwertung der stadträumlichen Verbindungen gilt es die Eingänge zur Innenstadt und zu den Quartieren in Szene zu setzen. Mit der Umnutzung des ehemaligen Polizeihauses zum „Forum Am Wall“ und der neuen Bebauung gegenüber konnte ein attraktiver Stadteingang aus Richtung „Viertel“ geschaffen werden. Die neuen Gebäude am Bahnhofplatz sollen den historischen Platzraum rahmen und diesem wichtigen Stadteingang ein neues Gesicht geben. Die geplante Mischung aus Einzelhandel, Hotel und Dienstleistungen wird die Bahnhofsvorstadt beleben. Die Aufwertung weiterer Eingangssituationen an Doventor, Herdentor, Dobben, Balgebrückstraße oder Buntentor ist zu prüfen. Mit der Entwicklung eines Einkaufsquartiers am Ansgarikirchhof kann der Eingang Bürgermeister-Smidt-Straße/AOK-Kreuzung aufgewertet werden.



Die Innenstadt zeichnet sich durch vielfältig nutzbare öffentliche Räume aus, die sich zu beliebten Treffpunkten entwickelt haben: am Weser Tower in der Überseestadt (links), am Marktplatz in der Altstadt (Mitte) und am Goetheplatz vor dem Theater im Ostertor (rechts)

2.2 Öffentliche Räume gestalten

Hochwertig gestaltete öffentliche Räume tragen als Kommunikationsorte und Orte des Austauschs zum sozialen, kulturellen und ökonomischen Leben bei. Sie prägen die Lebensqualität der Innenstadt und bieten Bewohnern und Besuchern vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten. Ein wesentlicher Beitrag für die Innenstadtattraktivität ist es, die öffentlichen Platz- und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten und eng miteinander zu vernetzen. Die im Innenstadtkonzept 1998 gestartete Initiative zur Gestaltung der öffentlichen Räume soll fortgesetzt werden, um das Netz attraktiver innerstädtischer Wege und Plätze engmaschiger zu gestalten und die Verbindungen zu den angrenzenden Ortsteilen und Quartieren sowie in die Landschaft zu stärken.

Vernetzte Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität

Die Verbindungen in den gewässerreichen Naturraum und der enge Bezug zur Weser prägen das Bremer Stadtbild. Die großartige Flusslandschaft der Weser und ihrer Nebenflüsse ist über Osterdeich und Bürgerpark bis in die Innenstadt erlebbar und bietet vielfältige Freizeitmöglichkeiten. In der inneren Stadt verbinden sich der grüne Ring der Wallanlagen und urbane Plätze zu abwechslungsreichen Raumfolgen mit hoher Aufenthaltsqualität. Mit neu gestalteten Freiräumen – der Weserpromenade Schlachte, dem Freiraum vor dem Überseemuseum oder dem Hilde-Adolf-Park in der Überseestadt – hat die Innenstadt an Attraktivität hinzugewonnen. Bis das Netz der innerstädtischen Freiräume eine durchgängig hohe Qualität ausweist, besteht sowohl im zentralen Einkaufsbereich wie auch innerhalb der Quartiere noch Handlungsbedarf: So ist eine enge räumliche Vernetzung zwischen Wall und Weser heute nur bedingt wahrnehmbar. Auch die Freiraumqualität der Wallanlagen weist noch Defizite

auf. Während der Altstadtswall durch das Parkpflegewerk bereits in den letzten Jahren eine deutliche Aufwertung erfahren hat, hat der Neustadtswall noch Nachholbedarf. Die mit der Sanierung des Hohentorsplatzes begonnene Qualitätsverbesserung sollte fortgesetzt werden.

Bei der Überarbeitung ist der spezifische Charakter der Freiräume zu erhalten und weiterzuentwickeln. So können in der hochverdichteten Innenstadt Orte mit eigenständigem Charakter und besonderer Atmosphäre entstehen, die sich auf die Nutzungen und die Architektur ihres Umfelds beziehen. Eine besondere Herausforderung besteht darin, die historisch vorgeprägten Räume dem veränderten Freizeitverhalten der Generationen anzupassen.

Im zentralen Einkaufsbereich profitieren Einzelhandel und Gastronomie von der gestiegenen Gestaltqualität. Hier sind die Plätze, Passagen, Höfe und Straßenräume zu einem zusammenhängenden Wegenetz zu verbinden. Die hochwertige Ergänzung der Angebote muss sich in kurzweiligen Flanierwegen und Verweilmöglichkeiten spiegeln. Dazu gehört auch die weitere Aufwertung der Verbindungen von Obernstraße über die Langenstraße zur Schlachte. Bei der Realisierung des neuen Einkaufsquartiers im Ansgariviertel ist auf eine hohe Durchlässigkeit ohne Zugangsbeschränkungen zu achten.

Bei der Gestaltung der öffentlichen Räume sind neue Anforderungen zu berücksichtigen, die sich aus dem demographischen Wandel und der Klimaanpassung ableiten. Die barrierefreie Gestaltung der Bewegungsflächen und die Anreicherung der Stadträume mit schattenspendenden Bäumen gehören zukünftig zum Standardrepertoire der Planung.



2.3 Lagen und Angebotsvielfalt im Einzelhandel ausbauen

Mit seinen attraktiven Angeboten trägt der Einzelhandel wesentlich zum städtischen Leben in der City bei. Durch zahlreiche Maßnahmen und Veränderungen in den letzten Jahren konnte die Innenstadt ihre Attraktivität erhöhen. Doch der Vergleich mit Städten wie Hamburg, Hannover, Düsseldorf oder Dortmund zeigt, dass die Innenstadt deutlich an Angebotsgröße, -vielfalt und -qualität aufzuholen hat. Um die Innenstadt Bremens als bedeutenden Einzelhandelsstandort weiter auszubauen, sollte neben einer Ausweitung und Profilierung der Haupteinkaufslage sowie einer Spezialisierung der Nebelagen die Verknüpfung der Standorte verbessert werden.

Einzelhandelslagen perspektivisch weiterentwickeln

Heute wird die Innenstadt besonders durch das „Konsum-L“ aus Sögestraße, Obern- und Hutfilterstraße und durch die Lloyd-Passage geprägt. Hier konzentrieren sich die Passantenfrequenzen. Aktuelle Zentralitätskennziffern belegen, dass Kaufkraftpotenzial aus Stadt und Umland erfolgreich aktiviert werden kann. 78 Prozent der Bremer, 61 Prozent der Bremen-Norder und fast 47 Prozent der Bewohner aus der Region fahren zum Einkaufen ins Zentrum.³⁵ Mit einer Zentralitätskennziffer von 124,5 belegt Bremen nach Hannover mit 138,3, Nürnberg mit 136,2, Düsseldorf mit 129,5 und Stuttgart mit 128,4 Rang 5 unter den 11 vergleichbaren Großstädten in Deutschland.³⁶

Allerdings mussten die 1a-Lagen zwischen 2003 und 2011 einen Verlust von rund 27 Prozent ihrer Passanten hinnehmen.³⁷ Damit liegt Bremen zwar noch leicht über dem Durchschnitt vergleichbarer Städte, aber deutlich hinter Hannover, Düsseldorf und Dortmund. Diese Entwicklung ist nicht nur dem geringen Anteil des Innenstadt-handels in der Gesamtstadt geschuldet, sondern auch der Ansiedlung großer Ein-

kaufmagnete im Umland. Angebotsdefizite, bedingt durch das Fehlen großer Verkaufsflächen und Markengeschäfte, gehen mit offensichtlichen Mängeln in Erscheinungsbild und Atmosphäre eine problematische Verbindung ein – mit dem Risiko, dass sich in diesem Bereich das negative Image der City verfestigt. Insbesondere die Obernstraße präsentiert sich heute in Einzelfällen mit eingeschossigen, untergenutzten Immobilien und Leerständen, wie beispielsweise dem Bremer Karree. Zudem mangelt es der Hauptgeschäftslage an Aufenthaltsqualität und Außengastronomie.

Das Flächendefizit beschränkt sich nicht allein auf das Verhältnis der Verkaufsflächen. Auch große Verkaufsflächeneinheiten sind in der Bremer Einkaufsinnenstadt unterdurchschnittlich vorhanden. Rund 70 Prozent der Betriebe in der Innenstadt verfügen über eine Flächengröße von weniger als 100 Quadratmetern. Verkaufsflächen zwischen 400 und 1.500 Quadratmetern sind nur bedingt vorhanden.³⁸ Flächenintensiven Anbietern und hochwertigen Marken, die den Nachholbedarf in einzelnen Warengruppen beheben und neue Kundengruppen erschließen könnten, fehlt heute der Zugang zur Bremer Innenstadt, denn zusätzliche Flächen in 1a-Lage sind derzeit Mangelware. Da Einzelhandelsstandorte in immer stärkerem Maße über bekannte Marken wahrgenommen werden, können viele Kundenerwartungen heute nicht erfüllt werden. Daneben schwächen strukturelle Mängel, wie mindergenutzte Flächen oder defizitäre Gebäudesubstanzen die Einkaufslagen. Wenn die Wettbewerbsfähigkeit der Bremer Innenstadt in der Region gesichert werden soll, müssen diese Defizite beseitigt werden. Die Freie Hansestadt Bremen schafft zur Zeit die Rahmenbedingungen für eine Anreicherung der Innenstadt mit hochwertigen Marken und individuellen Geschäften. Zudem wird in unmittelbarer

Das „Konsum L“ aus Sögestraße (links), Obernstraße (rechts) und Hutfilterstraße prägt den Einzelhandel der Innenstadt

35 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2013b

36 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2013a

37 ebd.

38 Junker et al. 2008, 25



Das Quartier Am Wall (links) und der Schnoor (Mitte) werden heute noch nicht hinreichend als attraktive Einkaufslagen wahrgenommen

Das Viertel bietet vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, Szenangebote sowie gastronomische und kulturelle Highlights (rechts)

Angrenzung an die 1a-Lage im Ansgariviertel eine Aufwertung und Verdichtung des Gebäudebestands in Haupt- und Nebenlagen geplant.

Schon die Studie aus dem Jahr 2008 über die „Perspektiven für den Einzelhandel in der Bremer Innenstadt“ hält eine zeitnahe Erweiterung der Verkaufsflächen zwischen 25.000 und 30.000 Quadratmetern für verträglich. Der mittel- bis langfristig errechnete Bedarf liegt nach Meinung der Gutachter bei 60.000 Quadratmetern.³⁹ Von der Realisierung der fehlenden Verkaufsflächen in einem städtebaulich verträglichen Mix von Einkaufsquartier und -galerie im Ansgariviertel kann ein wichtiger Impuls auf die Einzelhandelsentwicklung ausgehen. Um zu verhindern, dass die Magnetwirkung der neuen Handelsflächen im Ansgariviertel die Balance der innerstädtischen Geschäftslagen gefährdet und damit die weiter östlich liegenden Einkaufsbereiche, wie die Violenstraße oder das Quartier Am Wall, weiter ins Abseits geraten, sollte die bessere Profilierung dieser Quartiere vorangebracht und durch Verbesserungen im öffentlichen Raum unterstützt werden.

Ambiente und Atmosphäre zählen zu den Trümpfen der Innenstadt gegenüber der Konkurrenz auf der grünen Wiese und auch gegenüber dem immer stärker werdenden Online-Handel. Ein verbesserter Service und zielgerichtete Beratung sind einige der Chancen des stationären Handels, Kunden zurückzugewinnen. Die Entwicklung eines unvergesslichen Einkaufserlebnisses eine weitere. Mit ihrem unverwechselbaren historischen Ambiente, der Gestaltung hochwertiger Verweil- und Aufenthaltsorten und einer Anreicherung der Innenstadt mit Gastronomie, Kultur und Dienstleistungen kann die Stadt Bremen positiven Einfluss nehmen und hat ihrerseits die Chance, sich gegenüber anderen Städten zu profilieren.

Arbeitsteilung der Geschäftslagen unterstützen

Der Einzelhandelsstandort Innenstadt ist durch ein Angebot mittlerer Qualität und durch Standardangebote gekennzeichnet. Qualitativ höherwertige Warenangebote sind nur in wenigen Teilbereichen vorhanden. Der Filialisierungsgrad der 1a-Lagen der Bremer City liegt mit über 74 Prozent über dem Durchschnitt deutscher Großstädte (64,9 Prozent).^{40, 41} Auch zukünftig werden national und international operierende Marken und Magnete weiter in die Innenstädte drängen und das Bild der Haupteinkaufslagen prägen – mit der Tendenz zu einer Vereinheitlichung des Angebots. Um die Verengung der Angebotspalette und einem möglichen Identitätsverlust entgegenzuwirken, sind die Nebenlagen mit ihren spezialisierten Angeboten eine wichtige Ergänzung. Aufgrund ihres günstigeren Mietniveaus können sie spezialisierten Anbietern Raum bieten und den Start innovativer Neugründungen erleichtern.

Ziel des Innenstadtkonzepts ist es, Kunden und Besuchern eine optimale Orientierung zu bieten und die arbeitsteiligen Angebote über ein attraktives Wegenetz zu erschließen. Die besonderen Qualitäten Bremens als „Stadt der Vielfalt“, „Stadt der Quartiere“ und „Stadt der kurzen Wege“ können damit auch weiterhin gestärkt werden. Neben der gestalterischen Aufwertung der heute zum Teil schwer auffindbaren Verbindungen haben der Abbau von atmosphärischen Defiziten durch räumliche Brüche im Geschäftsbesatz oder durch einen in Teilbereichen vorhandenen Modernisierungstau Priorität. Um die Kundenströme besser lenken zu können, sind die vielfach kritisierten Zäsuren zu beseitigen. Neben sicheren Überquerungsmöglichkeiten sollte dem Besatz der Erdgeschosszonen große Aufmerksamkeit gewidmet werden. Denn die Nutzungen am öffentlichen Raum sind für die Atmosphäre der Innenstadt von

³⁹ Junker et al. 2008, 41ff.

⁴⁰ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2013a

⁴¹ Der Handel (Hrsg.) 2011



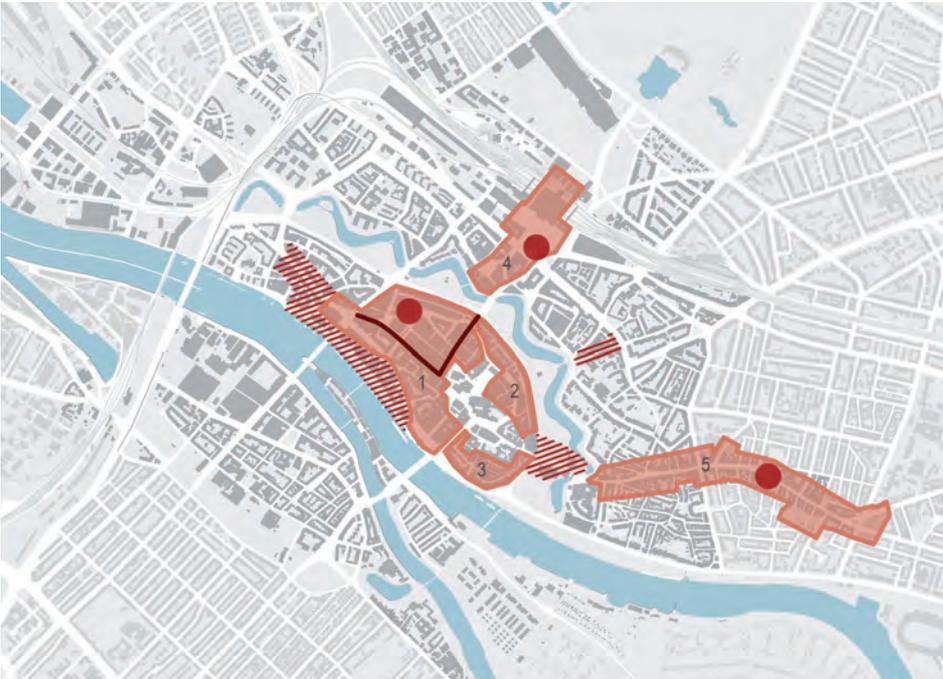
Die Knochenhauerstraße heute: ein Branchenmix mit Einzelhandel, Trendgeschäften und Lokalen

großer Bedeutung. Die Aufnahme und Bewertung der Erdgeschossflächen an den wichtigen Wegen ist als Grundlage für ein systematisches Erdgeschossmanagement zu empfehlen.

Identität und Profil der Standorte herausstellen

Die Bremer Innenstadt verfügt über eine Vielzahl von Dienstleistungsbereichen und Geschäftslagen. Neben den rein konsumorientierten Angeboten (z. B. Sögestraße) finden sich spezialisierte Standorte (z. B. Am Wall), touristische Angebote (z. B. Schnoor), Angebote im Freizeitsektor (z. B. Schlachte) oder auch Szeneangebote (z. B. Viertel). Einige Lagen, wie beispielsweise der Schnoor oder die Böttcherstraße, werden heute noch nicht hinreichend als Einkaufsorte wahrgenommen. Andere, wie die Quartiere Am Wall/Violenstraße oder Fedelhöfen, sind aufgrund ihrer als etwas abseitig empfundenen Lage aus dem Blickfeld geraten. Um sich gegenüber konkurrierenden Städten behaupten

zu können, müssen die jeweiligen Profile noch besser herausgearbeitet werden. Ausgehend von Nutzungsschwerpunkt und städtebaulicher Prägung sind die Standorte durch neue Angebote zu stärken und weiterzuentwickeln (z. B. Leitmarkenstrategie, Standortmanagement). Die Neuausrichtung ist jeweils sorgfältig auf die Lagequalität sowie auf die Anforderungen ihrer Zielgruppen abzustimmen. Gegenüber den eher konsumorientierten Hauptlagen stellen die 1b-Lagen mit ihren deutlich geringeren Mieten ein besonderes Entwicklungspotenzial dar. Hier bietet sich die Chance, mit einer abwechslungsreichen und standortspezifischen Mischung aus inhabergeführten Geschäften, lokalen Akteuren, gastronomischen und kulturellen Angeboten und unter vermehrtem Einbezug der Kreativwirtschaft ein besonderes Flair zu kreieren. Um die Standortentwicklung und Profilbildung effektiv vorantreiben zu können, unterstützt die Stadt Bremen weiterhin die Gründung von BIDs.



Zukünftige Einzelhandelsentwicklung

-  Stärkung der Haupteinkaufslage
-  Entwicklungspotenziale (insb. Erdgeschosszone)
-  Profilierung der Einkaufslagen
 - 1 Hauptgeschäftsbereich
 - 2 Violenstraße und Am Wall
 - 3 Schnoor
 - 4 Herdentorviertel
 - 5 Viertel (Ostertor/Steintor)
-  Innerstädtischer Ergänzungsbereich



Zwischen Bahnhof und City, direkt an den Wallanlagen, bietet das Contrescarpe Center einen optimal integrierten Arbeitsstandort (links)

Neuer Dienstleistungsstandort auf dem Teerhof (rechts)



2.4 Innenstadt als Wirtschafts- und Dienstleistungsstandort leistungsfähig gestalten

Für die Innenstadt gewinnen kundenorientierte Unternehmen sowie tourismusrelevante Dienstleistungen weiter an Gewicht. Die in diesen Bereichen arbeitenden Menschen beleben die Innenstadt und stellen eine wichtige Kundenschicht für den innerstädtischen Handel, für Gastronomie- und Freizeitangebote dar. Auch neue Branchen, wie die Kreativ- und Gesundheitswirtschaft, zieht es aufgrund der kurzen Wege und Kontaktmöglichkeiten in die Innenstädte. Bremen sollte die Innenstadt als zukunftsorientierten Dienstleistungsstandort entwickeln. Besonderes Augenmerk gilt dabei innovativen Unternehmen, wissensbasierten Dienstleistungen und der Kreativwirtschaft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass innovative Firmen – zumindest in der Startphase – ohne preiswerte Räume nicht existieren können.

Adressen für Büro- und Dienstleistungsimmobilien ausbauen

Die Bremer Innenstadt gilt nach wie vor als begehrte Adresse auf dem Büroimmobilienmarkt der Region – trotz einer stärkeren Konkurrenz im Umfeld. Zwar bieten einige Vorhaben in der Überseestadt und in der City die Chance zur Erweiterung der Angebote, im Zentrum besteht jedoch weiterhin ein Defizit an großen und modern ausgestatteten Büroräumen. Zugleich ist es zunehmend schwieriger, ältere Bestände aus den 1960er bis 1980er Jahren am Markt zu halten, da sie heutigen Anforderungen nicht mehr genügen. Insbesondere in den Randlagen der Innenstadt stehen viele Immobilien leer oder entsprechen nicht den heutigen Anforderungen an Flächengrößen, technischen und energeti-

schen Standards, etwa im Bahnhofsumfeld, in der Bürgermeister-Smidt-Straße oder im Stephaniviertel.

Mithin gilt es, den Bestand an innerstädtischen Büroflächen zu sichten und kritisch zu bewerten, um Potenziale und Entwicklungschancen einschätzen und die richtigen Maßnahmen ergreifen zu können. Für manch älteres Bürohaus wird sich dabei auch eine Umnutzung – etwa für Wohnen in den Obergeschossen oder Handel im Erdgeschoss – als sinnvoll erweisen. Daneben sollte eine Neustrukturierung des Bestands grundsätzlich dazu genutzt werden, hinsichtlich Energieeffizienz und Nachhaltigkeit von Büroimmobilien neue Maßstäbe zu setzen. Der Gebäudebestand ist zu sanieren, Büroflächen sind zu reaktivieren und mindergenutzte Grundstücke ökonomisch weiterzuentwickeln.

Hinsichtlich der Lagequalität und der Anforderungen der unterschiedlichen Branchen (u. a. Dienstleistung, Kreativwirtschaft, Handel) sind für die bestehenden Lagen standortspezifische Konzepte zu erarbeiten. So bietet es sich an, im dicht bebauten Altstadtbereich, wie dem Martini- oder Stephaniquartier, die historisch gewachsene Struktur mit innovativen Konzepten fortzuentwickeln: Kleinere Bestandsflächen eignen sich für die Fortschreibung der klassischen Nutzungsmischung mit Wohnen, Arbeiten, Laden und Gastronomie unter einem Dach. Größere Gebäude und Grundstücke bieten die Chance für die Entwicklung zentraler Büroadressen, die mit Läden und Gastronomie im Erdgeschoss zur urbanen Atmosphäre beitragen. Die geplante

Bebauung des Bahnhofsplatzes, die angestrebte Neuordnung des Rembertikreisels und die Umnutzung des Bundeswehrhochhauses können wichtige Impulse im Quartier setzen und weitere Investitionen nach sich ziehen. Für die Perspektivstandorte empfiehlt es sich, Eigentümerkataster aufzubauen. Ziel ist es, die bestehenden Lagen wieder zu begehrten Standorten und Adressen umzuwandeln.

Für die Bahnhofsvorstadt mit ihrer optimalen Erreichbarkeit und Vernetzung im Stadtgebiet belegen Standortuntersuchungen sehr gute Entwicklungsperspektiven. Da sie aber zugleich große Bedeutung für das Angebot an innerstädtischen Mietwohnungen hat, wird es hier langfristig darauf ankommen, einer Gentrifizierung entgegenzuwirken und ein verträgliches Nebeneinander von Büroflächen und preiswertem Wohnen zu organisieren.

Büroflächen- und Zwischennutzungsmanagement einführen

Die Entwicklung der Innenstadt unterliegt einem stetigen Wandel. Dadurch ergeben sich immer wieder neue Handlungsspielräume. So könnten viele leerstehende Gebäude kostengünstig für Existenzgründungen, Start-ups oder alternative Unternehmensformen der kreativen Szene zur Verfügung gestellt werden. Mit der Erarbeitung einer Studie zur Aufnahme und Auswertung der Leerstandsflächen will die Stadt Bremen die Potenziale für Zwischen- und Nachnutzungen aufzeigen. Die Einführung eines Büroflächen- und Zwischennutzungsmanagements kann dazu beitragen, Zwischennutzungen und Unternehmensgründungen gezielt zu fördern und ein Beratungsangebot bereitzustellen. In Kooperation zwischen städtischen Gesellschaftern, privaten Eigentümern und der seit 2010 arbeitenden Zwischennutzungs-



Zukunftsorientierte Dienstleistungsstandorte entwickeln

-  Sanierung des Gebäudebestands
-  Prüfung neuer Ansätze auf der Parzelle (Wohnen, Arbeiten, Gastronomie)
-  Entwicklungsperspektive Breitenweg
-  Neue Adressen für Büro- und Dienstleistung
-  Potenzielle Räume für Kreativwirtschaft
-  Ansiedlung kreativer Unternehmen (Bestand)



Der Neubau „Brillissimo“ am Brill (oben links) und das Kontorhaus am Markt (oben rechts) setzen wichtige Impulse im Quartier

Mit der Ansiedlung von Radio Bremen (rechts) konnte sich das Stephaniviertel als neuer Schwerpunkt für Medienwirtschaft etablieren



agentur sind individuelle Entwicklungsmöglichkeiten für den Standort Innenstadt zu erarbeiten.

Räume für Kreativwirtschaft anbieten

Seit Mitte der 1990er Jahre gehört die Kreativwirtschaft zu den Wachstumsbranchen in den Innenstädten. Die kreativen Branchen stehen für eine hohe Wirtschaftsdynamik und fördern zugleich die Ansiedlung weiterer innenstadtergänzender Angebote. Neue attraktive Räume und Quartiere mit individuellem Flair und Charakter entstehen. Um die Ansiedlung kreativwirtschaftlicher Unternehmen zu unterstützen, sind offene Räume für unterschiedlichste Anforderungen und Nachfragegruppen bereitzustellen. Insbesondere in der Altstadt sind die vorhandenen Umstrukturie-

rungspotenziale hinsichtlich der Ansiedlung kreativer Unternehmen zu prüfen, im Stephaniviertel sind die Entwicklungen zu einem „kreativen Quartier“ weiter zu unterstützen. Da Gründungsinitiativen im kreativwirtschaftlichen Bereich oftmals an besondere Lebensmodelle gebunden und mit wenig Startkapital ausgestattet sind, sind vor allem auch flexibel nutzbare und mietgünstige Räume gefragt. Brachfallende Areale wie etwa der Güterbahnhof eignen sich hervorragend als Arbeits- und Veranstaltungsort. Insofern sind diese Zwischenräume und Übergangssituationen von größter Bedeutung. Die Bremer ExistenzGründungsInitiative B.E.G.IN unterstützt Existenzgründer in Bremen heute bereits effizient.



2.5 Urbanes Wohnen in attraktiven Quartieren fördern

Wohnen gehört zu den unabdingbaren Nutzungen einer lebendigen Innenstadt. Daher hat sich Bremen das Ziel gesetzt, bis 2020 den Anteil der in der Innenstadt lebenden Menschen um 10 Prozent zu steigern. Um die Wohnfunktion zu stärken, sind attraktive Wohnorte für eine zunehmend differenzierte Nachfrage anzubieten. Nicht nur einkommensstarken Gruppen, sondern allen sozialen Bevölkerungsschichten soll Wohnen in der Innenstadt in allen Lebensphasen und -formen möglich sein. Die Erstellung neuen Wohnraums ergänzt die Aufwertung des Wohnraums in den Bestandsgebieten.

Differenzierte, nachfrageorientierte Angebote

In Bremen wird heute schon verstärkt Wohnraum in innerstädtischer oder innenstadtnaher Lage nachgefragt. Der bestehende und prognostizierte Bedarf bis 2020 kann jedoch in der Innenstadt bislang nur zu einem sehr kleinen Teil befriedigt werden. Insbesondere im hochpreisigen Miet- und Eigentumssegment stehen attraktive Potenziale zur Verfügung. Um eine Bevölkerungssegregation in der Innenstadt zu vermeiden, muss die Stadt attraktiven innerstädtischen Wohnraum zur Miete oder im Eigentum auch für mittlere und kleinere Einkommen vorhalten bzw. fördern.

Für alle Nachfragegruppen (u. a. Wohnen im Alter, Junges Wohnen, Familienwohnen), insbesondere auch für innovative Wohnmodelle, Konzepte für Wohnen und Arbeiten oder koordinierte Angebote für Baugemeinschaften, sind geeignete Wohnstandorte anzubieten (z. B. Wohnen am Wasser). So könnten mit der Weiterentwicklung des „Bremer Hauses“ in höherer Dichte – der klassischen und immer noch

sehr beliebten Bremer Wohnform – neue Zielgruppen angesprochen werden.

Standorte wie das Stephani- oder das Rembertiviertel eignen sich mit ihrer Versorgungsinfrastruktur auch gut für das Wohnen im Alter. Ein spezifisches Informationsportal „Wohnen im Alter“ und ein Marketingkonzept könnten dazu beitragen, potenzielle Interessenten für diese Gebiete zu gewinnen.

Aber nicht nur im Neubau sind zeitgemäße, zukunftsfähige Wohnräume bereitzustellen. Auch bei der Aufwertung des Bestands sollte die Anpassung an aktuelle Wohnbedürfnisse im Vordergrund stehen.

Neue Wohnlagen

Geleitet vom Grundsatz der Innenentwicklung sollen in der Bremer Innenstadt alle geeigneten Flächen konsequent für innerstädtisches Wohnen genutzt werden. Vorhandene Baulücken, untergenutzte Grundstücke und bisher gewerblich genutzte Areale fügen sich zu einem beträchtlichen Potenzial: Laut der Einschätzung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr kann für die Bereiche Altstadt, Bahnhofsvorstadt, Ostertor und Alte Neustadt bei der Aktivierung dieser Flächen von einem Wohnbaupotenzial von rund 1.000 Wohneinheiten ausgegangen werden.⁴² Auch die Umstrukturierung von Bürogebäuden stellt ein mögliches Potenzial für neuen Wohnraum dar. In Frage kommen Fassadensanierung, neue Gebäudeenergetik, neue Dächer gegebenenfalls auch bei Aufstockung. Falls ein Umbau der bestehenden Substanz nicht möglich erscheint, kann in besonderen Fällen über einen Abriss und Wohnungsneubau nachgedacht werden. Vorab sollte jedoch das Potenzial des Bestands

Im Stephaniviertel, ein wichtiger Wohnstandort in der Altstadt, besteht die Chance zur Entwicklung neuer Wohnlagen an der Weser

42 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) 2011, 15

für qualitätvolle Dienstleistungsflächen geklärt sein.

Die Aktivierung dieser Flächen kann seitens der öffentlichen Hand durch eine systematische Erfassung und Bewertung (z. B. durch einen Flächenpool), durch die Überprüfung des vorhandenen Planungsrechts (z. B. Wohnen in den Obergeschossen) sowie durch neue Anreize für Eigentümer und Investoren unterstützt werden. Hochwertige Pilot-Projekte können wichtige Impulse setzen und Investitionsanreize geben – Impulsprojekte mit öffentlich-privaten Kooperationen, wie im Rahmen des Planungsverfahrens „Stadtterrassen“, können bei der Mobilisierung der Flächenreserve hilfreich sein.

Voraussetzung für die Akzeptanz der neuen Wohnlagen ist die Einbettung der Projekte in ein dichtes Infrastrukturan-

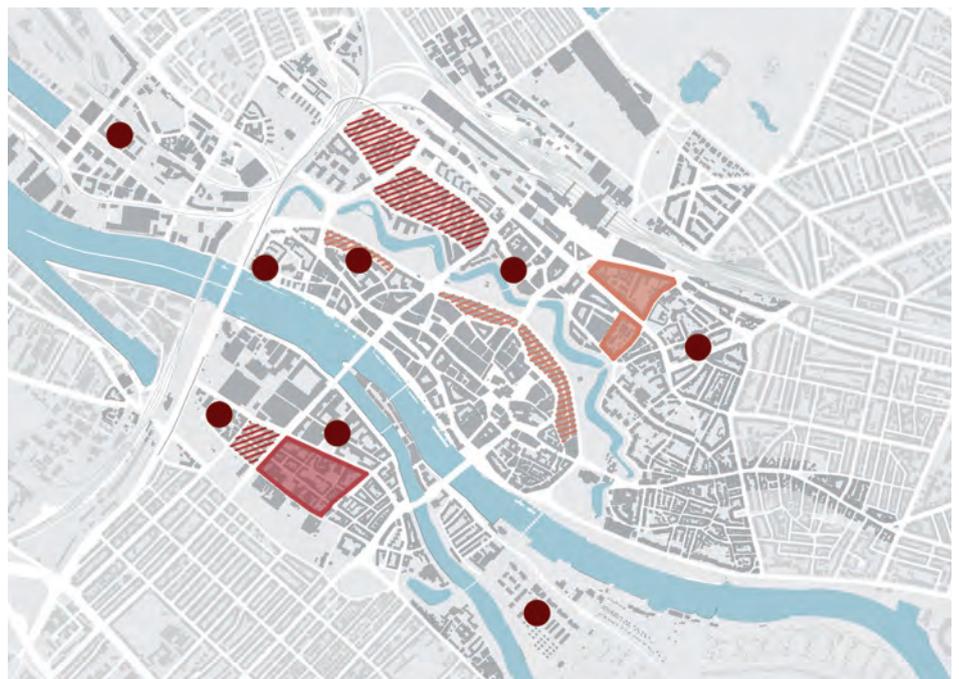
gebot (z. B. Quartierszentrum, Nahversorgungszentrum) sowie eine gute fußläufige Anbindung an die Innenstadt – über hochwertige Freiräume und ein attraktives Wegenetz.

Potenziale im Bestand nutzen

Neben der Entwicklung neuen Wohnraums ist die Stabilisierung und Aufwertung bestehender Wohnlagen essentiell für die Innenstadtentwicklung. Das bestehende Wohnangebot in den gewachsenen Strukturen bietet ein großes Potenzial für eine zukunftsfähige und nachfrageorientierte Wohnraumentwicklung. In den Bestandsgebieten mit ihrem hohen Anteil an Altbausubstanz und Nachkriegsbauten ist eine Anpassung an heutige technische und energetische Standards, in Einzelfällen auch ein Ersatz defizitärer Gebäudesubstanz mit anschließendem Neubau, zwar unerlässlich. Die Maßnahmen zur energeti-

Attraktive Wohnquartiere

-  Stärkung des Wohnens in den Obergeschossen
-  Bestandsgebiete aufwerten (inbes. Blockinnenräume)
-  Aufwertung des Bestands unter Berücksichtigung der sozialen Stabilität
-  Potenzielle Wohnlagen für Studenten und junge Familien
-  Neue Wohnlagen





schen Sanierung und Quartiersversorgung werfen jedoch Fragen auf, die nur von integrierten, quartiersbezogenen Konzepten beantwortet werden können. Sie helfen, negative Auswirkungen auf Architektur und Stadtbild zu verhindern und einer Verdrängung der Bewohner aufgrund steigender Wohnkosten vorzubeugen.

Die innerstädtischen Quartiere, insbesondere in der Bahnhofsvorstadt, leiden unter Verkehrslärm, Nutzungskonflikten und Versorgungsdefiziten. Die Ertüchtigung des Gebäudebestands ist deshalb über Erneuerungskonzepte zu qualifizieren. Die wesentlichen Projekte zur Stabilisierung des Wohnens – Sozial- und Bildungseinrichtungen, Wohnumfeldverbesserung und Aufwertung der öffentlichen Räume – sollten in Beteiligungsverfahren gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet werden. Engagement und Mitwirkung tragen wesentlich dazu bei, die Quartiere zu stärken und eigenständige Quartiersidentitäten zu entwickeln.

Soziale Stabilität und Zusammenhalt in den Quartieren sichern

Im Leitbild Bremen 2020 wird das Ziel einer sozial gerechteren Stadt formuliert, in der das Wohnen in der Innenstadt für alle Bevölkerungsschichten erschwinglich bleiben soll. Urbane und vielfältige Quartiere zeichnen sich gerade durch die Mischung der Wohnformen und Bewohner aus. Da in den letzten Jahrzehnten der Anteil an mietpreisgebundenen Wohnungen gesunken ist und mit Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen in der Regel eine Erhöhung des Mietpreises einhergeht, ist somit auf ein ausgewogenes Verhältnis der Wohnformen zu achten. Im nächsten Jahrzehnt wird einer ausgewogenen sozialen Mischung bei der Entwicklung der Bremer Innenstadt große Aufmerksamkeit



zu widmen sein. Wohnen im Eigentum, sei es in barrierefreien Geschosswohnungen oder in Stadthäusern auf der Parzelle, ist zu verbinden mit einem wiederbelebten Mietwohnungsbau oder einer Wohnungsmodernisierung mit moderaten Mietpreiserhöhungen. Zu einem in diesem Sinne ausgewogenen Wohnungsbaukonzept gehören sowohl die Förderung der Privatinitiative, insbesondere von Baugruppen, wie die öffentliche Förderung des sozialen Wohnungsbaus.

Besonderes Augenmerk gilt Teilbereichen der Bahnhofsvorstadt und der Alten Neustadt. Zur Stabilisierung der sozialen Vielfalt und der verschiedenen sozialkulturellen Milieus sind daher bereits frühzeitig quartiersbezogene Strategien und Ansätze zu entwickeln, wie sie bereits für das Hohentorsquartier und Teile der Neustadt in der Umsetzung sind.

Pflege und Betreuung in einer wohnlichen Atmosphäre: die Senioren-Residenz im Wandrahmquartier an der Contrescarpe (oben links)

Die Innenstadt bietet vielfältige Wohnstandorte: an den historischen Wallanlagen (oben rechts) und auf dem Stadtwerder zwischen Weser und Kleiner Weser (unten)



Hochwertige kulturelle Einrichtungen stärken das Angebot in der Innenstadt: die Kunsthalle Bremen (links)

Die Hochschule Bremen in der Alten Neustadt genießt internationales und nationales Ansehen (rechts)



2.6 Innenstadt als Zentrum von Bildung und Kultur weiterentwickeln

Eine attraktive und lebendige Innenstadt definiert sich heute auch über ihre Bildungs- und Kultureinrichtungen. Neben ihrer primären Aufgabe als „Lebenselixier“ der Stadtgesellschaft haben sie inzwischen auch einen festen Platz in der kommunalen Standortpolitik. Wirtschaftliche Dynamik gründet zunehmend auf den Wertschöpfungsketten von Wissensökonomie und Kreativwirtschaft. Bildung wird damit zur wichtigen Produktivkraft, die einen lebensbegleitenden Bildungsweg – von der Schule über die Hochschule und Berufsbildung bis zur Erwachsenenbildung – verlangt.

Hochrangige kulturelle Einrichtungen und Programme fördern den kulturellen Austausch und sind Identitätsanker inmitten der vielfach immer austauschbarer werdenden Angebote einer globalisierten Welt. Damit wird die Kultur Ressource und Triebkraft für Innovationen und zu einem wichtigen Motor für die Zukunftsgestaltung. Der Kulturstandort Bremen ist in enger Kooperation der Innenstadt mit den Stadtteilen auszubauen.

Ausgewogene Kultur- und Bildungsangebote unterschiedlicher Träger

In Bremen verbindet sich eine lebendige, vielfältige freie Kunst- und Kulturszene mit profilierten Kultur- und Bildungsangeboten in öffentlicher Trägerschaft. Die Qualität der Kultur- und Bildungsangebote wird vor allem auch von Mitarbeitern in innovativen und kreativen Bereichen oder wissensbasierten Unternehmen geschätzt und ist daher ein bedeutender Standortfaktor. Mit ihrer positiven Wirkung auf das Zusammenleben wird sie zugleich als ein sta-

bilisierender Faktor bei der Revitalisierung und sozialen Stabilisierung von Erneuerungsgebieten wahrgenommen. Im Sinne einer „Stadt für alle“ ist es daher von besonderer Bedeutung, dass die kulturellen Einrichtungen der Innenstadt als Orte der Integration entwickelt werden und allen Generationen und Bevölkerungsgruppen unterschiedlicher kultureller Kontexte zugänglich bleiben. Das Angebot soll sowohl die Bewohner als auch Besucher aus anderen Stadtteilen ansprechen. In diesem Verständnis ist eine Trennung von Populär- und Hochkulturangeboten nicht sinnvoll. Es ist eine ausgewogene Kultur- und Bildungsstrategie mit einer weitgehend ausgeglichenen Verteilung von Populär- und Hochkultur innerhalb des Stadtgebiets anzustreben. Die Vielfalt der Träger und Sparten ist weiter zu fördern. Neben zahlreichen öffentlichen Einrichtungen wie etwa der Stadtbibliothek, der Kunsthalle oder kommerziellen Einrichtungen wie den großen Multiplexkinos, sind auch bürgerschaftlich organisierte Angebote zu berücksichtigen (z. B. Kunst- oder Musikvereine). Auch die Kirchen in der Bremer Innenstadt erweitern ihre Angebote und Aufgabenbereiche. Neben ihrer religiösen Bestimmung fungieren sie immer öfter als Kultur- und Veranstaltungsorte, wie etwa der Dom als Museum oder die Kulturkirche St. Stephani. Für die jeweiligen Standorte können damit wichtige Impulse verbunden sein.

Angesichts der zunehmenden Mobilität vieler Menschen sowie starker Angebote in der Region gilt es, das Qualitätsniveau der Einrichtungen und ihrer Programme



hoch zu halten und den veränderten Bedürfnissen anzupassen, um in der schärfer werdenden Konkurrenz bestehen zu können. Dies gilt etwa für die Attraktivität der Bremer Einrichtungen für ein jüngeres Publikum. Die Aufnahme und Bewertung der kulturellen Einrichtungen und Veranstaltungsorte beispielsweise kann dazu beitragen, die Kulturangebote zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Ein „Bremer Kulturatlas“ könnte sich in diesem Sinne sehr positiv auf die Angebotspalette und ihre Sichtbarkeit auswirken. Bei der Organisation der Kooperation zwischen den Einrichtungen sollte die Stadt fördernd wirken.

Zentrale und dezentrale Bildungs- und Kulturangebote vernetzen

Im Sinne einer umfassenden Kultur- und Bildungsstrategie darf die Innenstadtentwicklung nicht isoliert betrachtet werden. Die übrigen Stadt- und Ortsteile dürfen dabei nicht aus dem Blick geraten. Für die Bildungs- und Kulturlandschaft in der Gesamtstadt Bremen ist daher die Frage entscheidend, wie die Angebote in der Innenstadt und in den Stadt- und Ortsteilen voneinander profitieren können. Ziel muss es sein, die Bildungslandschaft Bremen durch eine effektive Arbeitsteilung, einen intensiven Austausch und eine enge Vernetzung der zentralen und dezentralen Angebote zu stärken.

Wissenschaftliche Einrichtungen in der Innenstadt akzentuieren

Der Bildungsstandort Bremer Innenstadt ist – abgesehen von den Hochschulen – zuerst auf die Interessen der örtlichen Bevölkerung ausgerichtet. Vor dem Hintergrund des gewünschten Zuzugs von Familien in die Innenstadt ist ein ausreichendes und differenziertes Angebot an städtebaulich hervorgehobenen, zentralen Standorten



vorzuhalten, etwa Kindertagesstätten oder Schulen, die an zentralen Achsen in angemessener Entfernung von den Wohngebieten liegen.

Die innerstädtischen Hochschulstandorte tragen wesentlich zum Ansehen Bremens als Wissenschaftsstadt bei. Mit öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen und ihrer hohen Besucherfrequenz wirken sie auch in die Quartiere hinein. Die Beziehung zwischen Stadt und Hochschulen kann durch weitere Angebote für Studierende wie z. B. integriertes Studentenwohnen oder durch die städtebauliche Qualifizierung wesentlich verstärkt werden. Mit seiner engen Verbindung von Forschen und Lernen, Arbeiten und Freizeit, Kommerz und Kultur steht der Campus im Freiraum der Wallanlagen für ein neues Verhältnis von Stadt und Hochschule und ist ein Schaufenster für den Wissenschafts- und Technologiestandort Bremen.

Die Stadtbibliothek (oben links) und die Kulturkirche St. Stephani (oben rechts) bereichern das Kultur- und Bildungsangebot der Innenstadt

Das Übersee-Museum gehört zu den meistbesuchten Museen in Deutschland (unten)



Kunst im öffentlichen Raum in der Überseestadt (links)

Das baukulturelle Erbe mit seinem herausragenden Erscheinungsbild zu wahren ist ein wichtiges Ziel. Hier im Bild: Kontorhäuser an der Schlachte (Mitte) und der Marktplatz mit Dom und Bürgerschaft (rechts)

2.7 Herausragendes Stadtbild bewahren und weiterentwickeln

Nach wie vor prägen der historische Kern mit seiner mehr als 1000-jährigen Geschichte und seinen herausragenden Bau- und Denkmälern, die Wallanlagen um Altstadt und Alter Neustadt sowie die charakteristischen Stadt- und Ortsteile die Identität der Hansestadt und ihrer Bewohner. Auch in Zukunft gilt es, das einzigartige historische Stadtbild zu bewahren und selbstbewusst weiterzuentwickeln. Die Pflege des baukulturellen Erbes ist angesichts der sich wandelnden Anforderungen und technischen Standards – etwa Barrierefreiheit und energetische Ertüchtigung – eine besondere Herausforderung.

Die Innenstadt als Kultur- und Identifikationsort bewahren

Stadtkörper, Ensembles und Einzelgebäude verweisen auf hanseatische Geschichte und die unterschiedlichen Baukulturen ihrer Epochen. Die historischen Schichten Bremens sind, trotz massiver Verluste im Zweiten Weltkrieg und des Ausbaus zur autogerechten Stadt, im Stadtbild und in den einzelnen Stadtquartieren bis heute ablesbar. Auch das charakteristische Flair der Hansestadt, verkörpert beispielsweise durch das traditionelle „Bremer Haus“, die Kontorhausbebauung entlang der Schlachte oder den mittelalterlichen Schnoor, ist bis heute spürbar. Mit dem historischen Marktplatz verfügt die Stadt Bremen über ein baukulturelles Erbe von Weltrang, dessen Bedeutung als symbolische Mitte der Stadt ihrer Anziehungskraft auf die Besucher der Stadt in nichts nachsteht. Von hohem Rang sind auch die vom „Bremer Haus“ geprägten historischen Quartiere sowie die markanten innerstädtischen Freiräume – die Wallanlagen und die Weser mit ihren urbanen Uferzonen. Es ist Aufgabe aller Akteure, dieses baukulturelle Erbe mit seinem herausragenden Erscheinungsbild zu wahren und dabei die Stadt den heutigen Aufgaben angemessen baulich weiterzuentwickeln.

Hohe städtebauliche und architektonische Qualität sichern

Die hohe Gestaltqualität des öffentlichen Raums und des Stadtbilds sowie die gut erhaltenen historischen Fassaden setzen hohe Maßstäbe für künftige Bauvorhaben. Der Erhalt von stadtgestalterischen Qualitäten und Charaktereigenschaften der Quartiere ist dabei ebenso von Bedeutung wie eine zeitgemäße und anspruchsvolle Gestaltung neuer Gebäude im historischen Kontext. Zur Bewahrung und angemessenen Weiterentwicklung des Stadtbilds werden daher auch in Zukunft höchste Anforderungen an städtebauliche und architektonische Qualitäten gestellt. Die Durchführung von Wettbewerben und konkurrierenden Verfahren bei Neubau- und Umstrukturierungsvorhaben für Gebäude und auch öffentliche Räume kann dabei helfen und sollte weiterhin gefördert werden. Zahlreiche Projekte belegen, dass eine Integration zeitgemäßer Projekte und moderner Architektur in gewachsene Strukturen möglich ist. Neu- und Umbauprojekte sind hinsichtlich Baustruktur, Höhe, Dichte und Maßstäblichkeit auf ihre stadträumliche Integrierbarkeit und gestalterische Verträglichkeit hin zu prüfen. Dies betrifft insbesondere Einzelhandels- oder Dienstleistungsentwicklungen, deren Flächengröße oder Fassadengestaltung mit der Maßstäblich- und Körnigkeit der Altstadt kollidiert. Ebenso sollte die Höhenentwicklung in der Innenstadt analysiert und beobachtet werden, um im Rahmen der Sicherung von Stadtsilhouette und Erscheinungsbild frühzeitig richtungsweisende Hinweise geben zu können. Projekte für exponierte Gebäude – die Erweiterung der Kunsthalle oder der Neubau der Bremer Landesbank zum Beispiel – belegen ebenso wie aktuelle städtebauliche Projekte – die Überseestadt oder das Quartier am Wasserwerk an der Kleinen Weser – die Bedeutung von Wettbewerbsverfahren für die Bremer Baukultur.



2.8 Erreichbarkeit sichern, stadt- und umweltfreundliche Mobilität organisieren

Bremens Stellung als kulturelles und funktionales Zentrum der Metropole Nordwest erfordert eine gute Erreichbarkeit oberzentraler und erlebnisorientierter Ziele in der Innenstadt. Dabei ist für alle Innenstadtbesucher, ob zu Fuß, per Fahrrad, per ÖPNV oder MIV, eine gute Erreichbarkeit über attraktive und kurze Wege zu gewährleisten. Dadurch kann auch ein Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet werden. Um den urbanen Charme der Bremer Innenstadt zu bewahren, sind die innerstädtischen Verkehre zu optimieren und umweltfreundlich zu organisieren.

Die Voraussetzungen für die umweltfreundliche Mobilität sind günstig: In den letzten Jahren sind die Verkehrsanteile des Umweltverbunds gestiegen und die des motorisierten Kraftfahrzeugs zurückgegangen.⁴³ Außerdem zeigen einschlägige Untersuchungen, dass in der jüngeren Generation die gewünschte hohe Mobilität nicht mehr unbedingt an die ständige Verfügbarkeit eines Autos geknüpft wird.

„Die absehbare Entwicklung muss bei der Entwicklung des Verkehrskonzeptes berücksichtigt werden. Es bietet sich die Chance, die Trennwirkung von derzeit vorhandenen Verkehrsstrassen zu reduzieren und dadurch die Innenstadt und die angrenzenden Stadtteile wieder stärker miteinander zu verbinden.“⁴⁴

Hohe Mobilität in attraktiven Stadträumen gewährleisten

Für eine prosperierende Stadt ist die Erreichbarkeit der Innenstadt mit jedem Verkehrsmittel sowie eine hohe Mobilität aller Akteure – Stadtbewohner, Berufspendler, Unternehmen, Besucher aus dem Umland – von zentraler Bedeutung. Wichtige Grundlagen für die zukünftige Verkehrspolitik der Stadt liefert der zurzeit entstehende Verkehrsentwicklungsplan Bremen

(VEP). Als Ziele für eine zukunftsfähige Innenstadtentwicklung können daraus die Umsetzung klarer und verlässlicher Netzhierarchien im Stadtstraßensystem und Maßnahmen zur Verflüssigung des straßengebundenen Verkehrs abgeleitet werden. Oberziele sind eine Entschleunigung des Verkehrs und eine Rückbesinnung auf den Nahbereich. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich Am Wall und Martinstraße erscheint städtebaulich sinnvoll, um Querungen zwischen den Quartieren zu verbessern, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und damit die Adressbildung zu fördern. Dies ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten zu prüfen.⁴⁵

Die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gilt es sorgfältig abzuwägen. Hohe Mobilität und attraktive Stadträume schließen sich nicht aus, sondern können einander ergänzen. Konkret wird es darum gehen, städtebauliche und gestalterische Situationen heute defizitär geprägter Verkehrsräume zu verbessern. Mit einer Umgestaltung der Verkehrsräume sollte eine möglichst gleichberechtigte Nutzung und hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verknüpft sein. Hierzu zählt insbesondere die Ausstattung der Hauptverkehrswege der Stadt mit komfortablen und durchgängigen Rad- und Fußwegverbindungen. Mit Blick auf die demographische Entwicklung nimmt die barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Räume einen hohen Stellenwert ein.

In wirtschaftlicher Hinsicht sollte eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt für die zumeist mit dem Auto anreisenden Kunden gewährleistet sein. Über ein Parkraumkonzept ist ein ausreichendes Stellplatzkontingent in der Innenstadt zu sichern. Die verkehrliche Anbindung der Standorte muss immer in enger Relation zur Nutzung und zur Qualität des Stadtraums erfolgen.

Zusammen mit dem vorgeschalteten Regionalbusbahnhof und den Haltestellen der Bremer Straßenbahn AG ist der Hauptbahnhof die Mobilitätsdrehscheibe Bremens

⁴³ vgl. SHP Ingenieure 2013, 1

⁴⁴ SHP Ingenieure 2013, 1

⁴⁵ vgl. SHP Ingenieure 2013, 2

Das Radhaupttroutennetz bildet einen Ring um die Innenstadt. Ziel ist es, die Lücken im vorhandenen Netz zu schließen und Defizite zu beheben. Die Abbildung zeigt die mögliche Erweiterung



Mobilitätsangebote des Umweltverbunds weiter ausbauen

Die hohe Attraktivität der Innenstadt – insbesondere ihrer öffentlichen Räume – kann bei wachsender Mobilität nur bewahrt werden, wenn mehr Menschen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds benutzen. Daher müssen das öffentliche Nahverkehrsangebot und die Nahmobilität durch eine verbesserte Vernetzung der Angebote weiter gestärkt werden. Der Schutz des Klimas und der Ressourcen erfordert ein verändertes Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung der Nahmobilität wird künftig zunehmen, kurze Wege in der Stadt werden verstärkt zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt. Fußgänger und Radfahrer benötigen attraktive und sichere Verkehrs-

anlagen sowie Stadträume mit Aufenthaltsqualität.⁴⁶ In den nächsten Jahren wird es notwendig sein, die öffentlichen Räume der Innenstadt zu einem attraktiv gestalteten und zusammenhängenden Netz aus Wegen, Plätzen, Passagen und Rundläufen zu verbinden. Vorrangverbindungen für den Radverkehr, Lückenschlüsse im Radwegenetz und ein dichtes und ausreichendes Netz an Fahrradabstellanlagen können den schon heute hohen Anteil des Radverkehrs weiter ausbauen sowie Bremens Ruf als Fahrradstadt festigen.

Zur Optimierung des ÖPNV-Netzes können verbesserte Umsteigesituationen und Modernisierungen von Haltestellen beitragen.

⁴⁶ vgl. SHP Ingenieure 2013, 1



Der Ausbau der P&R-Kapazitäten an der Peripherie und insbesondere auf den Zulaufstrecken der Regio-S-Bahn kann dazu beitragen, den Verkehrsdruck auf die Bremer Innenstadt weiter abzubauen. Entlastungswirkung verspricht auch die Wiederentdeckung der Weser als Verkehrsraum. Neue Fährverbindungen zum Beispiel zwischen Woltmershausen, Gröpelingen und Walle mit der Überseestadt oder von der Innenstadt zum Weserstadion können eine sinnvolle Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV-Netz darstellen und sind zu prüfen.

Innovative Mobilitätsangebote und neue Mobilitätskonzepte integrieren

Als Fahrradstadt, mit einem breiten Car-sharing-Angebot sowie einem leistungsfähigen Straßenbahnnetz, hat Bremen im Bereich neuer Mobilitätskonzepte eine hervorragende Ausgangsposition. Die Mobilitätswünsche der nächsten Generation, neue Sharing-Konzepte und neue Entwicklungen im Bereich der Antriebstechnik, hier insbesondere die E-Mobilität, werden die Mobilitätskultur auch in Bremen noch stärker verändern. Durch E-Bikes bzw. Pedelecs wird sich der fahrradtaugliche Einzugsbereich erweitern und gleichzeitig die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fußgängern und Radfahrern erhöhen. Dies kann zu Konflikten führen. Bei der zukünftigen Erschließung der Bremer Innenstadt ist dieser Trend zu berücksichtigen. Verschiedene Städte und Regionen – Kopenhagen, Köln/Bonn und Ruhrgebiet – reagieren auf diesen Trend mit dem Bau von regionalen Hauptradrouten.

Moderne Informationssysteme, wie internetgestützte Mobilitätsplattformen, organisieren die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, bieten anbieterübergreifende Fahrtoptionen, zeigen Preise und Fahrtdauer an, vernetzen unterschiedliche Mo-



bilitätsangebote und lenken so vermehrt die Wahl weg vom Pkw und hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Durch neue Car-Sharing-Angebote kann ein flexibler Zugriff auf Automobile angeboten werden, ohne den Nutzer einzuschränken oder an feste Leihstationen zu binden.

Die absehbaren Veränderungen der Mobilitätsansprüche und -angebote sollte die Freie Hansestadt Bremen aufgreifen und Anreize schaffen, um hohe Umweltstandards zu fördern. Die Innenstadt als hochfrequentierte Mitte der Stadt und zugleich Gradmesser der Umweltqualität sollte Taktgeber für innovative und ressourcenschonende Mobilität sein.

Niederflurbahnen erleichtern mobilitätseingeschränkten Fahr Gästen das Reisen (links). Zur weiteren Optimierung des ÖPNV-Netzes können verbesserte Umsteigesituationen und Modernisierungen von Haltestellen beitragen

Eine zentrale Verbindung besonders für Fußgänger und Radfahrer: die Bischofsnadel (rechts)

Entlang der Hauptverkehrswege sind sichere und durchgehende Fuß- und Radwegeverbindungen zu gestalten (unten)



Der BID im Viertel ist mit mehr als 260 Grundeigentümern und 300 Grundstücken der größte seiner Art in Deutschland. Hier im Bild: Der Ulrichsplatz mit seinem gastronomischen Angebot und dem Ökomarkt



2.9 Stadtmarketing und private Initiativen koordinieren

Der weiter wachsende kommunale Standortwettbewerb fordert die Städte heraus: Immer mehr gewinnt das attraktive Image einer Stadt über eine professionelle nationale wie internationale Vermarktung Gewicht. Das Stadtmarketing, vor allem aber auch die Gestaltung der Bremer Innenstadt, ist nicht allein Aufgabe der öffentlichen Hand, sondern als Gemeinschaftsaufgabe von privaten Eigentümern, Unternehmen und Gewerbetreibenden zu begreifen, die Synergien freisetzt. Das Engagement im Bereich Stadtmarketing und private Initiativen ist deshalb intensiv weiter zu fördern und durch die Stadt Bremen aktiv zu begleiten.

Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die CityInitiative Bremen Werbung e.V., der Schlachte Marketing und Service Verband e.V., die IG Viertel e.V., der Überseestadt Marketingverein e.V., das Neustadt Stadtteilmanagement und die drei bestehenden Business Improvement Districts (BIDs).

Marketing verstärken und gebündelt organisieren

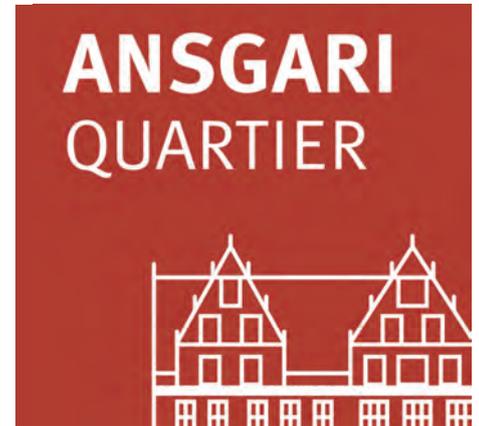
Die Attraktivität der Innenstadt wird maßgeblich von der Vielfalt und Qualität ihrer Angebote für Bewohner und Nutzer bestimmt. Das Angebot der Bremer Innenstadt ist daher weiter zu qualifizieren, die Stärken müssen künftig besser herausgearbeitet sowie zielgerichtet und nutzerbezogen vermarktet werden, z. B. durch neue Konzepte bzw. mottobezogene Aktionen zur Stärkung des Städtetourismus. Chancen hierzu bieten neben dem UNESCO-Welterbe-Ensemble – Rathaus, Marktplatz, Roland – und den international bekannten Bremer Stadtmusikanten die kulturellen Angebote, die herausragenden Sportveranstaltungen und das Freiraumpotenzial an Wall und Weser.

In den letzten Jahren konnten bereits viele Ideen und innovative Projekte entwickelt und umgesetzt werden, die das Image der Stadt spürbar verbessert haben. Um das Image der Bremer Innenstadt weiter zu stärken, muss das Augenmerk insbesondere auch auf den Einzelhandel und die gastronomischen Angebote in der City und in den spezialisierten Stadtteilzentren gerichtet werden. Um die Sichtbarkeit dieser Angebote zu verbessern, empfiehlt es sich, neben der Angebotserweiterung und -qualifizierung Quartiere zu bilden und mit einem eigenständigen Profil zu vermarkten. Weitere wichtige Maßnahmen sind die Verbesserung der Erreichbarkeit der City, die Inszenierung des maritimen Flairs an der Weser und der Ausbau von Informationsplattformen.

Mit der Unterstützung der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (WFB) verfolgt Bremen ein „Integriertes Standortmarketing“. Unter der Dachmarke „Bremen erleben“ werden alle Innenstadt-Akteure vernetzt, ihre Aktivitäten koordiniert und zentral vermarktet. Hauptbeteiligte sind neben der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) die Cityinitiative Bremen Werbung e. V. (CI), die Interessengemeinschaft „Das Viertel“ (IGV) und die Bremer Touristik Zentrale (BTZ). Mit dem Ziel, gemeinsam die Bekanntheit und Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen, ist die Vermarktung der Innenstadtangebote auch weiterhin zentral über das integrierte Standortmarketing zu koordinieren.

Private Initiativen und Kooperationen fördern

Bei der Weiterentwicklung der Innenstadt setzt die Stadt Bremen verstärkt auf die Zusammenarbeit mit Bewohnern, Eigentümern, Projektentwicklern und Investoren. Privates Engagement und Initiativen tragen



Der BID Ansgari Quartier (Ansgarikirchhof) ist der erste in Bremen gegründete BID

Integriertes Standortmarketing in der Stadt Bremen. Darstellung der Hauptbeteiligten und ihrer Aktionsfelder

wesentlich dazu bei, die wirtschaftliche, touristische und kulturelle Qualität des Angebots in den Quartieren zu steigern. In diesem Sinne ist die Arbeit von Innenstadt- und Stadtteilinitiativen weiter aktiv zu unterstützen und zu begleiten.

Neben finanzieller Förderung schafft die Stadt mit der Verabschiedung von städtebaulichen Leitlinien, Rahmenplänen und dem notwendigen Baurecht einen Orientierungsrahmen, in dem sich privates Engagement entfalten kann. Dazu zählen das Leitbild Bremen 2020, das vorliegende Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ und die Verkehrsentwicklungsplanung Bremen. Um für die Innenstadt langfristig positive Entwicklungsbedingungen zu formulieren, sind die verfügbaren Mittel des Bau- und Planungsrechts gezielt einzusetzen. Im Fokus stehen insbesondere die Prüfung von möglichen Nutzungsänderungen in den Erdgeschoss und die Erweiterung von Wohnnutzungen im Kernbereich der Altstadt.

Weitere Möglichkeiten zur Unterstützung privater Vorhaben durch die Stadt Bremen bieten Moderationsverfahren zwischen

Eigentümer und Investor oder gemeinsam finanzierte Wettbewerbe.

Ausgehend von privaten Initiativen können sich Eigentümer und Gewerbetreibende in Innovationsbereichen, sogenannten Business Improvement Districts (BIDs), zusammenschließen, um ihre Quartiere gemeinsam zu stabilisieren, aufzuwerten und zukunftssicher weiterzuentwickeln. Das vielfältige Handlungsprogramm eines BID reicht von Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit über Maßnahmen zur Verbreiterung der Angebotsstruktur bis zur Weiterentwicklung der Standortmarke und des Images durch Werbung und Marketing. In der Bremer Innenstadt gibt es bereits drei BIDs: für den Ansgarikirchhof, die Sögestraße und das Viertel. Mit dem Ziel, den innerstädtischen Einzelhandel aufzuwerten und einzelne Standorte zu profilieren, ist die Bildung von BIDs seitens der Stadt Bremen weiter zu unterstützen. Das städtische Engagement konzentriert sich dabei vor allem auf beratende Tätigkeiten, die Abgabenerhebung sowie auf die Verwendungskontrolle gegenüber der Standortinitiative.



Die Wallanlagen, hier mit der Wallmühle, sind eine herausragende Erholungsfläche innerhalb der Bremer Innenstadt (links)

Märkte, wie etwa der Blumenmarkt am Domshof, sind wichtiger Bestandteil der Stadtkultur (rechts)



2.10 Erlebnisraum Innenstadt gestalten

Die Bremer Innenstadt ist der urbane Lebensraum der Hansestadt und der lebendige Mittelpunkt der Metropolregion Nordwest. Um diese Position langfristig zu sichern, will Bremen seine Innenstadt in der Tradition der europäischen Stadt zukunftsfähig weiterentwickeln. In allen zentralen Quartieren gilt es, die urbane Funktionsvielfalt zu stärken, dabei die soziale Balance zu wahren und vitale Stadträume von starker Identität für alle Generationen und sozialen Gruppen zu sichern.

Nutzungsvielfalt und hohe Erlebnisdichte sichern

Die urbane Atmosphäre der Bremer Innenstadt, die hochwertigen Freiräume, die prägnante Stadtgestalt und die erlebbare Stadtgeschichte stärken die Identität und das Image und leisten einen wesentlichen Beitrag zur Vielfalt und zum Erlebnisreichtum der Innenstadt. Auch das in den letzten Jahren stark gewachsene Kultur- und Freizeitangebot trägt dazu bei. Diese Angebote sind in ihrer Qualität zu sichern und durch neue Attraktionen zu stärken. Die Innenstadt Bremen sollte sich mit einer zukunftsfähigen Mischung von Einkaufen, Wohnen, Dienstleistung, Gastronomie, Kultur und Freizeit weiterentwickeln. Nutzungsvielfalt und Erlebnisdichte kommen auch dem Städte- und Kulturtourismus zugute. Weitere Übernachtungsmöglichkeiten (u. a. im preisgünstigen Segment) sollen dazu beitragen, die Position Bremens als Tourismusziel zu stärken.

Mit der Entwicklung des neuen Einkaufsquartiers im Ansgariviertel und der Weiterentwicklung und Vernetzung der innerstädtischen Quartiere will Bremen die Angebotsvielfalt in der Innenstadt erhöhen. Um Bewohnern und Besuchern auch nach

Ladenschluss eine attraktive und lebendige Innenstadt zu bieten, sollte das heute nicht ausreichende Gastronomie- und Freizeitangebot angereichert werden. Orte wie beispielsweise das Quartier Am Wall, das Martiniviertel, das Stephaniviertel, die Langenstraße oder die Alte Neustadt bieten hier Entwicklungspotenziale.

Besonderes Augenmerk sollte der Eigenart der Quartiere gewidmet werden. Sie schöpfen Attraktivität und Atmosphäre aus einer jeweils besonderen Verbindung von Wirtschaft, Kultur und Wohnen. So kann die Alte Neustadt mit der Profilierung der Campusanlage, der Ansiedlung hochschulaffiner Nutzungen und Treffpunkte im Umfeld der Hochschule und einem erweiterten Angebot an Studentenwohnungen an Lebensqualität und Anziehungskraft gewinnen. In Altstadt und Stephaniviertel könnte eine Ergänzung durch Unternehmen der Kreativwirtschaft und Wohnen zu einer Belebung beitragen – vor allem auch in den Abendstunden.

Öffentliche Räume für unterschiedlichste Ansprüche gestalten

Der öffentliche Raum der Innenstädte wird immer mehr zum Erlebnisraum. Er dient als Bühne und Ort für Feste und Veranstaltungen jeder Art, für Märkte, Kunst und Kultur. Viele Veranstaltungen auf den Straßen, Plätzen und im öffentlichen Raum der Bremer Innenstadt gehören heute zum Bestandteil der Stadtkultur, etwa der Bremer Sambakarneval, die Breminale, der Kafenmarkt an der Schlachte, das Straßenzirkustfestival La Strada, der Weihnachtsmarkt mit dem Schlachtezauber, die Osterwiese und natürlich der traditionelle Freimarkt.



Märkte und Feste im öffentlichen Raum steigern die Attraktivität der Innenstadt und ziehen Besucher an. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Bespielung des öffentlichen Raums dort Grenzen hat, wo die Festivalisierung die Spielräume der Bevölkerung einschränkt und die Kommerzialisierung Oberhand gewinnt. Ziel sollte es sein, ein ausgewogenes Verhältnis von Events, ob nun kommerziell, öffentlich oder bürgerschaftlich organisiert, und veranstaltungsfreien Zeiten zu garantieren. Die öffentlichen Räume der Innenstadt sollten allen Nutzern offen stehen. Auch in der kommerziell geprägten Einkaufsinnenstadt sollten Verweilmöglichkeiten und Aufenthaltsorte ohne Konsumzwang angeboten werden.

Neben der Bespielung der öffentlichen Räume stärken Kunstwerke die Identität der Innenstadt. Bereits seit 1973 erfolgt die Aufwertung der öffentlichen Räume durch Kunstobjekte.

Alleinstellungsmerkmale – Wall und Weser – im Stadtraum inszenieren

Neben der Altstadt mit Marktplatz und Roland sind die Weser und die historischen Wallanlagen die bedeutendsten Freiräume der Bremer Innenstadt. Die Erlebbarkeit und Nutzbarkeit dieser Räume ist für die Identität Bremens von herausragender Bedeutung. Diese Besonderheit gilt es zu stärken und weiter auszubauen.

Mit der Gestaltung der Schlachte, des Osterdeichs oder der neuen Marina in der Überseestadt hat die Flusslandschaft an Bedeutung in der räumlichen Qualität und der Freizeitkultur gewonnen. Insbesondere die Uferpromenaden mit ihren attraktiven Platzfolgen haben die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Orientierung zur Weser deutlich verbessert. Eine vergleichbare Aufwertung ist auch für die südliche We-



serseite – auch im Bezug auf verbesserte Querungsmöglichkeiten – anzustreben. Hier könnte die Verbindung mit den Produktionsstandorten in der Alten Neustadt zur Profilbildung beitragen.

Auch das Potenzial der Wallanlagen mit ihren teilweise etwas abgelegenen Abschnitten ist heute noch nicht vollständig ausgeschöpft. Um diese bedeutende innerstädtische Erholungsfläche zu einem Erlebnis werden zu lassen, reicht es nicht aus, die ins Abseits geratenen Abschnitte gestalterisch und funktional aufzuwerten. Es wird vorgeschlagen, die Wallanlagen für Bewohner und Besucher als durchgängigen grünen Ring um die Altstadt und Alte Neustadt erlebbar zu machen. Als Rückgrat des innerstädtischen Wege- und Freiraumnetzes sollten die zentralen Freiraumstrukturen den Erholungs- und Freizeitwert der Innenstadt stärken und Quartiersverbindungen aufnehmen, die einen Beitrag zu einer umweltfreundlichen Mobilität leisten.

Die hochwertigen Stadträume an der Weser dienen als Bühne und Ort für Feste und Veranstaltungen: der Kafenmarkt an der Schlachte (links) und das Duckstein-Festival in der Überseestadt (rechts)

Die Weser bietet mit den Schiffsanlegern und der Vielzahl an gastronomischen Angeboten für Bewohner und Touristen einen beliebten Freizeit- und Erholungsort (unten).



Innovative Mobilitätsangebote und neue Mobilitätskonzepte tragen zu einem hohen Umweltstandard der Innenstadt bei

2.11 Umwelleistung der Innenstadt erhöhen

Die Freie Hansestadt Bremen verpflichtet sich im Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 aus dem Jahr 2009⁴⁷ auf eine deutliche Reduktion der klimaschädlichen Emissionen bis zum Jahr 2050. Die Innenstadt kann mit ihrer kompakten Bauweise und ihren kurzen Wegen eine Vorreiterrolle übernehmen. Projekte und Initiativen zum Schutz des Klimas und zur Energieeinsparung können hier wirtschaftlich und beispielhaft umgesetzt werden. Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte sind als Querschnittsthema in allen Feldern der Innenstadtentwicklung zu berücksichtigen.

Gesundes Stadtklima und Erholungsfunktion verbinden

Die Flusslandschaft der Weser und der grüne Ring der Wallanlagen sind attraktive Elemente des Wohnstandorts Bremer Innenstadt. Sie dienen dem Luftaustausch und der Vernetzung unterschiedlicher Biotopstrukturen und tragen so aktiv zu einem gesunden Stadtklima bei. Darüber hinaus bilden sie die Grundlage des Freiraum- und Erholungsnetzes der Bremer Innenstadt. Neben den übergeordneten Grünstrukturen sollen viele „grüne Inseln“ zur Erhöhung der Lebensqualität in den Quartieren und zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen. Die Nachnutzung des „Gleisdreiecks“ zwischen der Bahnhofsvorstadt, Findorff und Walle/Utbremen bietet hier ein gutes Entwicklungspotenzial. Aber auch die Begrünung der Stadtstraßen und -plätze, die Entsiegelung und Begrünung privater Höfe bieten hohe Aufenthaltsqualität und verbessern das Kleinklima in der Innenstadt.

Reduzierung der CO₂-Emissionen von Gebäuden und Stadtverkehr

Im Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 verpflichtet sich die Stadt Bremen auf eine Reduktion der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent gegenüber

dem Wert von 1990. Zur Verringerung des Schadstoffausstoßes werden unter anderem folgende Maßnahmen vorgeschlagen: Förderung des Umweltverbundes, Einsatz energiesparender Technologien, Förderung sauberer Energien (insbesondere Windenergie) und Ausbau der Fernwärme und Erdgasnutzung.

Rund 28 Prozent aller CO₂-Emissionen der Hansestadt werden im Gebäudebestand erzeugt. Der Energieeinsparung in bestehenden Handels-, Dienstleistungs- und Wohngebäuden bei gleichzeitiger Wahrung des historischen Erscheinungsbilds kommt damit eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des Klimawandels zu. Bei Neubauprojekten wie beispielsweise dem Ansgariviertel und dem Abtentorswallquartier sind Ressourcenverbrauch und Klimafolgen bereits frühzeitig abzufragen und über städtebauliche Verträge zu limitieren. Zertifizierungsverfahren, beispielweise durch die DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen), Breeam (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) oder LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), setzen anerkannte und nachvollziehbare Qualitätsmaßstäbe.

Auch im Bereich der innerstädtischen Mobilität will die Stadt eine Reduzierung der CO₂-Emissionen und des verkehrsbedingten Lärms erreichen. Einen wichtigen Beitrag leisten die verdichtete Bauweise und die Nutzung der Flächenreserven. Die Nutzungsvielfalt in den Orts- und Stadtteilen kann bei einer Stärkung der Nahversorgung dazu beitragen, innerstädtische Verkehre zu vermeiden. Durch eine konsequente Innenentwicklung und einen Ausbau umweltschonender Verkehrsarten sind deutliche Energieeinsparungen und Schadstoffminderungen zu erwarten. Zur Förderung der E-Mobilität sollte zudem

⁴⁷ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2010



Auch die Begrünung der Stadtstraßen und -plätze, wie in der Martinistraße, verbessert das Kleinklima der Innenstadt (links)



Neue Sharing-Konzepte und neue Entwicklungen im Bereich der Antriebstechnik werden die Mobilitätskultur auch in Bremen verändern



Die Flusslandschaft der Weser und die Freiräume der Wallanlagen tragen aktiv zu einem gesunden Stadtklima bei. Hier im Bild: der Osterdeich (links) und die Wallanlagen der Altstadt (rechts)

ein Ladenetz für Automobile und Pedelecs aufgebaut werden. Die Nutzung regenerativer Energien aus Wind- und Wasserkraft kann den positiven Effekt der E-Mobilität weiter steigern.

Unternehmen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen als Akteure in eine aktive städtische Umweltpolitik einbinden

Um die Ziele des Klimaschutz- und Energieprogramms 2020 zu erreichen, will die Freie Hansestadt Bremen mit gutem Beispiel vorangehen. Eine anspruchsvolle energetische Sanierung des kommunalen

Gebäudebestands soll verbunden mit einer systematischen Öffentlichkeitsarbeit für einen Paradigmenwechsel werben. Ein nachhaltiger Erfolg im Klimaschutz kann nur durch die Einbindung und Überzeugung privater Eigentümer und Investoren erzielt werden. Die Wirtschaft, aber auch Forschungs- und Bildungseinrichtungen sind in eine aktive Umweltpolitik mit einzubinden. Über eine Institution der Kommunikation und des Wissenstransfers soll das neue Umweltbewusstsein nach außen transportiert und Bewohnern wie Besuchern veranschaulicht werden.

3 Handlungskonzept: Oberzentrum und Stadt der Quartiere



Die Bremer Innenstadt verfügt über kulturelle Vielfalt und einzigartige städtebauliche Qualitäten; die attraktiven Stadträume und Entwicklungsflächen stellen ein großes Potenzial für Wachstum und Innovation dar und die Bremer Bürgerinnen und Bürger sowie Institutionen übernehmen Verantwortung für eine sozial und ökonomisch ausgeglichene Entwicklung. Ausgehend von diesen urbanen Begabungen ist das städtebauliche Zukunftsbild auf zwei komplementäre Ziele ausgerichtet:

- ▶ Ausbau der oberzentralen Funktion Bremens und
- ▶ Stabilisierung und Konsolidierung der Quartiere.

Die historisch gewachsene Nutzungsvielfalt, die Qualität der Stadträume und die urbane Atmosphäre bieten beste Voraussetzungen, um die Bremer Innenstadt in der Tradition der europäischen Stadt zukunftsfähig weiterzuentwickeln: Der zentrale Einkaufsbereich soll weiter stabilisiert und modernisiert werden. Ein maßstäblicher Ausbau der Handels- und Dienstleistungsstandorte soll die Marktposition des Bremer Zentrums stärken. Die Verbindungen der Quartiere untereinander und zu den Einzelhandelsschwerpunkten und den kulturellen Einrichtungen sollen mit komfortablen und sicheren Wegen attraktiv

und kurzweilig werden. Wohnen in der städtischen Mitte bedeutet: Zusammenleben der Generationen in vielfältigen und sozial gemischten Quartieren. Die ausgewogene Verbindung von urbaner Dichte mit der Nähe zu hochwertigen Freiräumen bietet eine günstige Voraussetzung für eine umweltbewusste Mobilität.

Der erweiterte Innenstadtbegriff, der diesem Konzept zugrunde liegt, spiegelt sich in einem Handlungskonzept, das dem Zusammenspiel von City und Quartieren besondere Aufmerksamkeit widmet. Im Fokus der Betrachtung stehen Altstadt, Bahnhofsvorstadt, Ostertor, Teile der Östlichen Vorstadt, Findorffs und Walles sowie die Alte Neustadt.

Wo sich die aus den Leitlinien abgeleiteten Maßnahmen bündeln und Synergien entfalten, werden Entwicklungsbereiche festgelegt. Wo auf die Impulswirkung einzelner Maßnahmen gesetzt wird, werden Schlüssel- und Einzelprojekte formuliert. Aufgrund ihrer Bedeutung für das kulturelle, wirtschaftliche und soziale Leben der Bremer Innenstadt nehmen die großen Freiräume – Wall und Weser – als historisch und morphologisch strukturierende Elemente der Stadtlandschaft einen entsprechenden Raum ein.

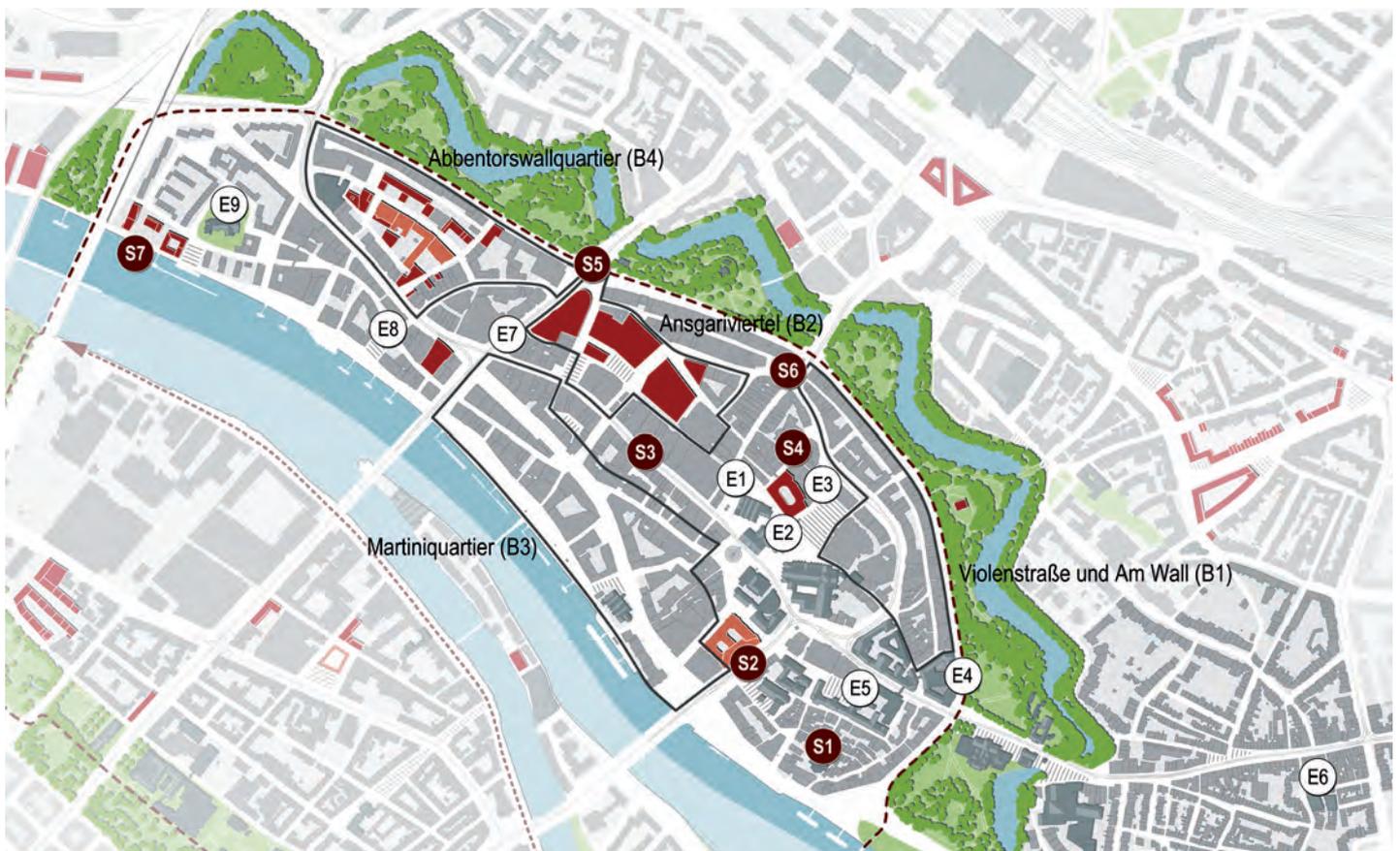


Zuordnung von Projekten und Maßnahmen

3.1 Altstadt

Das historische Ensemble von Rathaus und Roland und die unvergleichliche Raumfolge bilden das kulturelle Zentrum von Stadt und Region, das durch den Welterbestatus der UNESCO auch international Anerkennung erfahren hat. Die zukunftsfähige Entwicklung der Altstadt verbindet die identitätsstiftende historische und kulturelle Mitte mit hochwertigen Einzelhandelslagen,

attraktiven Wohn- und Arbeitsstandorten und vielfältigen Freizeitmöglichkeiten zu einem außergewöhnlichen urbanen Erlebnis. In den historischen Stadtgrundriss eingefügte Gebäude und anspruchsvoll gestaltete öffentliche Räume stärken die Wahrnehmbarkeit der Altstadt als städtebauliche Einheit.



Schlüsselprojekte

- S1 Entwicklung Schnoor
- S2 Balgebrückstraße
- S3 Obernstraße/Hutfilterstraße
- S4 Katharinenstraße und Katharinenklosterhof
- S5 Eingangssituation Ansgaritorstraße
- S6 Eingangssituation Knochenhauerstraße
- S7 Nachnutzung Schule Vor Stephanitor



Einzelprojekte

- E1 Unser-Lieben-Frauen-Kirchhof
- E2 Stadtweinverkauf im Rathaus
- E3 Bremer Landesbank
- E4 Stadtbibliothek
- E5 Hochschule für Künste Bremen, Fachbereich Musik
- E6 Anbindung Lagerhaus Schildstraße
- E7 Umgestaltung Bürgermeister-Smidt-Straße
- E8 Fangturm
- E9 Kulturkirche St. Stephani



Entwicklungsbereiche

- B1 Violenstraße und Am Wall
- B2 Ansgariviertel
- B3 Martiniquartier
- B4 Abbentorswallviertel



Blick auf die geplante neue Bremer Landesbank am Domshof (Wettbewerbsbeitrag Caruso St. John Architects, London)

Historisches Zentrum

Die Umgestaltung des Marktplatzes und das Beleuchtungskonzept haben in den vergangenen Jahren wesentlich zur Attraktivität des Stadtzentrums beigetragen. Nun sollen die angrenzenden Stadträume gestalterisch aufgewertet und die Lichtinszenierung, beispielsweise im Umfeld der Glocke, fortgesetzt werden. Wichtige Maßnahmen hierfür sind die Aufwertung des *Unser-Lieben-Frauen-Kirchhofs (E1)* und eine barrierefreie und zeitgemäße Gestaltung des *Stadtweinverkaufs im Rathaus (E2)*, durch die auch die über 600 Jahre währende Historie des Bremer Ratskellers erlebbar wird.

Der nördlich an den Marktplatz angrenzende Domshof wird heute durch einen Gemüse- und Blumenmarkt bespielt. Seine Aufenthaltsqualität ist erst vor kurzem durch kleinere Baumaßnahmen und ein geändertes Aufstellkonzept verbessert worden. Dennoch bleibt er in seiner urbanen Qualität bis heute hinter dem Marktplatz zurück. Durch den *Neubau der Bremer Landesbank (E3)* ist eine erste Aufwertung des Domshofs und eine Attraktivierung der Wegeverbindung in Richtung Bischofsnadel zu erwarten. Zur weiteren Belebung sollten die an den Stadtplatz angrenzenden Erdgeschosszonen langfristig mit belebenden Nutzungen ausgestattet werden.

Schnoor und Justizviertel mit Übergang zum Ostertor

Neben dem historischen Zentrum ist der Schnoor eine der bedeutendsten touristischen Adressen in der Bremer Innenstadt. Mit seinen engen Gassen und einer kleinteiligen Geschäfts- und Gastronomiestruktur zählt er zu den stark frequentierten Bereichen der Altstadt. Die kleinteilige Parzellierung und das pittoreske mittelalterliche Erscheinungsbild erzeugen eine hohe Aufenthaltsqualität mit besonderem Flair. Der hohen Qualität im Inneren steht die mangelhafte Präsenz und Auffindbarkeit im Stadtraum diametral gegenüber: Hochfrequentierte Verkehrsräume wie Balgebrückstraße, Domsheide und Tiefer sowie die weitgehend geschlossene Randbebauung und die Hochschule wirken als Barriere. Das Gerichtsviertel erschwert durch seine Größe und die nach innen orientierte Nutzung die Verbindung zum Quartier Violenstraße/Am Wall. Mögliche Chancen zur weiteren Belebung der Domsheide bietet der öffentliche Raum im Vorfeld der Glocke. Als wichtiger nächster Schritt sollte die heute unübersichtliche räumliche Situation an Balge-

brückstraße und Tiefer gegebenenfalls auch baulich aufgewertet werden.

Seit dem frühen 13. Jahrhundert bildet der Bereich des Ostertors einen wichtigen Stadteingang von Osten. Mit dem Neubau des Kontorhauses an der Ecke Altenwall/Ostertorstraße und der Umnutzung des ehemaligen Polizeihauses zur Stadtbibliothek konnte die Funktion des Stadteingangs in der letzten Dekade gestärkt und hochwertig gestaltet werden. Die historische Bausubstanz – Polizeihaus, Gerichtsgebäude und Postamt 1 – prägt nach wie vor das Erscheinungsbild und den eigenständigen Charakter des Straßenzuges. Da das Gerichtsviertel und die Hochschule eher introvertiert sind und an Ostertorstraße und Am Wall Frequenzbringer fehlen, werden die Wege zu den angrenzenden Quartieren als sehr lang wahrgenommen. Betroffen sind vor allem der innenstadtergänzende Einzelhandelsstandort Ostertor/Steintor und das nördlich liegende Quartier Violenstraße/Am Wall. Schwer erkenn-



Zukünftig tragen die Stadtbibliothek (rechts) und die Hochschule für Künste Bremen mit dem Fachbereich Musik (links) zur Stärkung und Belebung der Kulturmeile bei

bare Zugänge lassen zudem eine Durchlässigkeit zum touristisch geprägten Schnoor vermissen.

Ausgangspunkt der zukünftigen Entwicklung bildet die bereits etablierte Kulturmeile aus Theater am Goetheplatz, Wilhelm-Wagenfeld-Haus, Gerhard-Marcks-Haus, Kunsthalle Bremen und Stadtbibliothek. An dieser Kulturmeile sind die *Stadtbibliothek (E4)* und die *Hochschule für Künste Bremen, Fachbereich Musik (E5)*, und auch das *Lagerhaus Schildstraße (E6)* als öffentliche Adressen in Szene zu setzen. Eine Belegung des Erdgeschosses der Hochschule mit öffentlichkeitsorientierten Nutzungen (u. a. Dienstleistung, Gastronomie) wäre ein wichtiger erster Schritt. Bei der Hochschule für Künste Bremen empfiehlt sich zudem die Aufwertung der Vorzone zur Dechnatstraße und eine Aktivierung der Erdgeschossflächen für öffentliche und kulturelle Veranstaltungen. In Richtung Goetheplatz und darüber hinaus ist die Belebung der Erdgeschosszonen ebenfalls ein Thema. So wären die Integration eines Cafés in das

Wilhelm-Wagenfeld-Haus und die Anbindung des Lagerhauses Schildstraße wichtige Bausteine für die Belebung des öffentlichen Raums im Bereich Ostertor/Steintor.

Schlüsselprojekt Entwicklung Schnoor (S1)

Durch die Aktivierung mindergenutzter Flächen am Quartiersplatz am Stavendamm und den weiteren Ausbau des Standorts Klosterkirchenstraße mit Umfeld Kirche und Schule St. Johann kann das Nutzungsspektrum gesichert und ergänzt werden. Um Synergieeffekte zwischen den touristischen Zielen und den Einzelhandelsstandorten in der Innenstadt zu nutzen, sind zudem attraktive Eingänge („Trittsteine“) sowie ein hochwertig gestaltetes und barrierefreies Wegesystem im Inneren des Quartiers zu schaffen. Die Gestaltung des Eingangs zur Klosterkirchenstraße, ein barrierefreier Zugang und ein ansprechendes Beleuchtungskonzept (u. a. Balgebrückstraße, Tunnel Tiefer) kann die Wegeverbindungen und Sichtbezüge zum Schnoor deutlich aufwerten.

Die Balgebrückstraße heute
(links)

Der Place Garibaldi in Nizza
als Beispiel einer gelungenen
Integration der Straßenbahn in
den Stadtraum (rechts)



Schlüsselprojekt Balgebrückstraße (S2)

Die Neugestaltung der Balgebrückstraße und eine schrittweise Aufwertung der angrenzenden Bebauung kann den Cityeingang an der Wilhelm-Kaisen-Brücke deutlich aufwerten. Mit der funktionalen Stärkung und hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raums kann an die Qualität des historischen Zentrums angeschlossen werden. Beispiele, wie am Place Masséna oder am Place Garibaldi in Nizza zeigen, dass sich eine hohe Funktionalität im Straßenverkehr und eine qualitativ hochwertige Gestaltung des Stadtraums vereinbaren lassen. So tragen die Verengung der Fahrbahn, die deutliche Aufweitung der Seitenbereiche für Radfahrer, Fußgänger und Flaneure und die Gestaltung eines komfortabel zu querenden Mittelstreifens zu einer neuen Atmosphäre und Offenheit des Stadtraums an der Balgebrückstraße bei. In Zusammenhang mit der bereits in Teilen umgesetzten barrierefreien Gestaltung der Domsheide können so attraktive Querungsmöglichkeiten und sichere Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen dem historischen

Zentrum, dem Schnoor und dem Ostertor geschaffen werden.

Eine verkehrstechnische Prüfung hat ergeben, dass eine Bündelung der Stadtbahnhaltestellen auf der Domsheide, die den Gestaltungsspielraum in der Balgebrückstraße deutlich erhöhen würde, nicht realisierbar ist. Insofern sind die Stadtbahnhaltestellen in die Neugestaltung des Stadtraums zu integrieren. Wünschenswert wäre, wenn die Balgebrückstraße die Funktion eines Trittssteins zwischen Schnoor und Böttcherstraße übernehmen könnte. Wenn es gelänge, die Innenhöfe der Baumwollbörse mit Gastronomie, Galerien oder attraktiven Geschäften zu beleben, könnte hier entsprechend den Hackeschen Höfen in Berlin oder dem Bosch-Areal in Stuttgart ein Publikumsmagnet inmitten des historischen Stadtkerns entstehen.

*Mögliches Zukunftsbild des
Cityeingangs an der Balgebrückstraße*



Quartier Violenstrasse und Am Wall

Mit der Neugestaltung des Straßenraums gewinnt der Wohn- und Geschäftsbereich an der Violenstrasse an Qualität und Atmosphäre

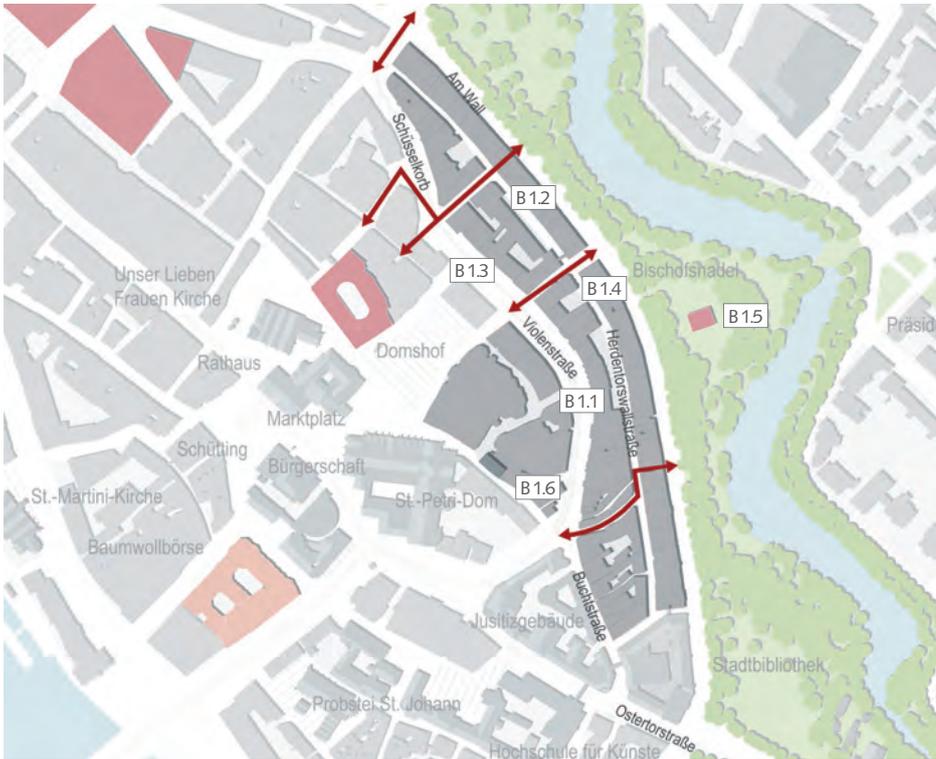
Mit seiner kleinteiligen Nutzungsmischung und seinen spezialisierten Angeboten stellt das Quartier zwischen Herdentor und Ostertor eine wichtige Ergänzung zum Hauptgeschäftsbereich dar. Mit der Aufwertung durch die Glasvordächer und die Umgestaltung der Straße Am Wall ist bereits ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige Attraktivierung realisiert worden. Allerdings stehen die wenig attraktiven Verbindungen in Richtung Zentrum, Wallanlagen, Ostertor und Fedelhöfen einer optimalen Vernetzung mit den zentralen Einzelhandelslagen und Fußgängerbereichen im Wege. Die Folge sind geringe Synergieeffekte zur 1a-Lage und ein geringer Anteil an Laufkundschaft. Lediglich die Bereiche zwischen Herdentor und Bischofsnadel sowie im Umfeld des Ostertors sind gut frequentiert. So zeigt sich das Quartier heute in Teilen mit Leerstand, sanierungsbedürftiger Bausubstanz und mit fehlender Aufenthaltsqualität. Die hier bereits heute sichtbaren Defizite könnten sich zum Problem auswachsen, wenn weiter westlich im Ansgariviertel ein neuer Einkaufsschwerpunkt entsteht und der Kundenverkehr hier weiter zurückgeht.

Entwicklungsbereich Violenstrasse und Am Wall (B1)

Das Potenzial des Standorts liegt in einer Neuausrichtung bzw. Schärfung des Profils und einer verstärkten Orientierung am Nutzungsspektrum von „Viertel“ und Fedelhöfen mit ihren kleinteiligen Angeboten aus Einzelhandel, Kunst, Kultur, Design und Gastronomie. Gleichmaßen ist eine verbesserte Anbindung der Wallanlagen zur Stärkung der Lagequalität und Vernetzung des Quartiers mit der östlichen Vorstadt erforderlich. Damit gewinnt die Einzelhandelslage wieder an Identität und kann so zur Nutzungsvielfalt der Innenstadt beitragen.

Die Aufwertung der stark vom Verkehr dominierten Straßenräume Am Wall sowie Schlüsselkorb und Violenstrasse ist essentiell für den inneren Zusammenhalt der City. Darüber hinaus bilden die Maßnahmen im öffentlichen Raum den Ausgangspunkt für die Aufwertung des *Wohn- und Geschäftsbestands Violenstrasse (B1.1)* und des *Wohn- und Geschäftsbestands Am Wall (B1.2)*.

Während der Straßenraum der Violenstrasse vollständig neu gestaltet werden sollte, verspricht eine bestandsorientierte Lösung des Straßenraums Am Wall bereits eine deutliche Aufwertung der Adresse. Heute kann das Quartier das Potenzial seiner



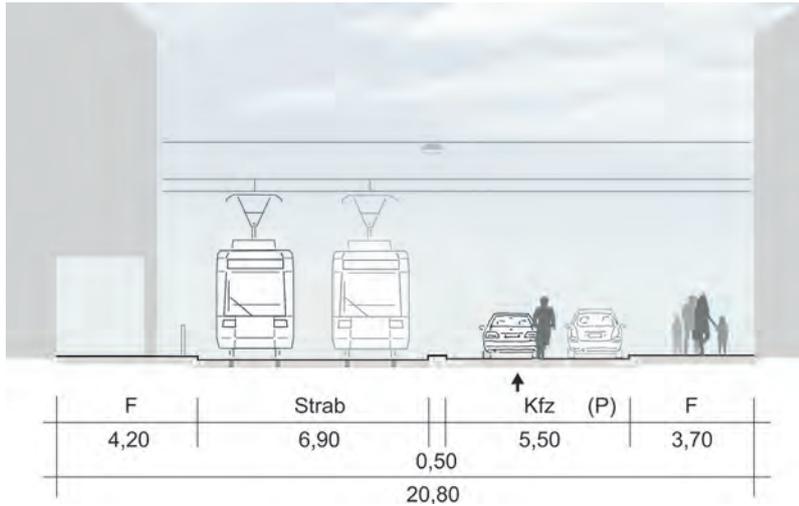
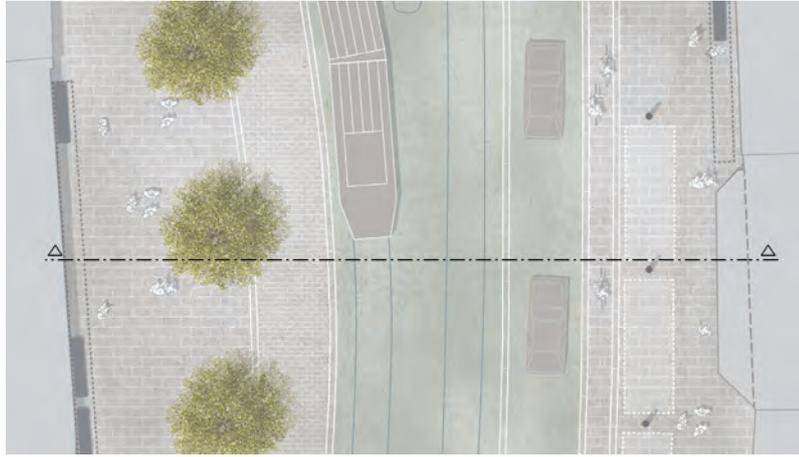
- B.1.1 Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbestands Violenstraße
- B.1.2 Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbestands Am Wall einschließlich des Straßenraums
- B.1.3 Gestaltung des Straßenraums von Schüsselkorb und Violenstraße
- B.1.4 Verbindungen und Querungen verbessern
- B.1.5 Gastronomie am Theaterberg
- B.1.6 Haus der Wissenschaft

Lage an den historischen Wallanlagen aufgrund der Barrierewirkung durch Poller, parkende Autos oder abgestellte Fahrräder nicht vollständig ausschöpfen. Zudem erscheint der Raum zum Flanieren sehr beengt. Eine Neuordnung der Stellplatzsituation ist unerlässlich. Vorgeschlagen wird eine flexible Gestaltung des heutigen Parkstreifens, je nach Bedarf der angrenzenden Nutzung und unter Aufrechterhaltung eines insgesamt ausreichenden Stellplatzangebots. Mit einem attraktiven Angebot an Außengastronomie, Warenauslage, Fahrradabstellplätzen und Stellplätzen wird die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert.

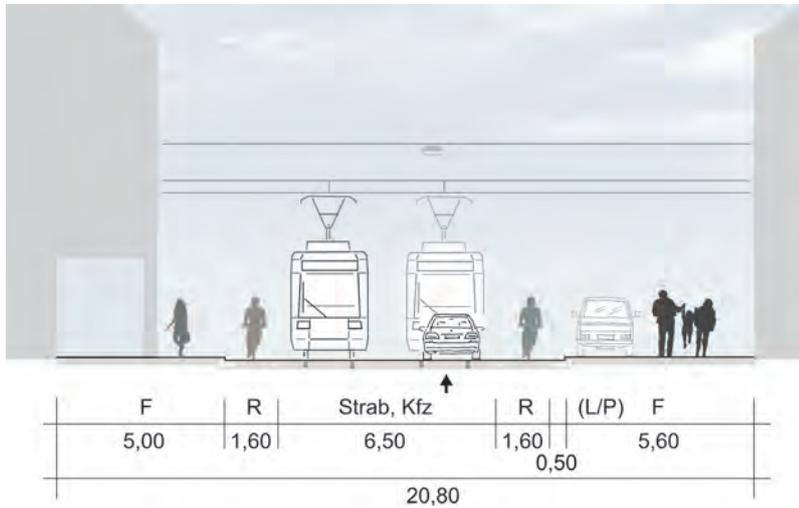
Im Straßenverlauf von *Schüsselkorb und Violenstraße* (B.1.3) stehen neben der Neuordnung des Straßenraums, insbesondere der beengten Situation zwischen den Einmündungen Sandstraße und Bischofshafel, die hochwertige Gestaltung attraktiver Querungsmöglichkeiten und ihrer Anknüpfungspunkte im Fokus. Hierzu zählen die Einmündung von Bischofshafel und Domsheide in die Violenstraße sowie die Gestaltung des Eingangs in die Buchtstraße auf Höhe des Forums Am Wall. Mit einer Verengung der Fahrbahn und einer deutlichen Aufweitung der Seitenbereiche für Fuß- und Radfahrer, mit barrierefreien Querungen sowie einer behutsamen Integration der Stellplätze kann der Straßenraum Qualität und Atmosphäre gewinnen.

Als Bindeglieder zwischen Ostertor, Fedelhöfen und dem Hauptgeschäftsbereich sind zugleich die *Verbindungen und Querungen* (B.1.4) aufzuwerten und in das innerstädtische Wegenetz einzubinden. Wenn es gelänge, auf Höhe der Einmündung der Querstraßen oder Passagen wie beispielsweise der Harmspassage, Bischofshafel oder der Galerie Am Wall gastronomische Angebote zu platzieren und die Querung der Fahrbahnen zu erleichtern, würden die Verbindungen innerhalb der City wesentlich einfacher und als selbstverständlich wahrgenommen. Mit der Platzierung einer neuen *Gastronomie am Theaterberg* (B.1.5) könnte der Weg durch die Wallanlagen neu belebt werden. Ein neu gestalteter Stadteingang am Herdentor, beispielsweise durch die Verlängerung des Wall-Daches (swb-Gebäude), verbessert darüber hinaus die Anbindung an die Sögestraße. Zur besseren Verzahnung der Teilräume wird außerdem die Aufwertung der Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Wall und Violenstraße, entlang des Walls sowie der rückwärtigen Lagen (z. B. Herdentorswallstraße) beitragen. Auch das im Quartier noch wenig präsente *Haus der Wissenschaft* (B.1.6) kann mit einer verbesserten Anbindung an das innerstädtische Wegenetz stärker zur Attraktivität des Quartiers beitragen.

*Gestaltung der Violenstraße
auf Höhe der Einmündung
Bischofsnadel (rechts)*



Zwischen den Einmündungen Bischofsnadel und Sandstraße wird eine Neuordnung des Straßenraums empfohlen. Die geringen Verkehrsstärken ermöglichen eine gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kraftfahrzeugverkehr. Die Schnitte rechts zeigen den Bestand (oben) und eine mögliche Planung (unten).



Zukünftig kann der Straßenzug Am Wall mit neuen Angeboten an Außengastronomie, Waren- auslage, Fahrradabstellplät- zen und Stellplätzen eine hohe Aufenthaltsqualität bieten





Hauptgeschäftsbereich mit Passagen und Ansgariviertel

Der Hauptgeschäftsbereich mit Oberstraße und Sögestraße prägt nach wie vor den innerstädtischen Einzelhandel. An ihn schließen sich die Passagen und die Angebote am Angarikirchhof und Hanseatenhof an. Doch abseits der beiden Achsen des „Konsum-L“ fällt die Qualität des Angebots sowie der öffentlichen Räume und Wege spürbar ab. Zudem verhindern unübersichtliche Verkehrsinfrastrukturen und stark vom Verkehr dominierte Erschließungswege eine attraktive stadträumliche Anbindung des gesamten Quartiers. Mit dem Bau des neuen städtischen Quartiers am Ansgarikirchhof und Hanseatenhof besteht die Chance, die offensichtlichen Defizite der Bremer City in den Sortimenten und Geschäftsgrößen kurzfristig abzubauen. Von großem Vorteil ist, dass der neue Einkaufsschwerpunkt am richtigen Standort innerhalb der kompakten Struktur des Zentrums verwirklicht werden kann und die bislang linearen Flaniermeilen zu einer geschlossenen Auflage verbunden werden können. Um das mit der Verkaufsfläche verbundene Bauvolumen in das Ansgariviertel zu integrieren, bedarf es besonderer Sorgfalt bei Planung und Realisierung. Die Herausforderungen liegen vor allem in der Qualität der öffentlichen Räume, der

Nutzungsmischung und der Maßstäblichkeit der Volumen.

Mit der funktionalen *Umgestaltung der Bürgermeister-Smidt-Straße (E7)* und der Eingangssituation Ansgaritorstraße können zudem Barrieren abgebaut und sichere und barrierefreie Querungen zum Stephaniviertel (insbesondere auf Höhe Schlachte, auf Höhe Martinistraße/Am Brill und Am Wall) angeboten werden, die die erforderliche Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte möglichst gering beeinträchtigen. Damit können hohe Synergieeffekte zwischen den Quartieren erzielt werden.

Entwicklungsbereich Ansgariviertel (B2)

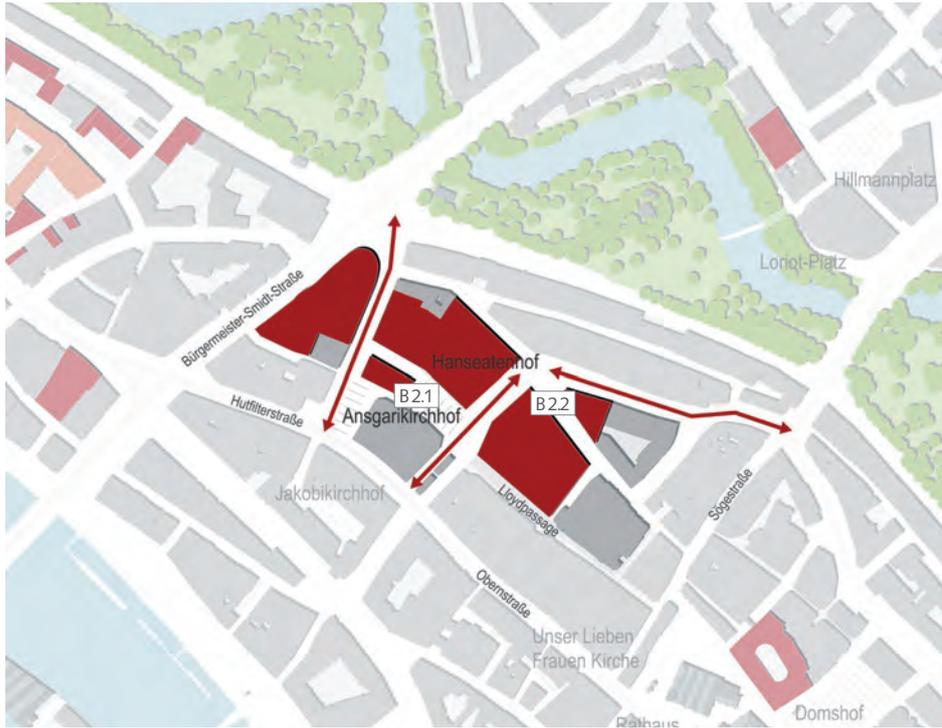
Den städtebaulichen Orientierungsrahmen für das neue Quartier liefern die Leitlinien der Freien Hansestadt Bremen für die Entwicklung des Ansgariviertels und die vom Büro Trojan Trojan + Partner erarbeitete Studie zur städtebaulichen Entwicklung des Ansgariviertels. In den dort vorgestellten Szenarien wird ein offenes Konzept mit einer Mischnutzung aus Einzelhandel, Dienstleistung und Wohnen präferiert. Für die räumliche Anordnung der Gebäude bietet der historische Stadtgrundriss wichtige

Die bauliche Ausprägung der Bürgermeister-Smidt-Straße mit dem Bahnkörper in Mittel-lage und die schmalen Seiten-räume bewirken eine starke Trennwirkung



Die Entwicklung des Ansgariviertels erfolgt in mehreren Schritten. Die Abbildung zeigt den ersten Schritt (Szenario 1; Trojan, Trojan und Partner)

Ansgariviertel: Wohnen, Arbeiten und Einkaufen im neuen Quartier



B2.1 Projektentwicklung Ansgaritor

B2.2 Gestaltung eines geschlossenen Rundlaufs

Anhaltspunkte: Die Pelzerstraße wird über den Bereich des heutigen Kaufhofs hinweg verlängert und mit der Knochenhauerstraße bzw. Wegesende verbunden. Die Überbauung der Kleinen Hundestraße wird zurückgenommen.

Die heutigen Eigentumsverhältnisse erlauben keine Realisierung des gesamten Vorhabens in einem Zug. Die Immobilien Galeria Kaufhof und C&A befinden sich in privater Hand und sind langfristig an Mietverträge gebunden. Daher empfiehlt es sich, das Quartier in Einzelbausteinen zu realisieren. Der erste Schritt ist die *Projektentwicklung Ansgaritor (B2.1)*: Nach Erwerb des Schlüsselgrundstücks Lloydhof durch die Wirtschaftsförderung Bremen im Dezember 2012 ist dieses, gemeinsam mit dem im Stadteigentum befindlichen Grundstück des Parkhauses Brill, europaweit ausgeschrieben worden. Der geeignete Partner soll dabei in einem dreistufigen Verfahren ermittelt werden. Das Verfahren dient dazu, diejenigen Marktteilnehmer zu identifizieren, die auf-

grund ihrer Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit in der Lage sind, das beschriebene Projekt zu entwickeln. Es wird von einer fachkundigen Jury begleitet, dass eine Verkaufs- bzw. Vergabeempfehlung an das zuständige parlamentarische Gremium ausspricht. Die Umsetzung des Projekts wird in enger Kooperation mit öffentlichen und privaten Akteuren realisiert.

Neben der Funktionalität des Projekts und der Qualität der Architektur wird es vor allem um eine optimale Gestaltung der Nahtstelle zum öffentlichen Raum gehen. Es soll eine urbane Nutzungsmischung mit klarer Orientierung zum öffentlichen Raum entstehen.

Mit der Umsetzung des städtischen Quartiers am Ansgarikirchhof wird sich das beiderseits offene „Konsum-L“ zu einem *geschlossenen Rundlauf (B2.2)* verbinden. Die Gestaltung des aufgewerteten Rundlaufs über Knochenhauerstraße, Papenstraße, Kurze Wallfahrt sowie Ansgarikirchhof und Hanseatenhof muss dem Bedeutungszuwachs dieser Flanierzone entsprechen. Die Integration der Erdgeschosszone des Parkhauses Mitte in die Konzeption des Ansgaritorviertels kann die Belebung des Quartiers unterstützen.

Schlüsselprojekt Oberstraße/Hutfilterstraße (S3)

Die Sanierung und Neugestaltung der Fassaden sowie die Schließung von Baulücken und die Aufstockung niedriger Gebäude tragen wesentlich zu einem neuen Erscheinungsbild der Oberstraße/Hutfilterstraße bei. Bei der Aufwertung des Hauptgeschäftsbereichs ist die Einhaltung der bestehenden Gestaltungssatzung durch die Stadt zu überwachen. Neue Verweilmöglichkeiten im öffentlichen Raum steigern die Attraktivität des Hauptgeschäftsbereichs und laden zum Verweilen ein. Aufgrund der räumlich beengten Situation der Oberstraße/Hutfilterstraße betrifft dies im Besonderen die angrenzenden Bereiche



Die Eingangssituation an der Ansgaritorstraße wird in ihrer heutigen Ausprägung, bedingt durch die Überführung der Straße Am Wall und des unübersichtlichen Straßenraums, ihrer städtebaulichen Funktion nicht gerecht

Papenstraße sowie Ansgarikirchhof und Hanseatenhof.

Schlüsselprojekt Katharinenstraße und Katharinenklosterhof (S4)

Durch Aufwertung des öffentlichen Raums im Umfeld der Katharinenstraße und des Katharinenklosterhofs und die Sanierung der Fassaden kann die Attraktivität des Standorts wieder gesteigert werden. Damit kann das Ziel, das Angebot qualitativ zu erweitern, erreicht werden.

Schlüsselprojekt Eingangssituation Ansgaritorstraße (S5)

Die Eingangssituation an der AOK-Kreuzung ist heute durch die Überführung der Straße Am Wall und einen unübersichtlichen Straßenraum gekennzeichnet. Mit der Neuordnung des Ansgariviertels ist die Voraussetzung gegeben, die Eingangssituation funktional und gestalterisch aufzuwerten – das Ansgaritor in zeitgemäßer architektonischer Gestalt. Dabei sind wichtige Verkehrsbeziehungen im Quartier zu berücksichtigen (u. a. Wandschneiderstraße, Spitzenkiel). Um die Innenstadt und das Ansgariviertel zukünftig über einen attraktiven Eingang zu erreichen und die Sichtverbindung zu den Wallanlagen wieder herzustellen, sollte der Rückbau der Brücke angestrebt werden.

Schlüsselprojekt Eingangssituation Knochenhauerstraße (S6)

Die Ecke Sögestraße/Knochenhauerstraße markiert den nördlichen Eingang in die Hauptgeschäftslage. Heute erschwert die Zufahrt zum Parkhaus Mitte die Zugänglichkeit zum Ansgariviertel. Mit der Umsetzung geeigneter Verkehrsmodelle (z. B. Fußgängerzone in Knochenhauer- und Carl-Ronning-Straße) und der Gestaltung des öffentlichen Raums können die Konflikte reduziert und komfortable Rundläufe geschaffen werden.



Perspektivischer Gestaltungsvorschlag des AOK-Knotens



Die Einkaufslagen der Innenstadt sind in ein attraktiv gestaltetes Wegenetz einzubinden. Die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Fassadensanierung im Umfeld der Katharinenstraße können dazu beitragen.



Gestaltungsvorschlag für den Bereich hinter der Stadtwaage (Kleine/Große Waagestraße) im Rahmen der Gestaltungsstudie Langenstraße

Martiniquartier

Das Martiniquartier gehört aufgrund seiner zentralen Lage an der Weser zu den wichtigen innerstädtischen Büro- und Dienstleistungsstandorten. Mit der Umgestaltung der Schlachte zur Weserpromenade ist hier einer der attraktivsten Freizeit- und Erholungsorte der Innenstadt entstanden – mit hoher Aufenthaltsqualität, Nutzungsvielfalt und maritimer Atmosphäre. Derzeit kann dieses Potenzial für den Standort noch nicht vollständig abgerufen werden – die Barrierewirkung der stark belasteten Martinistraße steht dem entgegen. Die weitgehend unbelebten Querverbindungen werden ihrer Funktion als Pforten zur Weser noch nicht gerecht. Mit einer Aufwertung dieser Traversen – über die Besetzung der Erdgeschosse mit publikumsorientierten Nutzungen und die Gestaltung des Gassensystems – können die Beziehungen zwischen Schlachte, Hauptgeschäftsbereich und den touristisch geprägten Standorten Böttcherstraße und Schnoor gestärkt werden.

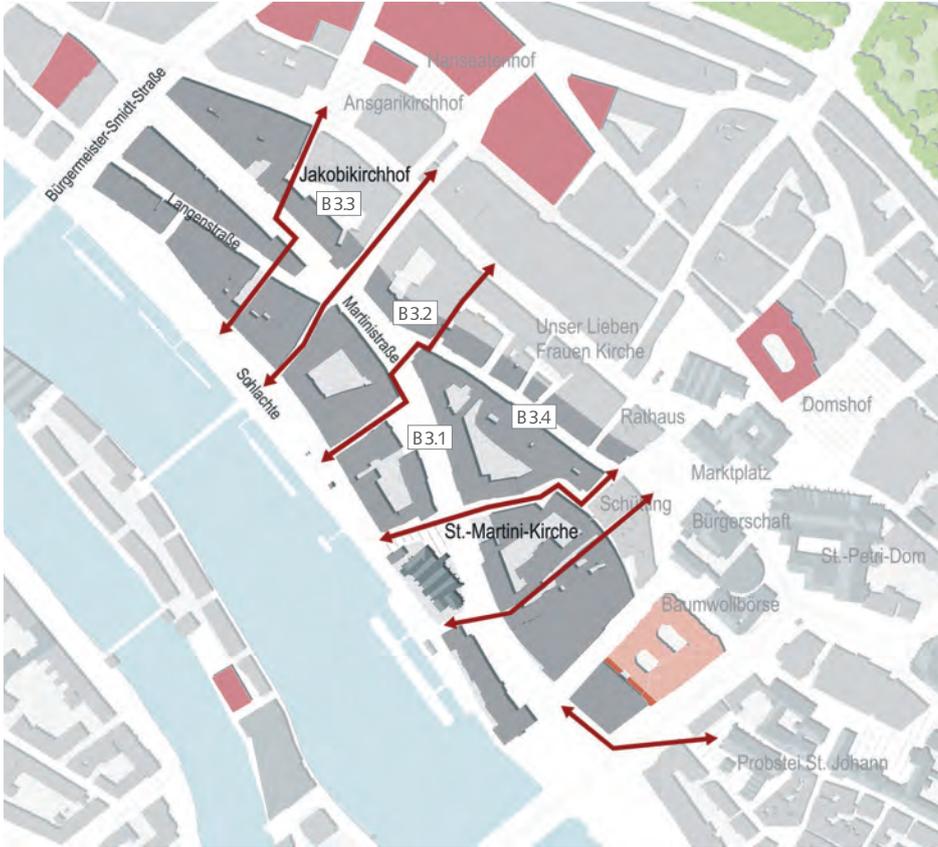
Entwicklungsbereich Martiniquartier (B3)

Die nach dem Zweiten Weltkrieg in den Stadtgrundriss eingefügte Martinistraße ist bis heute ein Fremdkörper in der Morphologie der Innenstadt geblieben. Mit ihrem verkehrsgerechten Ausbau und ihrer Verkehrsbelastung trennt sie die Langenstraße – eine der ältesten Bremer Straßen – und unterbricht wichtige Wege in der Altstadt. Die damit eingetretene Veränderung der Stadträume dürfte in den nächsten Jahrzehnten nicht korrigierbar sein. Für eine bessere städtebauliche Integration bieten sich jedoch mehrere Ansatzpunkte: Um die Durchlässigkeit des Martiniquartiers zu erhöhen, sind zusätzliche Querungen für den Fuß- und Radverkehr über die Martinistraße anzubieten. Dazu zählen die Querung Kurze Wallfahrt/Jakobikirchhof/Ansgaritränkpforte, Pieperstraße/Heimlichenstraße,

Kahlenstraße/Zweite Schlachtpforte, Bredenstraße/Erste Schlachtpforte sowie die Gestaltung der Unterführung auf Höhe der Böttcherstraße. Dabei ist die Neuordnung des Straßenraums der *Martinistraße (B 3.1)*, insbesondere die Anlage eines durchgehenden Mittelstreifens, und ihre Gestaltung in eine integrierte Stadtstraße zu prüfen.

Neben der Aufwertung der öffentlichen Räume gilt es, die *Erdgeschosszonen (B3.2)* langfristig umzunutzen. Durch die Belegung wichtiger innerstädtischer Wegeverbindungen wie Kurze Wallfahrt/*Jakobikirchhof (B3.3)*/Ansgaritränkpforte oder Pieperstraße/Heimlichenstraße oder wichtiger „Trittsteine“ wie das Pressehaus oder die Handelskrankenkasse mit innenstadtergänzenden Nutzungen (u. a. Einzelhandel/Gastronomie) können kurze und belebte Wege und damit eine enge räumliche und funktionale Verbindung geschaffen werden.

Ergänzend zu den Aufwertungsmaßnahmen der Nord-Süd-Querungen ist die *Langenstraße (B3.4)*, als wichtige innerstädtische Verbindungsachse neben der Schlachte, wieder zu reaktivieren und neu zu beleben. Für die Umgestaltung können die Gestaltungsvorschläge der Büros Helmut Riemann Architekten und WES und Partner (Gestaltungsstudie Langenstraße) herangezogen werden. Das Konzept schlägt vor, dem öffentlichen Raum zwischen Stintbrücke und Martinistraße durch einen neuen Straßenbelag, Möblierung und Beleuchtung ein neues Gesicht zu verleihen. Die Neugestaltung der Höfe in der Langenstraße, beispielsweise hinter der Stadtwaage oder in der Kahlenstraße, und eine barrierefreie Gestaltung der Abgänge zwischen Obern- und Langenstraße sind mit einzubeziehen.



- B3.1 Gestaltung Martinstraße, insbesondere Anlage Mittelstreifen
- B3.2 Umnutzung von Erdgeschosszonen
- B3.3 Umstrukturierung Jakobikirchhof
- B3.4 Aufwertung der Langenstraße



Als wichtiger „Trittstein“ zwischen Hauptgeschäftsbereich und Schlichte sollte der Jakobikirchhof mit innenstadtergänzenden Nutzungen belegt werden. Dazu sollte in einem ersten Schritt eine städtebauliche Studie beauftragt werden (oben).



Heimlichenstraße

Platzgestaltung mit Sitzmöglichkeiten

Pieperstraße

Zwar sind die Seitenbereiche in der Martinstraße bereits in den vergangenen Jahren ansprechend gestaltet worden, jedoch mangelt es an attraktiven Querungsmöglichkeiten. Mit der Anlage eines Mittelstreifens können zusätzliche Querungen ermöglicht werden.



Umnutzung der Stephanischule zum hochwertigen Wohnstandort am Wasser (links)

Entwicklungsperspektive für das Abbentorswallquartier (rechts)



Stephaniviertel

Im Laufe der vergangenen Jahre geriet das Stephaniviertel immer mehr in eine Randlage. Die Bürgermeister-Smidt-Straße und die Verkehrsinfrastrukturen im Westen haben zur Insellage des Quartiers beigetragen. Erst seit wenigen Jahren ist eine Umbruchstimmung wahrzunehmen. Eine Reihe zeichnerhafter Projekte steht für die neue Perspektive, so beispielsweise die Ansiedlung von Radio Bremen, der Volkshochschule im Bamberger Haus, der Erweiterung der Jugendherberge, die Gestaltung der Oberen Schlachte oder auch der Neubau Motel One. Heute präsentiert sich das Quartier mit einer vielfältigen Nutzungsmischung aus Medien- und Kreativwirtschaft, Dienstleistung, Wohnen, Kultur, Freizeit und Tourismus. Aktuell entstehende Wohnprojekte in den Seitenstraßen des Abbentorswallquartiers ergänzen das Angebot und tragen zur Aufwertung des Wohnstandorts bei. Das eigenständige Profil und die Wohnadresse sind weiter zu stärken. Die Funktion als Einzelhandelsquartier ist seit Jahren rückläufig. Hier muss für die Erdgeschosslagen der Faulenstraße eine adäquate Nutzungsalternative, beispielsweise im Gastronomie- und Dienstleistungssektor gefunden werden.

Aufgrund seiner exponierten Lage zur Überseestadt wird das Stephaniviertel eine Brückenfunktion zwischen Innenstadt und Überseestadt übernehmen. Daher müssen die wichtigen innerstädtischen Wegeverbindungen gestärkt werden. So ist mit der anstehenden Aufwertung des öffentlichen Raums am *Fangturm (E8)*, u. a. die Neuordnung der Stellplatzsituation, und der Gestaltung eines hochwertigen Umfelds und Eingangs zur *Kulturkirche Stephani (E9)* an die Gestaltung der Schlachte anzuschließen. Die neuen Plätze und Aufenthaltsorte sollen zudem zu einer engen Verzahnung von Schlachte und Langenstraße führen. Mit der Fortsetzung der im Martiniquartier begonnenen Aufwertungsmaßnahmen der Langenstraße bis ins Stephaniviertel kann ein

hochwertiges innerstädtisches Freiraumgerüst geschaffen werden. Während sich das Quartier zwischen Faulenstraße, Schlachte und Brill bereits weiterentwickelt hat und sich in der Innenstadt neu positionieren konnte, besteht in den Bereichen nördlich der Faulenstraße sowie im westlichen Bereich Handlungsbedarf. Baulücken und ein fehlendes städtebauliches Ambiente verhindern hier bislang die Ausbildung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfelds.

Entwicklungsbereich Abbentorswallviertel (B4)

Von der *Umstrukturierung des freiwerdenden Telekomgeländes (B4.1)* und seiner näheren Umgebung können Impulse auf die Entwicklung des westlichen Innenstadtsegments ausgehen. Die in einem Gutachterverfahren ausgewählte Arbeit des Büros Bolles + Wilson entwickelt eine Perspektive für das etwas ins Abseits geratende innerstädtische Viertel. In Baulücken und auf mindergenutzten Flächen zwischen Neuenstraße und Abbentorswallstraße, an der Faulenstraße/Öhlmühlenstraße und der Ecke Am Wall/Öhlmühlenstraße sollen nach dem Konzept neue Wohn- und Arbeitsstandorte entstehen. Auf Basis des städtebaulichen Entwurfs ist bereits das Projekt Stadterrassen I und II im Bau und ein dritter Neubau in Planung. Bis 2014 kann damit neuer Wohnraum in zentraler Lage angeboten werden. Der historische Gebäudebestand des Telekom-Geländes soll einer neuen Nutzung zugeführt werden.

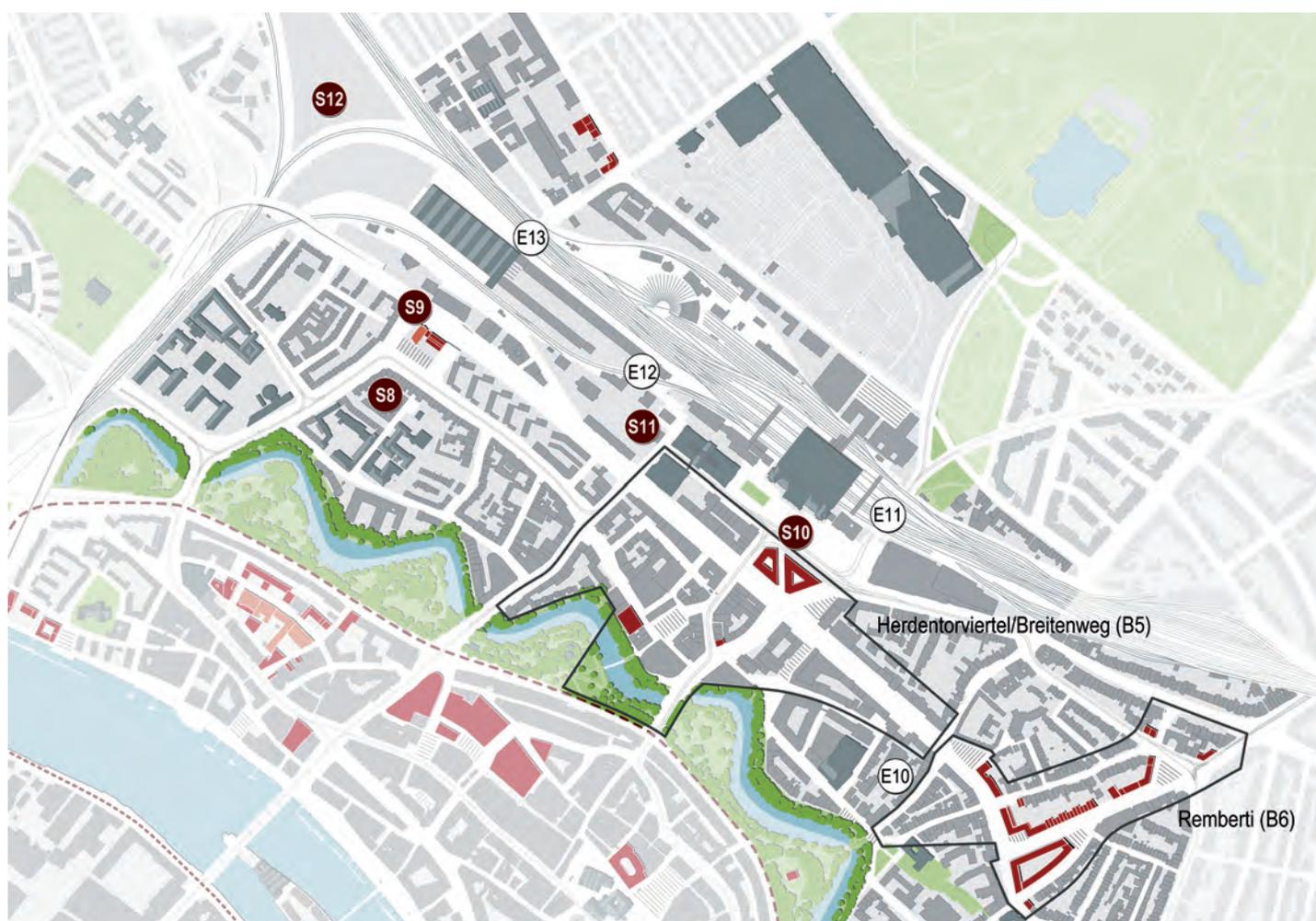
Schlüsselprojekt Nachnutzung Schule Stephani Vor Stephanitor (S7)

Die Umnutzung der Stephanischule ermöglicht es, auf dem Grundstück hochwertiges Wohnen am Wasser anzubieten. Durch den Neubau kann ein Endpunkt der Schlachte und zugleich ein attraktiver Übergang zur Überseestadt formuliert werden. Das Projekt ist in enger Zusammenarbeit mit den Anwohnern zu entwickeln.

3.2 Bahnhofsvorstadt, Bahnhofsumfeld und Remberti

Wenn sich die Innenstadt als Ganzes weiterentwickeln will, 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 entdecken. Dazu müssen bereits heute wichtige Entscheidungen getroffen werden.



- | | | |
|--|---|--|
| <p>● Schlüsselprojekte</p> <ul style="list-style-type: none"> S8 Wohnungsbestandspflege S9 Umnutzung Bundeswehrhochhaus S10 Bebauung Bahnhofplatz S11 Entwicklung ZOB S12 Gestaltung und Ausbildung Gleisdreieck | <p>○ Einzelprojekte</p> <ul style="list-style-type: none"> E10 Entwicklung Blockinnenraum Grünenweg E11 Aufwertung Gustav-Deetjen-Tunnel E12 Aufwertung des Eingangs zum Kreativquartier (Güterbahnhof) E13 Betrachtung der Achse Falkenstraße/Bürgerweide | <p>□ Entwicklungsbereiche</p> <ul style="list-style-type: none"> B5 Herdentorviertel/Breitenweg B6 Remberti |
|--|---|--|

Das Bürohochhaus an der Ecke Bahnhofstraße/Herdentorsteinweg bildet einen attraktiven Hochpunkt



Verkehrliche Zielsetzungen zur Entwicklung der Bahnhofsvorstadt

In seinem derzeitigen Ausbau ist der Straßenzug Eduard-Grunow-Straße/Rembertikreis/Breitenweg eine Belastung und Hürde für die Entwicklungs- und Erneuerungsfähigkeit der Bahnhofsvorstadt. Im Abschnitt zwischen Rembertistraße und Dobben sollen die Voraussetzungen für eine Redimensionierung des Straßenraums und eine Bebauung der dann frei werden Flächen geschaffen werden. Dies ist weitgehend ohne Reduktion der Leistungsfähigkeit der Straße erreichbar.

Die Hochstraße Breitenweg überspannt drei wichtige Kreuzungen mit zahlreichen ÖPNV-Verbindungen und könnte deshalb nur dann durch eine ebenerdige Straßenführung ersetzt werden, wenn ein Teil des heute hier fließenden Verkehrs auf andere

Weise organisiert oder minimiert werden würde. Zur Prüfung weiterer Optionen bezüglich der verkehrstechnischen Machbarkeit einer ebenen Führung der Hochstraße sind zunächst die Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan zum Abschluss zu bringen. Erst dann besteht eine fundierte Grundlage, aus der Optionen in diesem Bereich zukunftsicher abgeleitet und konkretisiert werden können.

Aus diesem Grund liegt der Fokus im Innenstadtkonzept auf den Bereichen Rembertikreis und Discomeile (hier: einschließlich der Betrachtung der Verkehrsflächen unterhalb der Hochstraße) sowie einer funktionalen und gestalterischen Aufwertung der heutigen Querungssituationen im gesamten Straßenzug.

Herdentorviertel/Breitenweg

Das Herdentorviertel ist die wichtigste Verbindung zwischen Bahnhof und City. Aufgrund des geringen Investitionsinteresses im Umfeld der Hochstraße ist das Quartier heute jedoch durch strukturelle Probleme gekennzeichnet. Leerstände, insbesondere entlang des Breitenwegs, unterlassene Instandsetzung und ein steigender Modernisierungsbedarf prägen das Erscheinungsbild und verhindern die Ausbildung eines vielfältigen und lebendigen Innenstadtkwartiers.

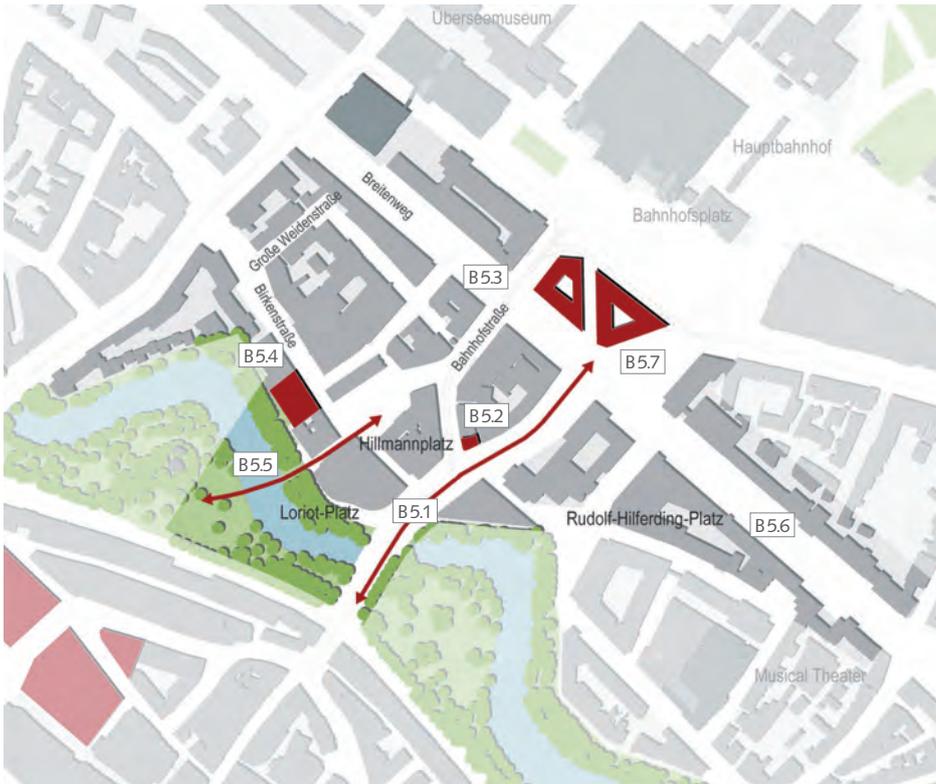
Entwicklungsbereich Herdentorviertel/Breitenweg (B5)

Im Rahmen einer langfristig angelegten Aufwertung der Bahnhofsvorstadt stellt die Bebauung des Bahnhofplatzes ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung des Quartiers dar. Gleichmaßen bilden Maßnah-

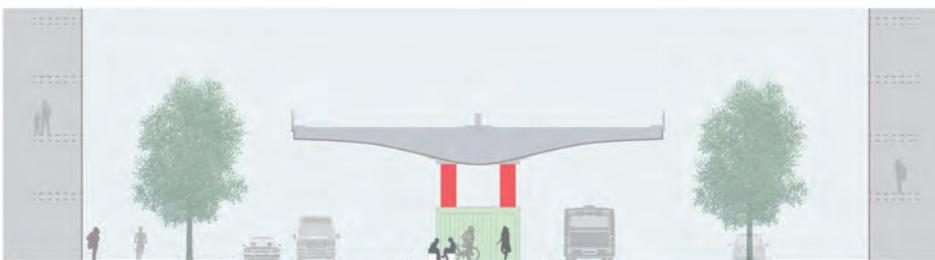
men im öffentlichen Raum einen wichtigen Ausgangspunkt für die zukünftige Wahrnehmbarkeit des Herdentorviertels. Im Mittelpunkt steht die Aufwertung des Stadtraums am Breitenweg zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße, Bahnhofplatz und Herdentorsteinweg. Heute beeinträchtigen Auto- und Fahrradstellplätze das selbstverständliche Gegenüber. Die Entwicklung eines Lichtkonzepts, die Nutzung als Schaufenster für das kulturelle Leben der Stadt oder auch temporäre Installationen sind ein lohnenswerter Versuch, den schwierigen Raum unter dem Verkehrsbauwerk – für eine Übergangsperiode – ins städtische Leben zurückzuholen. Für die Aufwertung der Stadträume in *Bahnhofstraße und Herdentorsteinweg (B5.1)* sind mehrere Entwicklungsmöglichkeiten geprüft worden.⁴⁹ Ziel ist es, die Bahnhof-



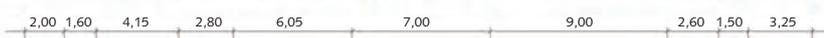
Eine neue Stegverbindung über den Wallgraben bindet den Hillmannplatz besser an das innerstädtische Wegenetz an



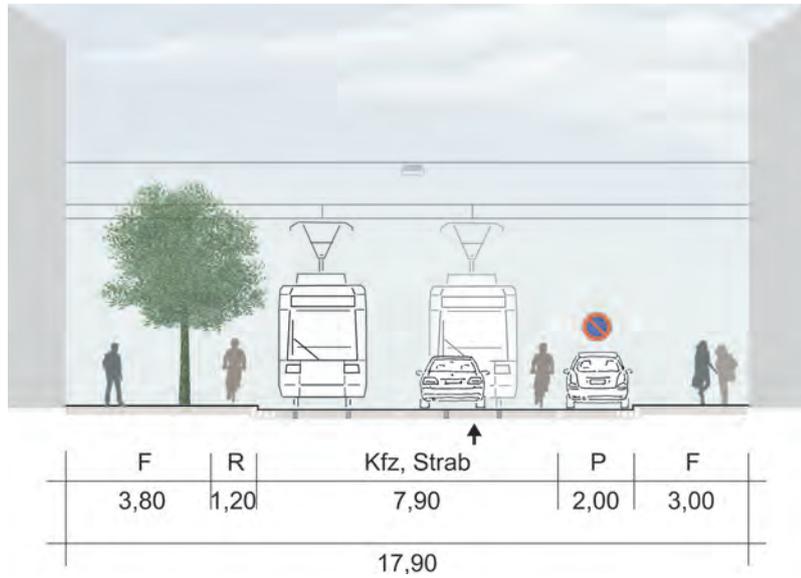
- B5.1 Gestaltung Bahnhofstraße/ Herdentorsteinweg
- B5.2 Bebauung Ecke Bahnhofstraße/ Herdentorsteinweg
- B5.3 Erscheinungsbild Breitenweg
- B5.4 Bebauung Contrescarpe/Birkenstraße
- B5.5 Steg am Wallgraben
- B5.6 Discomeile
- B5.7 Verbesserung der Anbindung Herdentorsteinweg/Gustav-Deetjen-Tunnel



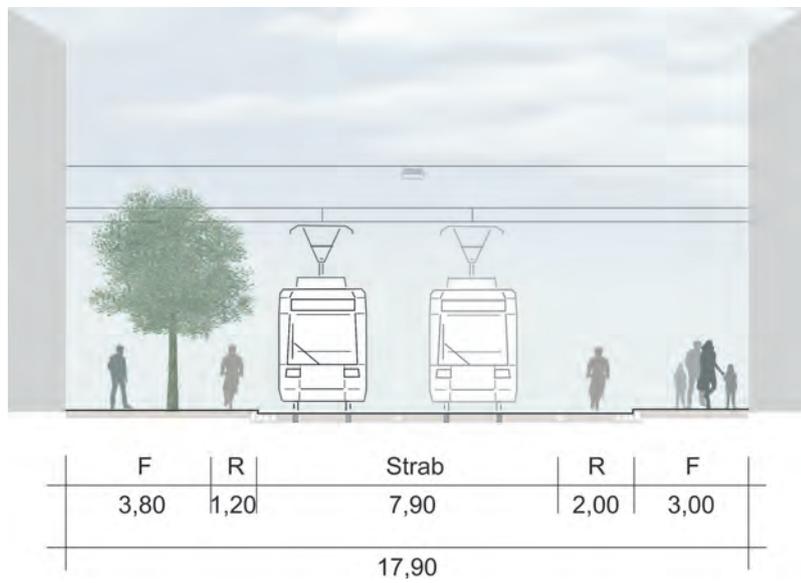
Aufwertung des Bereichs unter der Hochstraße durch temporäre Installationen und Beleuchtungskonzepte



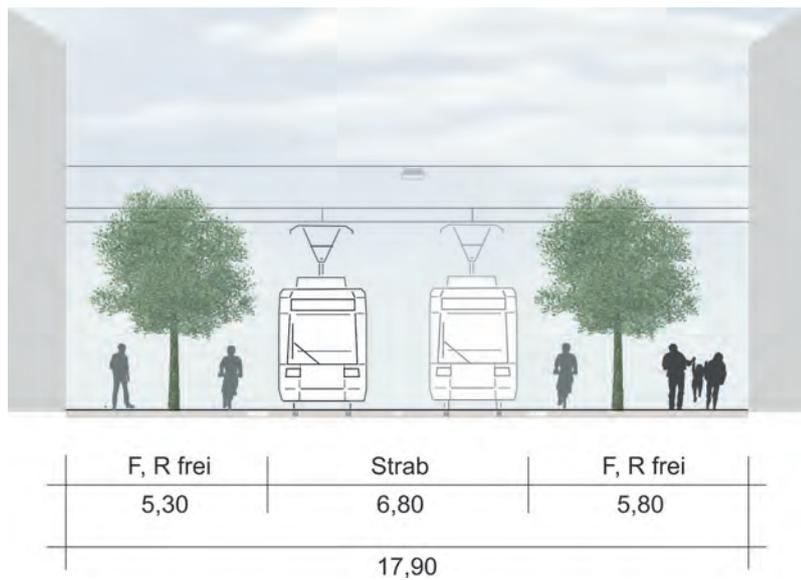
Bestandsquerschnitt der Bahnhofstraße nördlich Herdentor



Aufwertung Bahnhofstraße:
Der Umnutzungsvorschlag sieht die Aufgabe der Parkstände am östlichen Fahrbahnrand und die Markierung eines Schutzstreifens vor



Eine einheitliche Gestaltung des gesamten Straßenraums als Weiterentwicklung des Umnutzungsvorschlags (Gestaltungsvorschlag)





straße fußgängerfreundlich zu gestalten und als Hauptachse des innerstädtischen Fuß- und Radwegenetz zu kultivieren. Neben der Gestaltung der öffentlichen Räume verspricht die Neubebauung am Bahnhofplatz (siehe Schlüsselprojekt S10) eine deutliche Attraktivierung des Stadtraums. So werden zukünftig durch neu geschaffene Wegeverbindungen die heute vernachlässigte östliche Seite der Bahnhofstraße und auch die westliche Seite des Herdentorsteinwegs verstärkt frequentiert werden. Es ist von einer Impulswirkung auf die angrenzenden Gebäude und ihre Nutzungen (insbesondere der Erdgeschoss) auszugehen. Die Gebäude sind sukzessiv aufzuwerten oder umzunutzen. Die Sanierung des Siemenshochhauses ist als erster Baustein der städtebaulichen Entwicklung abgeschlossen, die *Neubebauung an der Ecke Bahnhofstraße/Herdentorsteinweg (B5.2)* ist der sinnvolle nächste Schritt. Das hier entstehende Bürohochhaus betont den stadträumlich wichtigen Kreuzungspunkt Bahnhofstraße/Herdentorsteinweg und bildet in Sichtachse der Altstadt und der Wallanlagen einen attraktiven Hochpunkt.

Im näheren Umfeld der Bahnhofstraße ist das *Erscheinungsbild des Breitenwegs (B5.3)*, des Philosophenwegs und der Birkenstraße durch die Modernisierung des Gebäudebestands aufzuwerten. Die Erneuerung der Bausubstanz in diesem stark belasteten Stadtraum ist mit einer konsequenten Lärmsanierung (u.a. Einbau von Schallschutzfenstern oder Umgestaltung von Balkonen zu Loggien) zu verbinden. Einen wichtigen Impuls verspricht der Wohnungsneubau an der *Contrescarpe/Birkenstraße (B5.4)*. Bis zum Jahr 2014 entstehen hier in exponierter Lage am Grünraum der Wallanlagen zwei neue Wohngebäude mit insgesamt 39 Wohneinheiten. Entwicklungen wie die Bebauung Contrescarpe/Birkenstraße sowie



die Aufwertung des öffentlichen Raums durch attraktive Aufenthaltsorte und Wegeverbindungen wirken sich positiv auf die Wohnumfeldqualität im gesamten Quartier aus. Mit der vorgeschlagenen *Stegverbindung über die Wallanlagen (B5.5)* in Richtung Ansgaritor können die westlich liegenden Altstadtquartiere auf kurzem Wege erreicht werden. Der direkt geführte Weg durch die Wallanlagen soll das Schattendasein des Hillmannplatzes beenden und ihn als frequentierten Stadtraum ins innerstädtische Wegenetz zurückholen.

Entlang des Breitenwegs, zwischen Bahnhofplatz und Rembertiring, und im Umfeld des Siemenshochhauses sind die kulturellen und gastronomischen Nutzungen zu stärken und durch eine attraktive Gestaltung zur neuen *Discomeile (B5.6)* als eigene Marke im Freizeitangebot der Stadt zusammenzufassen. Mit Anschluss an den Hillmannplatz und die Entwicklungen im Bereich Remberti können sie maßgeblich an der kulturellen Szene in der Innenstadt teilhaben. An die gestalterische Aufwertung im Bereich unter der Hochstraße und der Discomeile ist die *Anbindung Herdentorsteinweg/Gustav-Deetjen-Tunnel (B5.7)* anzuschließen.



In der Bahnhofstraße sind Fußgänger und Radfahrer an die Ränder gedrängt. Während der Radverkehr im westlichen Seitenraum auf einem schmalen Radweg geführt wird, ist er in entgegengesetzter Richtung auf der Fahrbahn vorgesehen (oben)

Herdentor: Der heute stark verkehrsdominierte Straßenraum und die schmalen Seitenbereiche bergen ein hohes Konfliktpotenzial für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (unten)



Insbesondere das Doventorviertel ist stark durch die umliegenden Infrastrukturen belastet

Doventor- und Wandrahmviertel mit Falkenstraße

Seit einigen Jahren befinden sich die Wohnstandorte der westlichen Bahnhofsvorstadt in einem merkbaren Wandel. Durch fehlende Identität und einen schnellen Wechsel der Bewohnerschaft sind sie heute kaum als eigenständige Quartiere wahrnehmbar. Auch mindern ein erheblicher Modernisierungstau der Bausubstanz aus den 1950er und 1960er Jahren und die fehlende Attraktivität der öffentlichen Räume die Wohnumfeldqualität. Zudem sind sie durch eine erhebliche Barrierewirkung durch die umliegenden Tunnel und hohen Lärmbelastungen von Straße und Schiene gekennzeichnet. Mit vermehrtem Güterverkehr und dem Ausbau des Oldenburger Gleises werden zwar die Beeinträchtigungen weiter zunehmen, auf der anderen Seite aber wird so verpflichtender Lärmschutz durch die Bahn AG möglich.

Schlüsselprojekt Wohnungsbestandspflege (S8)

Ziel muss es sein, durch eine behutsame Aufwertung der Bausubstanz und der öffentlichen Räume die westliche Bahnhofsvorstadt als Quartier mit preiswertem Wohnraum zu erhalten. Die soziale Vielfalt und kulturelle Mischung der Quartiere ist zu stabilisieren und eine Verdrängung der Bewohnerschaft zu vermeiden. Die Weiterentwicklung des Bildungszentrums Daniel-von-Büren-Straße zu einem Bildungscampus sichert im Quartier ein hochwertiges und differenziertes Bildungsangebot und kann insbesondere für junge Familien zum Kriterium für die Wohnungswahl werden.

Neben der Sanierung und Modernisierung des Wohnungsbestands, insbesondere der vernachlässigten Baustrukturen im Doventorsteinweg, sind im Doventorviertel (westlich Daniel-von Büren-Straße) Lärmschutzmaßnahmen zur Erhöhung der Wohnumfeldqualität unabdingbar. Zur Stabilisierung des Wohnstandorts tragen außerdem vielfältig nutzbare Gemeinschaftsflächen in den Blockinnenräumen oder die bauliche Arrondierung durch neue Wohngebäude bei. Für eine komfortable Anbindung ist der Doventorsteinweg funktional zu verbessern (u. a. Fuß- und Radwege). Die Maßnahmen sollten auch den anschließenden Bereich Daniel-von-Büren-Straße/Doventor/Am Wall einschließen.

Schlüsselprojekt Umnutzung Bundeswehrhochhaus (S9)

Als wichtiger Impuls und neue Adresse an der Achse Breitenweg, neben der Bebauung am Bahnhofplatz, ist das Bundeswehrhochhaus in der Innenstadt zu entwickeln. Aufgrund seiner zentralen Lage und Vornutzung eignet sich das Gebäude als Standort für unternehmensbezogene Dienstleistungen. Die bauliche Erweiterung des Hochhauses und die Öffnung des heute verschlossen wirkenden Umfelds mit einer großzügigen Freitreppe sowie neuen Ausstellungsflächen im Erdgeschoss dienen den zukünftig ansässigen Unternehmen als Schaufenster. Um die Chance für eine intensive Zusammenarbeit und einen engen Austausch mit den Kreativschwerpunkten Güterbahnhof und Plantage zu nutzen, sollten die Akteure in die Ausgestaltung des Standorts und der räumlichen Verbindung einbezogen werden.



Die Entwicklung eines neuen Kreativzentrums am Bundeswehrhochhaus kann einen wichtigen Impuls im Quartier setzen



Mit der Arrondierung des Quartiers bietet sich die Chance, einen neuen Stadteingang am Rembertiring zu formulieren

Östliche Contrescarpe mit Remberti

Die Zusammenfassung und Optimierung des Verkehrsraums zwischen Rembertistraße und Dobben stellt aus städtebaulicher Sicht einen großen Gewinn für das Quartier dar. Durch eine anschließende städtebauliche Arrondierung besteht die Chance, die heute getrennten Stadträume zwischen Rembertiviertel und Ostertor wieder zusammenzuführen. Um ein neues Wohn- und Arbeitsquartier zu entwickeln, sind aufgrund der hohen Verkehrsmengen weiterführende Untersuchungen zum Umgang mit Lärm- und Feinstaubbelastungen durchzuführen. Zwar ist davon auszugehen, dass sich Änderungen im Mobilitätsverhalten und neue Antriebstechniken für Automobile positiv auf die Umweltqualität auswirken werden. Dennoch bleibt der Hauptstraßenzug für den innerstädtischen Durchgangsverkehr wichtig.

Die Wohnquartiere südlich und nördlich des Rembertirings, insbesondere Am Wall und

Auf der Weide, sind durch Aufwertung bzw. Inwertsetzung des Bestands wieder als hochwertige Wohnstandorte zu aktivieren. Teilweise können die Blockinnenräume, so der *Blockinnenraum am Grünenweg (E10)*, umstrukturiert und baulich arrondiert werden. Sichere Fuß- und Radwegeverbindungen vernetzen das Quartier über kurze Wege mit den angrenzenden Stadt- und Ortsteilen und sind neu zu gestalten.

Entwicklungsbereich Remberti (B6)

Das Innenstadtkonzept schlägt eine Arrondierung des ehemaligen Rembertirings mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten vor. Das neue Quartier, bestehend aus den Bereichen *Wohnen an der Ernst-Glässel-Straße (B6.1)*, *Wohnen und Arbeiten am Rembertiring (B6.2)* sowie zwischen *Ernst-Glässel-Straße und Eduard-Grunow-Straße (B6.3)*, kann mit maßstäblicher Architektur und lebendigen öffentlichen Räumen die Wunden im Stadtkörper schließen und einen attraktiven Stadteingang formulieren. Die *Neugestaltung des Straßenraums (B6.4)* in eine integrierte Stadtstraße bietet Raum für kleine Platzaufweitungen. Sie tragen an den wichtigen stadträumlichen Wegeverbindungen als „Trittsteine“ oder „Eingänge“ für eine intensive Vernetzung mit den umgebenden Wohnquartieren bei. Die Straßenzüge Fedelhöfen und Rembertistraße können so über den Rembertiring, Salvador-Allende-Straße und Bohnenstraße über eine neu gefasste Eduard-Grunow-Straße optimal angebunden werden. Zudem lässt sich über diese „Trittsteine“ vom Siemenshochhaus über die Discomeile (siehe B5.6) bis zum Angebot „Auf den Höfen“ im Viertel ein verbindender Stadtraum schaffen.

- B6.1 Wohnen Ernst-Glässel-Straße
- B6.2 Wohnen und Arbeiten Rembertiring
- B6.3 Wohnen und Arbeiten zw. Ernst-Glässel-Straße und Eduard-Grunow-Straße
- B6.4 Rückbau und Neugestaltung Straßenraum, Gestaltung Quartiersplätze





Bahnhofsareal/Bürgerweide/Plantage Findorff

Die Bürgerweide zählt zu den bedeutenden Kulturstandorten in Bremen. Neben den Messehallen finden sich hier die ÖVB-Arena und das Kulturzentrum Schlachthof. Bewohner und Besucher schätzen die Bürgerweide als Austragungsort großer Veranstaltungen z. B. den Freimarkt. Auch das Umfeld der Bürgerweide konnte in den letzten Jahren deutlich an Attraktivität gewinnen, etwa durch die Entwicklungen in der Plantage zu einem attraktiven Zentrum für Künstler und Kreative (u. a. Plantage 9 und 13) oder die Weiterentwicklung der Theodor-Heuss-Straße zu einem modernen Büro- und Dienstleistungsstandort. Ziel ist es, die hier liegenden Kultur- und Veranstaltungsorte sowie die Dienstleistungs- und Hotelbetriebe über attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen besser an die südlich liegende Innenstadt anzuschließen.

Derzeit werden die Möglichkeiten zur Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur untersucht. Daneben würde die *Aufwertung des Gustav-Deetjen-Tunnels (E11)* attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zum Messegelände, zum Bürgerpark, zur Universität und nach Schwachhausen sichern. Als wichtiges Schlüsselprojekt trägt die geplante Bebauung am Bahnhofplatz zur Aufwertung und Attraktivierung der Bahnhofsvorstadt bei. Darüber hinaus belebt sie die Wegeverbindung in die City. Im Umfeld des bereits neu gestalteten Bahnhofplatzes ist der heute eher vernachlässigte *Eingangsbereich zum Kreativquartier (E12)* auf dem Güterbahnhofs-gelände zu stärken. Als wichtige Institution und Ort kultureller Veranstaltungen ist der Güterbahnhof durch die Aufwertung seines Eingangs an das hochwertig gestaltete

Umfeld des Bahnhofs und des Übersee-museums anzuschließen. In den Überlegungen zur besseren städtebaulichen Verknüpfung spielt die Verlegung und Gestaltung des ZOB eine wichtige Rolle.

Die Plantage präsentiert sich heute bereits als lebendiger und innovativer Standort mit hoher Qualität und Lagegunst. Zukünftig sorgen neue Bauten, wie ein Lebensmittelmarkt, ein Hotel und neue Ladenlokale, für eine bessere Anbindung an das Findorffer Zentrum im Bereich der Hemmstraße. Zugleich gestalten sie einen neuen Stadteingang an der Admiralstraße/Findorffstraße und können durch ein erweitertes Nutzungsbild an die Entwicklungen der Theodor-Heuss-Straße anschließen. Neu entstehende Wohnprojekte stärken zudem den Wohnstandort. Ziel ist es die Plantage stärker zu profilieren und als innovatives Wohn- und Dienstleistungsquartier unter Erhalt der signifikanten, denkmalgeschütz-

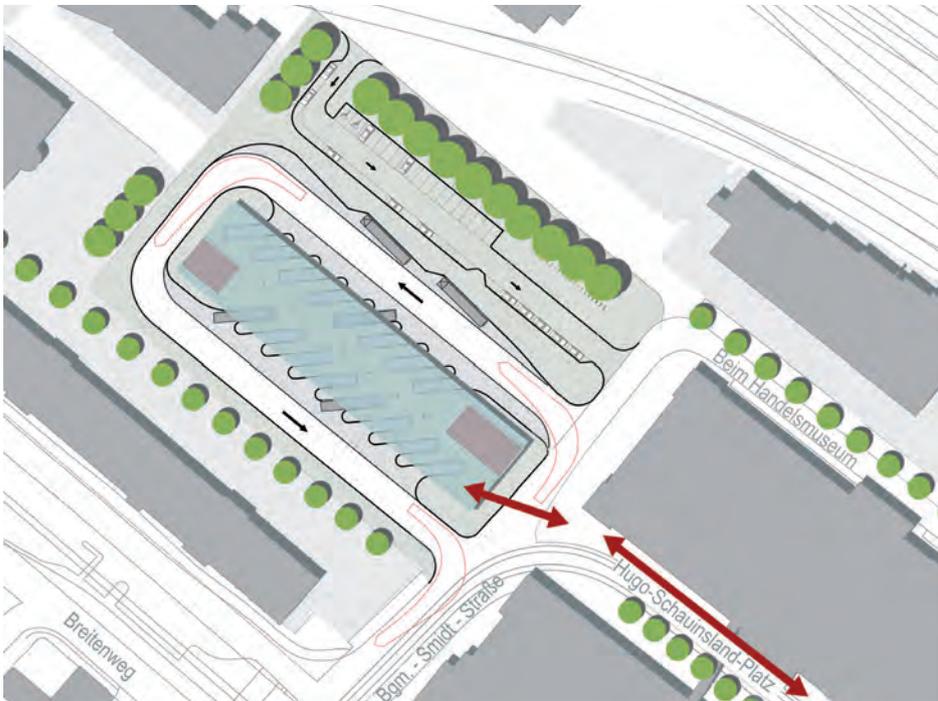


Die Wegeverbindung zwischen Findorff, Plantage und Doven-torviertel ist zu stärken. Das Güterbahnhofsareal ist an diese Wegeverbindung anzuschließen

Die Plantage 13 bildet ein Zentrum für Medien und Kultur



Zukünftig flankieren die neuen Gebäude am Bahnhofsplatz den Weg in die City



Die Gewerbeflächen nordwestlich des Überseemuseums bieten sich als möglicher Standort des ZOB an

ten Industriebauten weiterzuentwickeln. In den Erneuerungsprozess sind die privaten Eigentümer intensiv einzubinden. Neben der baulichen Aufwertung des Quartiers sind attraktive öffentliche Räume, Grünflächen und Quartiersdurchwegungen zu gestalten. Als besonders problematisch wird heute die Wegeverbindung in die Bahnhofsvorstadt durch den Tunnel erlebt. Unter diesem Gesichtspunkt sind die *Achse Falkenstraße/Bürgerweide (E13)* und die Verbindungen zum Güterbahnhof und zum brachliegenden Gleisdreieck eingehend zu betrachten.

Schlüsselprojekt Bebauung Bahnhofsplatz (S10)

Die Neubauten am Südrand des Bahnhofsplatzes werden den heute eher unwirtli-

chen Stadtraum nachhaltig beleben. Mit der geplanten Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, Hotel und Gesundheitszentrum verspricht der Entwurf eine Bereicherung des Quartiers. Die neuen Raumkanten definieren den Bahnhofsplatz eindeutig und begleiten die wichtigen Wegeverbindungen. Die Erdgeschosszonen werden mit Nutzungen belegt, die den öffentlichen Raum bespielen und eine urbane Atmosphäre erzeugen.

Schlüsselprojekt Entwicklung ZOB (S11)

Der heutige Standort des ZOB am Breitenweg/Hugo-Schauinsland-Platz weist in Lage und funktionaler Gestaltung eine Vielzahl an Mängeln auf. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde der Standort Güterbahnhof für eine Verlegung des ZOB geprüft.⁵⁰ Aufgrund der fußläufigen Nähe zum Hauptbahnhof und der guten Erreichbarkeit von der Bürgermeister-Smidt-Straße bieten sich die nordwestlich des Überseemuseums liegenden Gewerbeflächen als möglicher Standort an.

Schlüsselprojekt Gestaltung und Ausbildung Gleisdreieck (S12)

Die Freiräume von Wall und Weser sind essentiell für Frischluftzufuhr und Luftqualität. Um die Lebensqualität der Innenstadt im Klimawandel zu erhalten, sollten weitere Grünräume in der Innenstadt geschaffen werden. Die sich langfristig entwickelnden Biotope auf den ehemaligen Bahnanlagen haben Bedeutung als Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten erlangt. So sollten die Brachflächen des ehemaligen Gleisdreiecks unter Berücksichtigung der biologischen Diversität als ökologische Ausgleichsflächen gesichert werden. In Teilbereichen können sie als öffentlich zugänglicher Landschaftsraum die Freiraumversorgung der Stadtteile Findorff und Walle bereichern. Auch eine Nutzung zur Energiegewinnung, z. B. als Solarpark, wäre in Einzelbereichen möglich. Die Zugänglichkeit von der Hemmstraße ist zu prüfen.

⁵⁰ vgl. SHP Ingenieure 2013, 34f

3.3 Alte Neustadt

Die Alte Neustadt ist als planmäßige Stadterweiterung im 17. Jahrhundert auf der linken Weserseite entstanden und hat sich zu einem bedeutenden Produktionsstandort und Arbeiterwohnquartier entwickelt. Heute ist das Gebiet zwischen Weser und Neustädter Wallanlagen stark durch die großen Verwaltungs- und Produktionsstandorte der Brauerei Beck, der Firmen Kraft, Azul Kaffee und Hachez Schokolade geprägt. Neben

der Stabilisierung der traditionellen Produktionsstandorte und Wohnquartiere sichert die Neustrukturierung der sich im Umbruch befindenden Quartiere eine nachhaltige Weiterentwicklung. Moderne Arbeitsstandorte, integrierte Forschungs- und Bildungseinrichtungen, attraktive Wohnumfelder und enge Verknüpfungen mit Wall und Weser sorgen für ein lebendiges Erscheinungsbild und eine vielfältige Mischung.



- | | | |
|--|--|--|
|  Schlüsselprojekte |  Einzelprojekte |  Entwicklungsbereiche |
| S13 Güldenhausquartier | E14 Aufwertung der Bereiche entlang der Langemarkstraße | E18 Anbindung Rotes-Kreuz-Krankenhaus |
| S14 Gestaltung Bahnhof Neustadt | E15 Aufenthaltsqualität Westerstraße steigern | E19 Verbreiterung Radweg entlang der Kleinen Weser |
| | E16 Radwegeverbindung über Osterstraße | E20 Querungsmöglichkeiten zwischen Buntentorsteinweg und St.-Pauli-Deich |
| | E17 Aufwertung Eingangsbereich Buntentorsteinweg | E21 Aufwertung des Stadteingangs Hohentorsstraße |
| | | B7 Lucie-Flechtmann-Platz |

Kernbereich Alte Neustadt mit Osterstraße und Buntentorsteinweg

Charakteristisch für das heterogene Erscheinungsbild der Alten Neustadt ist die Koexistenz von Wohnen und Arbeiten. Während das Gebiet zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Am Neuen Markt noch stark von Wohnnutzung geprägt ist, konzentrieren sich um den Lucie-Flechtmann-Platz größere Gewerbebetriebe und Produktionsstätten. Mit der Hochschule, dem Künstlerhaus und den in den Wallanlagen der Neustadt liegenden öffentlichen Einrichtungen verfügen die Wohnquartiere, neben der Lagegunst an Wall und Weser, über ein hoch attraktives Bildungs- und Freizeitangebot. Nachteilig wirken sich die großen Verkehrsachsen von Langemarckstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Westerstraße aus. Als räumliche Barrieren führen sie zu einer verstärkten Insellage und tragen zur Vernachlässigung einzelner Nachbarschaften bei. Dazu mindern Baulücken, stadträumliche Brüche und fehlende Aufenthaltsorte die Wohnqualität. Trotz einiger Versorgungsangebote lassen weder der Einzelhandelsbereich Friedrich-Ebert-Straße noch der Lucie-Flechtmann-Platz oder der Bereich Am Neuen Markt eine wahrnehmbare Quartiersmitte erkennen. Zudem sind die beiden Plätze stark untergenutzt.

Ausgangspunkt für die Aufwertung der Alten Neustadt als attraktives innerstädtisches Wohn- und Arbeitsquartier bildet die städtebauliche Neuordnung des Lucie-Flechtmann-Platzes und seines Umfelds. Neben der Stärkung seiner Funktion als Quartiersmitte sind die angrenzenden *Bereiche entlang der Langemarckstraße (E14)*, zwischen Langemarck-, Hohentor- und Häschenstraße, aufzuwerten und zu hochwertigen und modernen Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten sowie zu Wohnstandorten auszubauen. Daneben tragen die Schließung der vorhandenen Baulücken und eine Qualifizierung des Bestands dazu bei, das Quartier nachhaltig weiterzuentwickeln. Potenzi-

zial für die zukünftige Prägung der Alten Neustadt und die Weiterentwicklung der charakteristischen Nutzungsmischung bietet die in den Wallanlagen liegende Hochschule Bremen. Durch Verknüpfung mit den im Umfeld liegenden öffentlichen Einrichtungen (u. a. Shakespeare Company, Südbad, Schule am Leibnizplatz) kann hier ein attraktiver Hochschulcampus Bremen (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.2) entstehen. Mit einer stärkeren Einbeziehung des Umfelds und der Anreicherung mit hochschulaffinen Nutzungen und kulturellen Angeboten kann sich das Quartier südlich der Westerstraße insbesondere für Studenten und Junge Familien zum attraktiven Wohnstandort entwickeln. In diesem Sinne gilt es, das Künstlerhaus Bremen stärker räumlich zu vernetzen. Eine lebendige Quartiersmitte, attraktive Aufenthaltsorte und Plätze, neu gestaltete sichere Querverbindungen zwischen Wall und Weser (u. a. Häschenstraße, Kleine Johannisstraße, Am Neuen Markt) und eine hohe *Aufenthaltsqualität in der Westerstraße (E15)* sorgen für hohe Wohn- und Lebensqualität im Quartier.

Mit dem „Städtebauförderungsprogramm Aktive Ortsteil- und Stadtteilzentren“ liegt für den Bereich Buntentor bereits ein integriertes Entwicklungskonzept mit konkreten Maßnahmen vor. Die Anbindung des Quartiers an die Friedrich-Ebert-Straße und an die Innenstadt über die Wilhelm-Kaisen-Brücke sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der Weserufer und der Wallanlagen bilden die Schwerpunkte. Mit einer neuen *Radwegverbindung über die Osterstraße (E16)* kann zukünftig eine sichere Verbindung zwischen Wilhelm-Kaisen-Brücke/Innenstadt und dem Buntentorsteinweg angeboten werden. Von der Umgestaltung der Osterstraße wird eine Reduzierung der Verkehrsbelastung und eine verträglichere Fahrweise erwartet.



Blick über die Alte Neustadt



Alte Neustadt/Buntentor · Integriertes Handlungskonzept · Strukturkonzept

-  städtische Hauptachse
-  Entwicklung Straßenfreiräume im Quartier Osterstraße
-  vorhandene wichtige Wegebeziehungen
-  Ergänzung Wegebeziehungen
-  Grün- und Freiraumverbindung
Neustadtwallanlagen stärken
räumlich wirksame Baumstrukturen
-  Anpassung Hochwasserschutz
-  Gebietsabgrenzung

Entwurf Kreikenbaum + Heinemann

B7.1 Prüfung Standortentwicklung
Lucie-Flechtmann-Platz

B7.2 Wohnen und Arbeiten Grünen-
straße

B7.3 Gewerbe und Dienstleistung
Langemarckstraße



Mit einer Teilbebauung des Lucie-Flechtmann-Platzes könnte eine neue belebte Quartiersmitte für die Bewohner der Alten Neustadt geschaffen werden

Der *Eingangsbereich zum Buntentorsteinweg (E17)* soll funktional und gestalterisch verbessert werden. Die Anreicherung der kulturellen und gastronomischen Angebote und die Aufwertung des Straßenraums einschließlich des Umfelds tragen zur Stabilisierung dieses wichtigen Versorgungsbereichs bei. Weiter östlich sollen neu ausgebauten Fuß- und Radwege für eine verbesserte *Anbindung des Rote-Kreuz-Krankenhauses (E18)* an die Osterstraße und den St.-Pauli-Deich sorgen. Im Anschluss daran ist der *Radweg entlang der Kleinen Weser (E19)*, zwischen Deichschart und Krankenhaus neu zu gestalten (u. a. Verbreiterung und Beleuchtung) und durch attraktive *Querungsmöglichkeiten zwischen Buntentorsteinweg und St.-Pauli-Deich (E20)* eng mit dem Buntentor und der Neustadt zu vernetzen.

Entwicklungsbereich Lucie-Flechtmann-Platz (B7)

Der im Jahr 2003 entstandene Lucie-Flechtmann-Platz hat sich bisher nicht zu einer lebendigen Quartiersmitte entwickelt. Damit

er diese Aufgabe künftig besser erfüllen kann, sollte die *Weiterentwicklung des Standorts (B7.1)* im Rahmen einer vertiefenden Studie geprüft werden. Eine Verbesserung der stadträumlichen Situation könnte vom Bau einer urbanen Nordkante ausgehen. Mit einem attraktiven Angebot an Einzelhandel und Gastronomie könnte der Platz dann zur Belebung des Quartiers und zur Identitätsbildung in der Alten Neustadt beitragen. Als begrünter Platz trägt er zudem zur stärkeren Vernetzung zwischen Wall und Weser bei – möglicherweise in Verbindung mit der Aufwertung der Hächenstraße. In Zusammenhang mit einer Umgestaltung bzw. Neubebauung des Platzes ist eine Aufwertung der Bereiche im näheren Umfeld anzustreben. Das Konzept schlägt die Entwicklung von *Wohnen und Arbeiten in der Grünenstraße (B 7.2)* vor. Darüber hinaus schafft die *bauliche Arrondierung der Langemarckstraße (B7.3)* einen wichtigen Impuls für die Aufwertung der Gewerbe- und Dienstleistungsbereiche entlang des Straßenzugs.



Gewerbeviertel Alte Neustadt und Güldenhausquartier

Die Emissionen der großen Produktionsstandorte sowie die Barrierewirkung und Belastung der B75/Oldenburger Straße in Hochlage, der Großen Sortillienstraße und des Zubringerverkehrs in Richtung B75 über den Hohentorsplatz haben im Quartier westlich der Langemarckstraße zur Verfestigung funktionaler Missstände, städtebaulicher Brüche und in der Folge auch zur Verfestigung sozialer Probleme geführt.

Im Rahmen des laufenden „Sanierungsprogramms Hohentor“ wurden neue Perspektiven für das Quartier erarbeitet. Im Fokus stehen die Potenziale der heute ungeordneten und mindergenutzten Bereiche von Güldenhausquartier, Am Hohentorsplatz und Langemarckstraße. Insbesondere die Reaktivierung des Güldenhausquartiers verspricht eine hohe Impulswirkung auf die umgebenden Bereiche. Daneben stärkt

die städtebauliche Arrondierung an der Langemarckstraße den *Stadteingang Hohentorsstraße (E21)* und festigt die Verbindung in die Neustadt. Attraktiv gestaltete Wegeverbindungen in den Wallanlagen (u. a. Gestaltung Hohentorspark) und sichere Querungen zum Bahnhof Neustadt garantieren zukünftig enge Verknüpfungen mit den Freizeit- und Bildungseinrichtungen in den Wallanlagen, den Sport- und Freizeitanlagen an der Oldenburger Straße (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.7), zum Neustadtsgüterbahnhof und nach Woltmershausen (u. a. Woltmershauser Straße).

Schlüsselprojekt Güldenhausquartier (S13)

Ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung der Alten Neustadt ist die Reaktivierung des ehemaligen Güldenhausquartiers und seines Umfelds. Durch Aufwertung und Neuordnung mindergenutzter Flächen im Bereich Hohentorsstraße/Neustadtswall/

Mit der Weiterentwicklung des Bahnhofs Neustadt zur Kultur- und Freizeitstätte kann ein attraktiver und belebter Stadt- raum geschaffen werden



Ungeordnete und mindergenutzte Bereiche entlang der Langemarckstraße (links)

Das brachliegende Güldenhausquartier bietet die Möglichkeit, ein neues Wissensquartier in direkter Nähe zur Hochschule Bremen zu entwickeln (rechts)



Große Sortillienstraße besteht die Chance, im Umfeld der Hochschule ein urbanes Wissensquartier zu entwickeln. So könnten beispielsweise gemischt genutzte Gebäude mit Loftwohnungen und Ateliers bzw. Büros, Studentenwohnungen oder Hochschuleinrichtungen den Campus an den Neustädter Wallanlagen ergänzen und anreichern. Hierzu sind im Konzept für das „Sanierungsgebiet Hohentor“ Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt. Qualität verspricht die fußläufige Verlängerung der Großen Johannisstraße und ihre Gestaltung als neue Quartiersmitte. Perspektivisch ist eine Erweiterung auf das westlich angrenzende Zollgelände möglich. Zur Minderung der Immissionen auf das Quartier könnte eine robuste Schale aus gewerblichen Nutzungen, beispielsweise Technologiestandorte an der Großen Sortillienstraße, beitragen.

Schlüsselprojekt Gestaltung Bahnhof Neustadt (S14)

Der Bahnhof Neustadt wird heute seiner Bedeutung nicht gerecht – weder in städtebaulicher noch in verkehrlicher Hinsicht. Wenn es gelingt, den im Grün der Wallanlagen verschwindenden Bau aus seinem Dornröschenschlaf zu wecken, kann er zu einem wichtigen Gelenkpunkt der Wallanlagen werden. Als Landmarke an der Oldenburger Straße verkörpert das Gebäude die Verbindung zu Altstadt, Alter Neustadt, Überseestadt und Woltmershausen. Durch die vorgeschlagene Anreicherung der Funktion des Bahnhofs mit Dienstleistung, Kultur- und Freizeitnutzungen kann er als weiterer Baustein, neben der Gestaltung des Hohentorsplatzes und des Hochschulcampus, zur Belebung der Neustadtwallanlagen beitragen. Neben dem Bahnhof muss auch die Gleisunterführung aufgewertet werden, um eine attraktive Anbindung des Stadtteils Woltmershausen sicherzustellen.

Teerhof und Stadtwerder

Mit der Aktivierung des Teerhofs als Wohn- und Bürostandort sowie der Weserburg als Museum für moderne Kunst ist es der Stadt gelungen, einen urbanen Brückenschlag zwischen der Altstadt und der Alten Neustadt zu realisieren. Ein neues, noch zu errichtendes Wohngebäude auf der Fläche Herrlichkeit rundet als letzter noch fehlender Baustein die Quartiersentwicklung im Inneren ab. Entwicklungspotenzial bietet die Attraktivierung der sogenannten Weserspitze an der Bürgermeister-Smidt-Brücke. Gemäß dem Motto „Stadt am Fluss“ entwickelt sich auf dem Stadtwerder hochwertiges innerstädtisches

Wohnen mit engem Bezug zur Weser. Damit ist ein bedeutender Schritt zur Stärkung des Wohnens in der Innenstadt gelungen. Die „umgedrehte Kommode“ als Zentrum des Quartiers und die Hochschule Bremen (Standort Werderstraße) werden über attraktive Freiräume, gestaltete Uferbereiche und dem innerstädtischen Fuß- und Radwegenetz eng mit der Innenstadt verknüpft. Brücken über Kleine Weser und Weser (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.3 und B8.4) würden dazu beitragen, das neue Wohnquartier unmittelbar an City und Neustadt anzubinden und so einen Ringschluss der Wallanlagen herstellen.

3.4 Östliche Überseestadt und Utbremen

Mit der Überseestadt entsteht westlich der City ein neuer Ortsteil mit einer vielfältigen Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten, attraktiven Kultur- und Freizeitangeboten und hochwertigen Freiräumen am Wasser. Die Bestandsunternehmen und die erhaltenen Industrie- und Hafengebäude fördern Identität und Unverwechselbarkeit des Standorts. Zu Anfang der Entwick-

lung wurde die Überseestadt als Konkurrenz zur Innenstadt wahrgenommen. Inzwischen wird jedoch anerkannt, dass gerade diese Konversionsflächen dazu beitragen, ansiedlungswilligen Unternehmen voll erschlossene innerstädtische Grundstücke zu bieten, und damit einen bedeutenden Beitrag zur Innenentwicklung leisten. Die erhofften Synergien zwischen den Wirt-



Einzelprojekte

E22 Fährverbindung zwischen Woltmershausen, Gröpelingen und Walle mit der Überseestadt
E23 S-Bahn-Haltepunkt

E24 Querungen Utbremen/Überseestadt über Hans-Böckler-Straße
E25 Gestaltung Stadteingang Utbremen
E26 Betrachtung Bereich Tunnel Münchener Straße/Utbremen



Die Wegeverbindungen zwischen Utbremen und Doventorviertel sind durch lange Wege, Tunnel und unbelebte Zwischenräume gekennzeichnet

schaftsstandorten in der City und der Überseestadt und die erfolgreiche Integration der neuen Standorte in das Mosaik der Bremer Quartiere sind abhängig von direkten Wegeverbindungen zwischen den Standorten und von attraktiven Nutzungen an den Gelenkpunkten.

Mit der Fortführung der Schlachte bis zum Kellogg's Gebäude und der Neugestaltung der Eduard-Schopf-Allee ist die Anbindung an das Stephanieviertel bereits gut gelungen. Die geplanten Entwicklungen um den Weser Tower versprechen eine belebende Wirkung und eine Fortführung der Attraktionen an der Weserpromenade bis in die Überseestadt. Als urbanes Bindeglied sorgt künftig die Straßenbahnanbindung zwischen Hauptbahnhof und Überseestadt für eine direkte Anbindung an die City und die Region. Eine *Fährverbindung zwischen Woltmershausen, Gröpelingen und Walle mit der Überseestadt (E22)* und *ein neuer S-Bahnhaltepunkt (E23)* wären weitere wichtige Optionen, um den neuen Ortsteil optimal ins Stadtgefüge einzubinden. Allerdings stehen der Realisierung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes insbesondere eisenbahnrechtliche Vorschriften entgegen.

Nachdem die Verbindung zwischen Überseestadt und City durch die Straßenbahn und die Verlängerung der Weserpromenade erfolgt sind, sind auch die nördlich an die Überseestadt angrenzenden Wohngebiete von Walle und Utbremen über die *Hans-Böckler-Straße (E24)* besser an die Quartiere der Überseestadt anzuknüpfen. Die stärkere stadträumliche Nutzung kann die Chancen für den Austausch zwischen den Quartieren und ihren vielfältigen Angeboten wie dem Volkshaus, dem Utbremer Grün, dem Hilde-Adolf-Park und der neuen Marina verbessern.

Der Ausbau attraktiver Wege zwischen Utbremen und Doventorviertel ist geplant. Heute ist die direkte Nachbarschaft von Utbremen und Doventorviertel durch die Barrierewirkung des Nordwestknotens und der östlich davon liegenden Bahntrasse kaum wahrzunehmen. Lange Wege durch Tunnel und unbelebte Zwischenräume kennzeichnen diese Stadtteilverbindung. So sind neben der Aufwertung des Weges entlang der Hans-Böckler-Straße die heute teils vernachlässigten Baustrukturen im Bereich Landwehrstraße/Doventorsteinweg (insbesondere Doventorsteinweg) baulich aufzuwerten und durch attraktive Nutzungen zu ergänzen. Darüber hinaus soll der *Stadteingang Utbremen (E25)* langfristig neu gestaltet werden. Insbesondere ist die Verbindung zur Bahnhofsvorstadt entlang der Heerstraße baulich, funktional und gestalterisch aufzuwerten. Zur besseren Erreichbarkeit des Findorffer Zentrums sollte der in Verlängerung der Heerstraße liegende *Tunnel Münchener Straße/Utbremen (E26)* umgestaltet werden.

- B8.1 Promenadenring
- B8.2 Hochschulcampus
- B8.3 Neubau Brücke über Kleine Weser
- B8.4 Neubau Weserbrücke
- B8.5 Erweiterung Mühle Am Wall
- B8.6 Öffnung Wilhelm-Wagenfeld-Haus
- B8.7 Gestaltung der Freiräume entlang Oldenburger Straße

3.5 Wallanlagen (Walling)

Die der Kontur der historischen Stadtbe-
festigung folgenden Wallanlagen wurden
ab 1802 nach dem Vorbild des englischen
Landschaftsgartens zur ersten Bremer Park-
anlage umgestaltet. Der unter Denkmal-
schutz stehende ringförmige Park um die
Altstadt trägt als „grüne Lunge“ wesent-
lich zum Mikroklima der inneren Stadt bei
und ist aufgrund seines vielfältigen Land-
schaftsbilds und seiner Freizeit- und Erholungs-
funktion in der Bremer Bevölkerung, aber
auch bei den Besuchern sehr beliebt. In den
letzten Jahren wurden die Anlagen der Alt-
stadt unter gartendenkmalpflegerischen
Gesichtspunkten neu gestaltet. Neue At-
traktionen, wie beispielsweise die See-
bühne oder die Uferterrassen, rücken den
Wallgraben wieder ins Rampenlicht. Den-
noch scheint das Potenzial der Wallanlagen
noch nicht voll ausgeschöpft. Unbelebte
und vernachlässigte Abschnitte, insbeson-
dere in der Neustadt, sowie eine Unterbre-
chung und Verinselung von Freianlagen im
westlichen Bereich schwächen die Qualität
des Freiraums. So ist die ringförmige Figur
der Wallanlagen zwar erhalten und aus der
Vogelperspektive in ihrer Gesamtheit zu er-
leben, im Stadtraum selbst ist sie jedoch
nur bedingt erfahrbar.

Entwicklungsbereich Wallring (B8)

Das Potenzial der Wallanlagen liegt in ih-
rer guten Zugänglichkeit aus den angren-
zenden Quartieren und dem historischen
Stadtkern. Wenn ihre Bedeutung als Er-
holungs- und Erlebnisraum für Jung und
Alt gestärkt werden soll, muss das Netz
der Fuß- und Radwege ergänzt und weiter



*Die Freibereiche entlang der
Oldenburger Straße bieten
Raum für attraktive Sport- und
Freizeitangebote*



Ein hochwertig gestalteter Campus soll der Hochschule Bremen ein neues Image verleihen

ausgebaut werden. Der Ausbau ist bereits für die Erschließung der Einzelabschnitte von hoher Bedeutung, entfaltet jedoch seine Wirkung erst in der Gesamterschließung der Wallanlagen. Der Ausbau eines geschlossenen *Promenadenrings (B8.1)* bildet damit das zentrale Element der zukünftigen Gestaltung. Denn über ihn sind nicht nur die innerstädtischen Quartiere besser zu erreichen. Auch die umliegenden Stadt- und Ortsteile, wie Woltmershausen, Neustadt, Walle, Bahnhofsvorstadt und Ostertor, können besser mit der Innenstadt verknüpft werden. Erfahrungen aus anderen Großstädten zeigen, dass mit der durchgängigen Nutzbarkeit des ringförmigen Freiraums viele Vorteile verbunden sind. Neben der Faszination des geschlossenen Rings sind hier vor allem die Adressbildung für den *Hochschulcampus (B8.2)* und die bessere Verbindung von Altstadt und Alter Neustadt zu nennen. Vor allem aber wird der Ringschluss zu einer Belebung führen, die abgelegene und vernachlässigte Abschnitte in lebendige öffentliche Räume verwandelt. In diesem Zusammenhang sollte auch über die Integration neuer Einrichtungen mit Außengastronomie nachgedacht werden. Voraussetzung für die Verwirklichung des Promenadenrings sind Brückenschläge über *Kleine Weser (B8.3)* und *Weser (B8.4)* auf Höhe der

Kunsthalle Bremen und der Hochschule Bremen (Standort Werderstraße).

Neben dem Ausbau des zusammenhängenden Freiraumnetzes gilt es, die Wallanlagen mit attraktiven Nutzungen zu beleben – sei es die *Erweiterung der Mühle Am Wall (B8.5)*, die *Öffnung des Wilhelm-Wagenfeld-Hauses (B8.6)* oder die Nutzung des Theaterbergs für gastronomische Angebote (siehe Entwicklungsbereich B1, B1.5). Als neue Stationen sollen sie dazu beitragen, die Wege aus und zu den Quartieren (u. a. Herdentorviertel, Fedelhöfen und Ostertor) im Grünraum zusammenzuführen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Eine Belebung des Parks ist auch von der neuen Stegverbindung zwischen Hillmannplatz und Wallmühle (siehe Entwicklungsbereich B5, B5.5) zu erwarten.

Die Aufwertung der Neustädter Wallanlagen hat mit der Gestaltung des Hohentorsparks begonnen. Das Ergebnis gibt den Standard für die folgenden Abschnitte vor. In Zusammenhang mit dem Hochschulcampus sind die *Freiräume entlang der Oldenburger Straße (B8.7)* und der Bahnhof Neustadt (siehe Schlüsselprojekt S14) aufzuwerten. Neben einer Sport- und Freizeitgestaltung sind Angebote für Familien und Jugendliche zu integrieren.



3.6 Urbane Flusslandschaft Weser

Die wirtschaftliche Entwicklung der Freien Hansestadt Bremen ist seit jeher eng mit Fluss und Hafen verbunden. Inzwischen befinden sich dort, wo früher Handelsschiffe anlegten und Werften produzierten, attraktive Wohnungen, moderne Gewerbegebiete sowie Freizeit und Erholungseinrichtungen. Mit der Gestaltung der Schlachte zur Weserpromenade ist es gelungen, den Fluss als zusammenhängenden Erlebnisraum in Szene zu setzen.

Mit der Bebauung des Teerhofs und dem neuen Wohngebiet am Stadtwerder verfügt die Innenstadt über attraktive Wohngebiete am Wasser mit Altstadtblick. Auf dem Grundstück der Stephani-Schule (siehe Schlüsselprojekt S7) kann ein weiterer Wohnstandort am Wasser entstehen.

Unter dem Motto „Stadt am Fluss“ wird der Fokus in den nächsten Jahren verstärkt auf den südlichen Uferbereichen liegen. Das südliche Weserufer mit schönem Blick auf die Altstadt birgt weitere Entwicklungspotenziale. Aufbauend auf den Überlegungen des Konzepts „WeserWasserWelt Bremen“ von 2003 (im Auftrag der big Bremer InvestitionsGesellschaft mbH) soll für den Innenstadtbereich – von der Überseestadt und Woltmershausen bis zum Weserstadion – ein Gesamtkonzept „Erlebnisraum Weser“ entwickelt werden. Ein wichtiges Ziel in diesem Konzept stellt

die Intensivierung der Nord-Süd-Verbindungen dar, dazu sind neue Brückenstandorte zu prüfen. Zudem ist die Weser als Verkehrsachse zu aktivieren. Mit der Etablierung eines wassergebundenen ÖPNV (u. a. Weser-Shuttle) mit Anlegern für Längs- und Querverbindung kann die Anbindung von Quartieren wie Woltmershausen, Walle und Gröpelingen an die Innenstadt deutlich verbessert sowie der Tourismus bereichert werden. So können der etwas außerhalb liegende Segelhafen am Osterdeich oder das Weserstadion besser mit der Innenstadt verbunden werden.

Entwicklungsbereich südliches Weserufer (B9)

Die südlichen Weserufer sind über den gesamten Innenstadtbereich aufzuwerten. Es sind neue Rad- und Fußwegeverbindungen sowie attraktive Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten und Plätze zu schaffen. Dazu zählen die funktionale und gestalterische *Aufwertung des Straßenzugs Am Deich, vom Hohentorshafen bis zur Piepe (B9.1)*. Auch die Aufwertung der Weserspitze und die weserseitige Verbindung zwischen Teerhof und Stadtwerder (DGzRS) verdienen Beachtung (u. a. Am Werderufer). Um von den neu geschaffenen Aufenthaltsbereichen profitieren zu können, sind die Querverbindungen der Alten Neustadt zur Weser zu stärken (z. B. Häschenstraße). Neue Attraktionen, wie

- B9.1 Aufwertung des südlichen Weserufers von Hohentorshafen bis Piepe
- B9.2 Gestaltung Flussschwimmbad, Terrassen, Spiel- und Liegewiesen
- B9.3 Einbindung der Sport- und Freizeiteinrichtungen



Ein neues Flussschwimmbad, wie beispielsweise in Kopenhagen (unten links) könnte zur Attraktivität der Innenstadt beitragen und Bewohner wie Besucher anziehen

Der Beachclub und die Sport- und Rudervereine sind in die Neugestaltung des südlichen Weserufers einzubinden (rechts)



beispielsweise ein Biergarten auf Höhe der Brauerei oder ein „Sportler-Café“ in den neu gestalteten Sport- und Freizeitanlagen an der Oldenburger Straße, können zur Belebung des Südufers beitragen.

Mit dem Bau einer neuen Brücke auf Höhe der Kunsthalle kann das Fuß- und Radwegenetz Bremens den lang vermissten Ringschluss erhalten. Alleine die beiden Fahrradzahlstellen auf der Wilhelm-Kaisen-Brücke bestätigten mit über 3 Mio. Fahrradbewegungen pro Jahr den Bedarf von attraktiven Verbindungen zwischen dem Süden Bremens und der Innenstadt. Mit der Realisierung dieser Brücke würde so eine Verbesserung der Anbindung von Grün- und Freiräumen sowie den Sport- und Freizeitbereichen am Stadtwerder geschaffen werden. Östlich der Brücke könnten attraktive Rasenterrassen, Spiel- und Liegewiesen, ggf. auch gastronomische Angebote die Aufenthaltsqualität am süd-

lichen Weserufer bereichern. Als Krönung des neuen Freizeitraums könnte ein neues *Flussschwimmbad* (B9.2) – wie Beispiele aus Kopenhagen oder Antwerpen zeigen – zu einem Anziehungspunkt für Bewohner und Besucher werden. Die östlich ansässigen *Sport- und Freizeiteinrichtungen* (B9.3) wie der Beachclub und die Sport- und Rudervereine sind wichtige Freizeitnutzungen und in die Neugestaltung des südlichen Weserufers einzubinden.

Aufgrund des Klimawandels müssen die Deiche höheren Anforderungen entsprechen. Bei der Planung der notwendigen Maßnahmen (u. a. Erhöhung St.-Pauli-Deich) sollten die Anforderungen an Hochwasserschutz mit Maßnahmen der Freiraumgestaltung und Ökologie in Einklang gebracht werden. Im Sinne städtischer Resilienz verbinden sich dann hydrologische Schutzmaßnahmen mit einem Mehrwert an Lebensqualität für die Bewohner.

3.7 Verbindungen zwischen den Quartieren

Ein Schwerpunkt des neuen Innenstadt-konzepts liegt neben der Aufwertung der Quartiere auf den Verflechtungen und Verbindungen der City mit den umliegenden Stadtteilen. Neben der gestalterischen Aufwertung der zum Teil wenig attraktiven Zwischenräume wird es darum gehen, die

innerstädtischen Achsen und wichtigen Stadtteilverbindungen auch funktional – etwa durch publikumsorientierte Projekte – zu stärken. Für die wichtigen Verbindungen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:



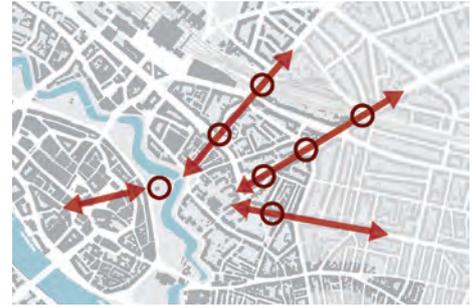
Mit der Inszenierung stadträumlicher „Trittsteine“ können die Wegeverbindungen zwischen der Innenstadt und den Quartieren merkbar gestärkt werden

VERBINDUNGEN



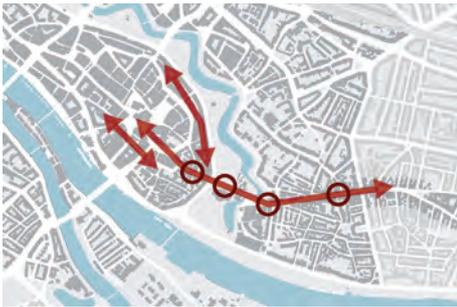
- Von der City über Herdentorsteinweg zum Bahnhof und weiter zur Bürgerweide (V1)

Der Herdentorsteinweg ist die zentrale Fußwegeverbindung vom Bahnhof in die City. Mit den neuen Handelsnutzungen im Ansgariquartier und dem aufgewerteten Rundlauf (siehe Entwicklungsbereich B2) sowie der geplanten Aufwertung des Bereichs um die Violenstraße und Am Wall (siehe Entwicklungsbereich B1) wird die Verkehrsbedeutung des Herdentorsteinwegs, insbesondere des Kreuzungspunkts Herdentor/Am Wall, zunehmen. Mit den Neubauten auf dem Bahnhofspratz (siehe Schlüsselprojekt S10) und ihrer vielfältigen Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gastronomie, Büro, Arztpraxen und Hotel und einem Bürogebäude an der Kreuzung Bahnhofstraße/Herdentorsteinweg (siehe Entwicklungsbereich B5, B5.2) werden wichtige städtebauliche Bausteine verwirklicht. Diese sollten Anlass sein, die Verkehrsführung im Bereich Bahnhofstraße und Herdentorsteinweg (siehe Entwicklungsbereich B5, B5.1) zu überprüfen, mit dem Ziel, den Fußgängern mehr Platz zu verschaffen. Eine weitere Engstelle ist die Brücke über die Wallanlagen. Hier soll die Reduzierung der Fahrbahnbreiten Abhilfe schaffen. An der Bürgerweide hat sich mit der Bremer Messe, der ÖVB-Arena und dem Kulturzentrum Schlachthof als Pendant zur City ein bedeutender wirtschaftlicher und kultureller Standort entwickelt. Um die Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Bürgerweide zu stärken, sollte der *Nordausgang des Bahnhofs (V1.1)* übersichtlich und offen gestaltet werden.



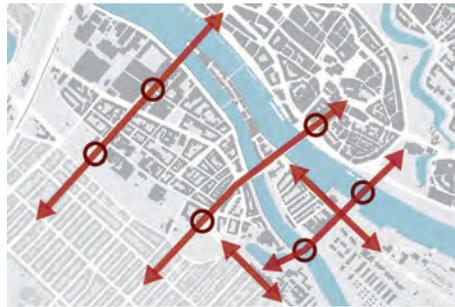
- Von der östlichen Contrescarpe über Fedelhören und Remberti nach Schwachhausen (V2)

Die Bischofsnadel bildet einen stark frequentierten Cityeingang aus Richtung Schwachhausen (über Dobben und Schwachhauser Heerstraße) und zugleich einen wichtigen Weg zur Universität Bremen (über Parkallee und Gustav-Deetjen-Tunnel). Auf diesen wichtigen Nord-Süd-Verbindungen in die Innenstadt werden die Tunnel als unwirtlich empfunden. Der *Concordia Tunnel (V2.1)* und der *Rembertitunnel (V2.2)* sollten daher so gestaltet werden, dass sie von Fußgängern und Radfahrern als attraktive und komfortable Verbindungsräume akzeptiert werden. Erste Initiativen bezeugen den Gestaltungswillen der Bürgerinnen und Bürger. Auch die Aufwertung des Gustav-Deetjen-Tunnels (siehe Einzelprojekt E11) in Verlängerung des Herdentorsteinwegs, als weitere Anbindung an die Innenstadt, sollte berücksichtigt werden. Neben der Entwicklung des neuen Quartiers an Rembertiring und am Dobben (siehe Entwicklungsbereich B6) tragen die Gestaltung attraktiver Wege durch die Wohnquartiere und über den Rembertiring zu einer engen Vernetzung der umgebenden Wohnquartiere bei. Im Rahmen der Neugestaltung des Straßenraums zwischen Rembertistraße und Dobben können insbesondere die Querungen an Rembertistraße, Fedelhören und Auf den Häfen gestärkt werden. Darüber hinaus würde die Ansiedlung einer gastronomischen Nutzung am Theaterberg in den Wallanlagen (siehe Entwicklungsbereich B1, B1.5) die Fuß- und Radwegeverbindung beleben und damit eine neue attraktive Anbindung an die City sichern.



■ Von der östlichen Altstadt über Ostertor und Steintor zur östlichen Vorstadt (V3)

Der Straßenzug Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor bildet mit seiner kleinteiligen Nutzungsmischung aus gastronomischen und kulturellen Angeboten und inhabergeführten Geschäften eine wichtige Ergänzung zur City. Insbesondere der Bereich des Ostertors übernimmt neben der City oberzentrale Versorgungsfunktionen. Um Synergien zwischen den Quartieren besser nutzen zu können, ist die Wegeverbindung räumlich wie auch funktional zu stärken. Die Anreicherung der Kulturmeile mit belebenden und attraktiven Nutzungen ist ein erster Schritt, den Weg in Richtung Ostertor zu stärken. So können etwa eine verbesserte Inszenierung der Stadtbibliothek (siehe Einzelprojekt E4) und des Lagerhauses Schildstraße (siehe Einzelprojekt E6) oder eine stärkere Öffnung der Hochschule für Künste Bremen, Fachbereich Musik (siehe Einzelprojekt E5) und des Wilhelm-Wagenfeld-Hauses (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.6) durch eine Anreicherung mit publikumsorientierten Nutzungen (u.a. Dienstleistung und Gastronomie) dazu beitragen den Weg zwischen Ostertor und östlicher Altstadt zu beleben. Über den neugestalteten Stadtraum an der Balgebrückstraße (siehe Schlüsselprojekt S2) und den aufgewerteten Einzelhandelsstandort Violenquartier und Am Wall (siehe Entwicklungsbereich B1) kann daran anschließend eine attraktive Anbindung an den Hauptgeschäftsbereich gesichert werden. Um auch die *Nahversorgungsbereiche des Steintors östlich der Sielwallkreuzung und des Ziegenmarktes (V3.1)* an den Standard des Ostertors anzugleichen, ist der Business Improvement District (BID) weiterhin zu unterstützen.



■ Von der City über die Alte Neustadt und Wallanlagen in die Neustadt und zum Buntentor (V4)

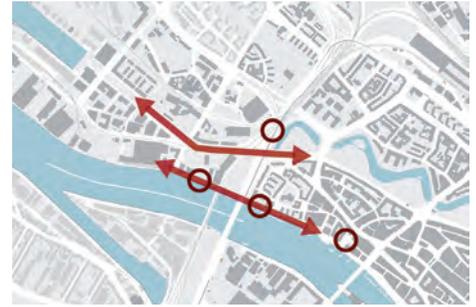
Die Gestaltung eines attraktiven Campusbereichs (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.2), die bereits erfolgte Aufwertung des Leibnizplatzes und die stärkere Inszenierung der imageprägenden Gebäude – des Hochschulgebäudes an der Langemarckstraße, des Theaters und der Gesamtschule am Leibnizplatz – schaffen hochwertige Stadteingänge in Richtung Neustadt und Buntentor. Eine weitere Stärkung der wichtigen stadträumlichen Verbindungsachsen, der Langemarckstraße/Bürgermeister-Smidt-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße/Wilhelm-Kaisen-Brücke, kann von der Aufwertung des Stadteingangs Langemarckstraße und der angrenzenden Bereiche (siehe Einzelprojekte E21 und E14) sowie der Gestaltung des Stadteingangs Balgebrückstraße (siehe Schlüsselprojekt S2) erwartet werden. Um die funktionale Vernetzung zwischen City und angrenzenden Wohngebieten zu verfestigen, wäre zu prüfen, ob an den Achsen, in angemessener Entfernung zu den Wohngebieten *Kindertagesstätten (V4.1)* angesiedelt werden könnten. Einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtteils bieten zudem der Promenadenring in den Wallanlagen (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.1) und die Realisierung der neuen Weserbrücken über Weser und Kleine Weser (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.3 und B8.4). Die neuen Brückenschläge würden dazu beitragen, die Wohnquartiere der Neustadt und des Buntentors über den Stadtwerder besser an das Nordufer und damit an die vielfältigen Angebote und Attraktionen der City und des „Viertels“ anzubinden. Als wichtiger Anknüpfungspunkt ist der Eingangsbereich des Buntentorsteinwegs (siehe Einzelprojekt E17) in seiner Funktion als Versorgungsbereich funktional und gestalterisch aufzuwerten.

VERBINDUNGEN



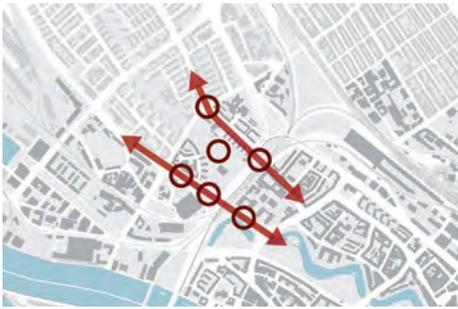
■ Von der Alten Neustadt über den Bahnhof Neustadt nach Woltmershausen (V5)

Mit dem Ziel den Bahnhof Neustadt als kulturellen Ort und, zusammen mit dem südlich anschließenden Güterbahnhof Neustadt, als neuen Dienstleistungsstandort weiterzuentwickeln, bietet sich auch die Chance, die *Eingangssituation am Tunnel zur Woltmershauser Straße (V5.1)* zu überarbeiten. Neben der Gestaltung eines attraktiven baulichen Stadteingangs sichert der Bahnhof Neustadt (siehe Schlüsselprojekt S14) als wichtiger „Trittstein“ zwischen den an der Oldenburger Straße liegenden neu geplanten Sport- und Freizeitanlagen (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.7) und dem östlich liegenden Hochschulcampus (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.2) die Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren und der City. An das neu geschaffene Wegenetz innerhalb der nun geschlossenen Wallanlage – den Promenadenring (siehe Entwicklungsbereich B8, B8.1) – sind die stadtteilbezogenen Fuß- und Radwegeverbindungen in Richtung Woltmershausen, u. a. durch den *Hohentorshafen (V5.2)* oder entlang des *Neustadtsgüterbahnhofs (V5.3)* anzuschließen. Im Rahmen der Aufwertung und Neuordnung des Güldenhausquartiers und seines Umfelds (siehe Schlüsselprojekt S13) ist ein Durchgang zwischen *Großer Sortillienstraße, Neustädter Bahnhof und Ladestraße (V5.4)* zu prüfen. Mit der Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit könnte der Gewerbe- und Dienstleistungsstandort Hohentorshafen mittel- bis langfristig aufgewertet werden.



■ Von der Schlachte und dem Stephanierviertel zur Überseestadt (V6)

Die Fortführung der Schlachte, neu gestaltete attraktive Plätze am Wasser, der neu geschaffene Hilde-Adolf-Park und die Vernetzung mit der Langenstraße stärken die bereits etablierten Wege zwischen Schlachte, Stephanierviertel und Überseestadt. Auch die Neugestaltung der Eduard-Schopf-Allee mit ihren komfortablen Fuß- und Radwegeverbindungen trägt zur direkten Anbindung an das Stephanierviertel und die City bei. Mit der Umstrukturierung des ehemaligen Schulstandorts an der Schlachte (siehe Schlüsselprojekt S7) besteht die Chance, innerhalb der historischen Altstadt einen markanten Endpunkt zu formulieren, der den Übergang in das neu entstehende Quartier der Überseestadt beschreibt. Die Aufwertung des öffentlichen Raums am Fangturm (siehe Einzelprojekt E8) und im Umfeld der Stephanikirche (siehe Einzelprojekt E9) trägt zur Attraktivierung der Wegeverbindung bei. Der Weser Tower als weithin sichtbare Landmarke sowie der Neubau des Steigenberger Hotels und des GOP Varieté-Theaters sorgen darüber hinaus für eine Belebung des Weserufers und der angrenzenden Stadträume, auch in den Abendstunden. Fähreverbindungen zwischen Woltmershausen und Walle/Überseestadt (siehe Einzelprojekt E22) sowie ein neuer S-Bahn-Haltepunkt (siehe Einzelprojekt E23) könnten als mögliche Ergänzungen des Erschließungsnetzes in Betracht gezogen werden.



■ Von der westlichen Bahnhofsvorstadt nach Utbremen (V7)

Die Entwicklung eines attraktiven *Arbeits- und Bildungsstandorts (V7.1)* schafft einen wichtigen Impuls zur verstärkten räumlichen und funktionalen Anbindung der Quartiere Utbremen und Doventorviertel. Ausgangspunkt der Entwicklung bilden die Bildungseinrichtungen an der Daniel-von-Büren-Straße. Die bestehenden Schulanlagen an der Landwehrstraße sowie die Sport- und Parkanlagen bereichern den Bildungscampus Daniel-von-Büren-Straße und tragen so zur Entwicklung eines zusammenhängenden hochwertigen Arbeits- und Bildungsschwerpunkts bei. Weiterhin sind das *Erscheinungsbild des Tunnels (V7.2)* aufzuwerten, *neue Querungen über die Landwehrstraße (V7.3)* zu prüfen, die *Sport- und Freiflächen (V7.4)* zu ertüchtigen und über attraktive Wege zu vernetzen. Neben der Gestaltung des Stadteingangs Utbremen (siehe Einzelprojekt E25) ist insbesondere der *Bestand an der Landwehrstraße/Doventorsteinweg (V7.5)* funktional und gestalterisch aufzuwerten (siehe auch Schlüsselprojekt S8). *Neue Wege über Contrescarpe/Hans-Böckler-Straße (V7.6)* ermöglichen die direkte Anbindung an den Wallring und das Stephaniviertel. Auf diese Weise wird das Volkshaus in Utbremen mit seinen kulturellen Angeboten besser an die City angebunden. Die bauliche Nachnutzung einiger *Freiflächen am Panzenberg (V7.7)*, insbesondere entlang der Hans-Böckler-Straße, kann den langen unbelebten Weg aufwerten. Zudem sind die Wohngebiete von Walle und Utbremen über die Hans-Böckler-Straße (siehe Einzelprojekt E24) stärker mit der Überseestadt zu verknüpfen.



■ Vom Stephaniviertel über das Bundeswehrhochhaus zum Torfhafen in Findorff (V8)

Mit Radio Bremen, dem Berufsbildungszentrum an der Daniel-von-Büren-Straße, dem Künstlerhaus Güterbahnhof, dem Kulturzentrum Schlachthof und der Plantage (insb. Plantage 9 und 13) haben sich zwischen dem Stephaniviertel und Findorff besondere kulturelle und kreativwirtschaftliche Orte herauskristallisiert. Bisher fehlt ihnen aber ein erkennbarer räumlicher und funktionaler Zusammenhang. Mit der Entwicklung eines Kultur- und Medienbands vom Stephaniviertel bis zum Torfhafen in Findorff sollen die Standorte räumlich besser miteinander verknüpft werden. Ein erster Schritt stellt die Gestaltung eines neuen Stadteingangs an der Ecke *Admiralstraße/Findorffstraße (V8.1)* dar. Er bildet den Ausgangspunkt zur verbesserten Vernetzung mit dem Findorffer Zentrum. Ein weiterer wichtiger „Trittstein“ kann sich aus der Nachnutzung des Bundeswehrhochhauses (siehe Schlüsselprojekt S9), dessen Präsenz im Stadtraum gemeinsam mit dem neu gestalteten Vorplatz die Verbindung Richtung Findorff aufwerten könnte, ergeben. Um die räumliche Verbindung zwischen Falkenstraße, Kaufmannsmühlencamp und Schlachthofstraße aufzuwerten, ist insbesondere der Findorff-Tunnel von Bedeutung. Neben der Aufwertung des Tunnels (siehe Einzelprojekt E13) sind neue *Aufgänge zum Güterbahnhof (V8.2)* herzustellen. Mit der Gestaltung öffentlich zugänglicher Landschafts- und Freiräume in Teilbereichen des Gleisdreiecks (siehe Schlüsselprojekt S12) und der Prüfung einer direkten *Zugänglichkeit von der Hemmstraße (V8.3)* könnten den Bewohnern des Stadtteils neue Möglichkeiten zur Erholungs- und Freizeitgestaltung geboten werden. Zu prüfen wäre zudem, ob Teile der *Brachfläche zur Energiegewinnung (V8.4)*, etwa als Solarpark herangezogen werden könnten.

4 Bremen Innenstadt 2025 – Strukturplan



Das Innenstadtkonzept Bremen 2025 bietet eine planerische Orientierung für die Innenstadtentwicklung der nächsten Jahre. Es wurde in enger Zusammenarbeit mit Bürgerschaft, Politik und Verwaltung entwickelt und über die gesamte Dauer des Prozesses von intensiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Die Bürgerinnen und Bürger haben sich in mehreren öffentlichen Veranstaltungen über den Planungsprozess informiert und aktiv daran beteiligt. Die gemeinschaftliche Erarbeitung der Projekte und Maßnahmen hat viel dazu beigetragen, die Interessen aller Beteiligten transparent zu machen und so bereits frühzeitig die Grundlage für einen breiten Konsens über die Ziele und für eine hohe Akzeptanz des Konzepts geschaffen.

Prozess

Auftakt der Beteiligung bildete ein öffentliches Symposium im September 2011. Im Rahmen von Plenumsdiskussionen, Fachvorträgen und fachorientierten Arbeitsgruppen hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, die zukünftigen Perspektiven und Leitlinien der Stadtentwicklung gemeinsam mit Vertretern aus Politik, Verwaltung sowie den geladenen Experten zu diskutieren. Die Diskussion umfasste alle für die Stadtentwicklung relevanten Bereiche: Wohnen, Verkehr und Mobilität, Innenstadtwirtschaft mit Einzelhandel, Dienstleistung und Kreativwirtschaft, Freizeit, Freiräume und Tourismus sowie Wissenschaft, Bildung, Kultur und Kirchen. Die Ergebnisse wurden zusammengefasst, fachlich bewertet, durch weitere Projekte und Maßnahmen ergänzt und im Mai

2012 erneut der Öffentlichkeit präsentiert. Mit dem Ziel die innerstädtischen Quartiere weiterzuentwickeln, wurden in Arbeitsgruppen zu den Teilräumen Altstadt, Bahnhofsvorstadt und Alte Neustadt die konkreten Projektvorschläge und -ideen auf ihre Umsetzbarkeit hin diskutiert. Das Zukunftsbild der Innenstadt Bremen 2025 wurde im Oktober 2012 erstmals öffentlich präsentiert. In einem öffentlichen Symposium im September 2013 fand der Beteiligungsprozess zur Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes seinen Abschluss.

Der intensive Dialog zwischen Verwaltung, Experten, politischen Gremien und der Öffentlichkeit bei der Entstehung des Innenstadtkonzepts und der noch anstehenden Prüfung soll nun bei der Umsetzung der Maßnahmen und Projekte weitergeführt werden. Ziel ist es, alle Akteure der Innenstadt weiterhin aktiv in den Stadtentwicklungsprozess einzubinden und so die Innenstadt gemeinsam nachhaltig weiterzuentwickeln. Die erfolgreiche Weiterentwicklung des Innenstadtkonzepts wird maßgeblich von einer kontinuierlichen Verfolgung der Umsetzung und einer stetigen Koordination der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen abhängen. Diese Aufgabe fällt in den Verantwortungsbereich verschiedener Senatsressorts, Verwaltungsstellen und Projektbetreuer. Aufgrund der Komplexität und der sich über mehrere Sachgebiete erstreckenden fachlichen Belange bedarf es bei der Umsetzung einer intensiven ressortübergreifenden Zusammenarbeit. Ein Gremium „Innenstadt Bremen 2025“ unter gemeinsamer Feder-



Blick auf die Innenstadt, im Hintergrund die Östliche Vorstadt und Schwachhausen



führung der Senatsressorts für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie Umwelt, Bau und Verkehr zusammen mit der Handelskammer und der Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) sowie den zahlreichen Verwaltungsstellen ist zu empfehlen. Sie sollte durch den bereits etablierten „Arbeitskreis Wirtschaft Innenstadt“ begleitet werden. Darüber hinaus sind die Ortsbeiräte als wichtiges Bindeglied und Vermittler zwischen Verwaltungsebene und den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger Bremens zu integrieren. Der bisherige Prozess hat gezeigt, dass die Gestaltung einer vielfältigen und lebendigen Innenstadt nur gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu einem Erfolg werden kann. Aus der Fortführung des Dialogs (u. a. Planungskonferenzen, Bürgerforen) kann eine dauerhafte Mitwirkungsbereitschaft entstehen – eine Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen und Initiative zu ergreifen.

Auftaktveranstaltung am
28. Februar 2011

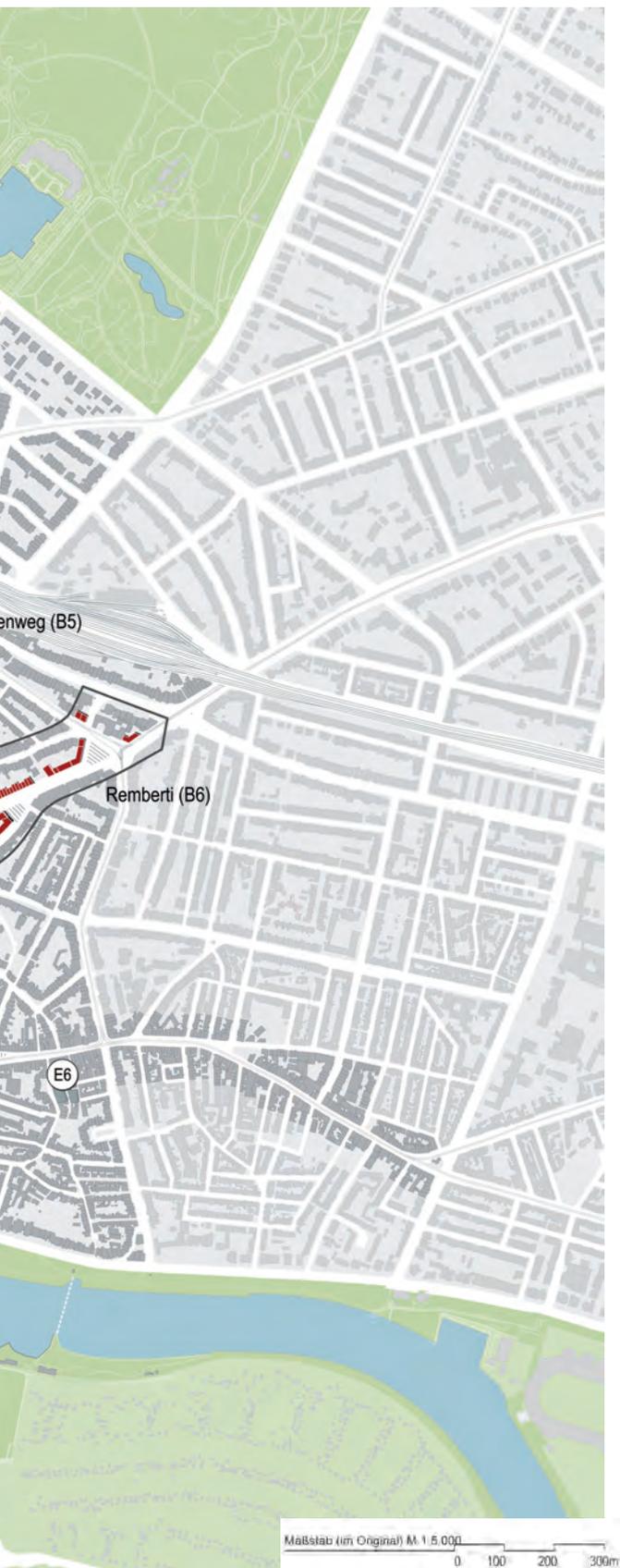


Ergebnis

Die in den Dialog eingebrachten Ideen und Vorschläge wurden in Zusammenarbeit mit den Auftraggebern zu einem Strukturplan für die Bremer Innenstadt verdichtet, der sich als Leitlinie für die städtebauliche Entwicklung der nächsten Jahre versteht. Ausgehend von den untersuchten Handlungsfeldern legt das Konzept ein stabiles räumliches Gerüst für Bremens Innenstadtentwicklung fest. Innerhalb dieses städtebaulichen Orientierungsrahmens bleibt hinreichend Flexibilität, um eine Anpassung an sich ändernde Parameter zu erlauben oder um die Konkretisierung von Projekten über Wettbewerbe oder Entwurfsplanungen zu integrieren. In diesem Sinne versteht sich der städtebauliche Strukturplan als dynamisch und fortschreibungsfähig.







Projekte in der Innenstadt

Projekte

-  Projekte (Planung und Konzept)
-  Umnutzung/Qualitätsverbesserung im Bestand
-  Potenzialfläche Lucie-Flechtmann-Platz (Prüfung)
-  Entwicklungsbereiche
-  Schlüsselprojekte
-  Einzelprojekte
-  Promenadenring
-  Aufwertung südliches Weserufer

Urbane Textur

-  Baufeld (Bestand)
-  Gebäude Betrachtungsraum Innenstadt (Bestand)
-  Gebäude (Bestand)
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Schienenkörper

Grün- und Freiflächen

-  Bremer Wallanlagen
-  Öffentliche Grün- und Parkanlagen
-  Private Grün- und Freiflächen
-  Gewässer

5 Umsetzungsstrategie



Die im Strukturplan dargestellten Projekte und Maßnahmen müssen systematisch und zielgerichtet auf Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit geprüft werden. Dazu sind die dargestellten Maßnahmen in Entwicklungsbereiche, Schlüsselprojekte und Einzelmaßnahmen eingeteilt. Für die Einteilung ist die von den Maßnahmen ausgehende Impulswirkung auf die Innenstadt bzw. auf die innerstädtischen Quartiere maßgeblich. Besonders innenstadtrelevant sind Maßnahmen wie die Stärkung der oberzentralen Funktion, die Weiterentwicklung des Erlebnisraums Innenstadt, die Aufwertung innerstädtischer Wohnquartiere und die Auswirkung auf die räumlichen und funktionalen Verflechtungen der innerstädtischen Quartiere mit den umliegenden Orts- und Stadtteilen.

Bei der Umsetzung der anspruchsvollen städtebaulichen Aufgabe setzt die Stadt Bremen auf die aktive Mitwirkung privater Eigentümer, Projektentwickler und Investoren. Die öffentliche Hand sorgt für die geeigneten planerischen Rahmenbedingungen und für die Umsetzung von Maßnahmen im öffentlichen Raum und schafft so Anreize für weitere private Investitionen. Das vorliegende Innenstadtkonzept Bremen 2025 bietet hierzu einen verlässlichen Leitfadens.

Eine enge Kooperation von Investoren, Projektentwicklern und öffentlicher Hand empfiehlt sich zum Beispiel bei gemeinschaftlich finanzierten Wettbewerben. Wie das positive Beispiel des Gutachterverfahrens Abben-torswallquartier im Stephaniviertel gezeigt hat, stellen diese Wettbewerbe einen geeigneten Weg zur Unterstützung privater Vorhaben durch die öffentliche Hand dar. Zudem werden Bürger und Unternehmen stärker in die Mitverantwortung für den öffentlichen Raum im Umfeld der Neubauprojekte gezogen. Die Stadt unterstützt die Investitionsbereitschaft durch ergänzende öffentlich getätigte Maßnahmen im Quartier. Insbesondere die Aufwertung der öffentlichen Räume steigert das Quartiersimage, erhöht

den Lagewert der Immobilien und bietet damit den Investoren und Projektentwicklern einen größeren Handlungsspielraum. Beispielsweise tragen die privaten und öffentlichen Baumaßnahmen im Ansgariviertel (u. a. Neubau Handelsnutzungen und Aufwertung Rundläufe) und am Stadteingang Bahnhof (u. a. Bebauung Bahnhofplatz und Aufwertung Bahnhofstraße) zu einer neuen Wahrnehmung und Attraktivität der innerstädtischen Einzelhandelslagen und Quartiere bei. Wichtige Akzente für das Quartier werden auch durch die Errichtung von Business Improvement Districts (BIDs) gesetzt. Die bestehenden BIDs sind durch neue Initiativen und weitere Eigentümerzusammenschlüsse zu ergänzen. Auch der private Anteil der Stadtteilmarketing- und Stadtteilmanagementinitiativen ist nicht zu unterschätzen.

Daneben setzen neue Wohnbauprojekte wie die Bebauung der ehemaligen Stephansschule, des Güldenhausquartiers und des Rembertirings wichtige Impulse in den Wohn- und Arbeitsquartieren und ziehen weitere private Investitionen nach sich. Um das private Engagement zu unterstützen, sind entsprechende Förderprogramme anzubieten. In dem 2012 eingeführten Programm „Unternehmen bauen in Bremen“ haben sich acht Bremer Institutionen zusammengeschlossen, um die Investitionsbereitschaft kleiner und mittlerer Betriebe zu unterstützen. Für den Wohnungsbau stehen Förderprogramme bei der Bremer Aufbau-Bank bereit.

Die Umsetzungsschwerpunkte liegen bei den integriert ausgearbeiteten Entwicklungsbereichen und Schlüsselprojekten, da sie sowohl auf Quartierebene wie auch auf den gesamten Innenstadtbereich wirken. Die Priorisierung der Maßnahmen schließt die frühzeitige Realisierung von Einzelmaßnahmen nicht aus. Nachfolgend werden die Maßnahmen und Projekte mit Impulswirkung zusammengefasst und geordnet nach den Quartieren dargestellt:

5.1 Umsetzungsschwerpunkte

Bereich Maßnahmen und Projekte	Akteure	Planung/Umsetzung		
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig

ALTSTADT

B1 Entwicklungsbereich Violenstraße und Am Wall:				
B1.1 Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbestands Violenstraße	P			■
B1.2 Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbestands Am Wall (einschließlich Straßenraum)	P	■		
B1.3 Gestaltung des Straßenraums von Schlüsselkorb und Violenstraße	Ö		■	
B1.4 Verbindungen und Querungen verbessern	Ö	■	■	
B1.5 Gastronomie am Theaterberg	Ö	■	■	
B1.6 Haus der Wissenschaft	Ö	■		

B2 Entwicklungsbereich Ansgariviertel:				
B2.1 Projektentwicklung Ansgaritor	P	■		
B2.2 Gestaltung eines geschlossenen Rundlaufs	Ö	■		

B3 Entwicklungsbereich Martiniquartier:				
B3.1 Gestaltung Martinistraße, insbesondere Anlage Mittelstreifen	Ö	■		
B3.2 Umnutzung von Erdgeschosszonen	P			■
B3.3 Umstrukturierung Jakobikirchhof	Ö / P		■	
B3.4 Aufwertung der Langenstraße	Ö	■	■	■

B4 Entwicklungsbereich Abbertorswallquartier:				
B4.1 Umstrukturierung des freiwerdenden Telekomgeländes	P	■	■	

Schlüsselprojekte:				
S1 Entwicklung Schnoor	Ö / P	■	■	
S2 Balgebrückstraße	Ö		■	
S3 Obernstraße/Hutfilterstraße	Ö	■	■	
S4 Katharinenstraße und Katharinenklosterhof	Ö / P		■	
S5 Eingangssituation Ansgaritorstraße	Ö / P	■	■	
S6 Eingangssituation Knochenhauerstraße	Ö		■	
S7 Nachnutzung Schule Stephani Vor Stephanitor	P	■		

BAHNHOFSVORSTADT, BAHNHOFSUMFELD UND REMBERTI

B5 Entwicklungsbereich Herdentorviertel:				
B5.1 Gestaltung Bahnhofstraße/Herdentorsteinweg	Ö	■		
B5.2 Bebauung Ecke Bahnhofstraße/Herdentorsteinweg	P	■		
B5.3 Erscheinungsbild Breitenweg	Ö		■	■
B5.4 Bebauung Contrescarpe/Birkenstraße	P	■		
B5.5 Steg am Wallgraben	Ö			■
B5.6 Discomeile	Ö	■		
B5.7 Verbesserung der Anbindung Herdentorsteinweg/Gustav-Deetjen-Tunnel	Ö		■	

Bereich Maßnahmen und Projekte	Akteure	Planung/Umsetzung		
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
B6 Entwicklungsbereich Remberti:				
B6.1 Wohnen Ernst-Glässel-Straße	P		■	
B6.2 Wohnen und Arbeiten Rembertiring	P		■	
B6.3 Wohnen und Arbeiten zw. Ernst-Glässel-Straße und Eduard-Grunow-Straße	P		■	
B6.4 Rückbau und Neugestaltung Straßenraum, Gestaltung Quartiersplätze	Ö		■	

Schlüsselprojekte:				
S8 Wohnungsbestandspflege	Ö / P	■	■	■
S9 Umnutzung Bundeswehrhochhaus	P	■	■	
S10 Bebauung Bahnhofsplatz	P	■		
S11 Entwicklung ZOB	Ö / P	■	■	
S12 Gestaltung und Ausbildung Gleisdreieck	Ö			■

ALTE NEUSTADT

B7 Entwicklungsbereich Lucie-Flechtmann-Platz:				
B7.1 Prüfung Standortentwicklung Luci-Flechtmann-Platz	Ö	■		
B7.2 Wohnen und Arbeiten Grünenstraße	P	■	■	
B7.3 Gewerbe und Dienstleistung Langemarckstraße	P	■	■	

Schlüsselprojekte:				
S13 Güldenhausquartier	P	■	■	
S14 Gestaltung Bahnhof Neustadt	Ö / P	■	■	

WALLANLAGEN (WALLRING)

B8 Entwicklungsbereich Wallanlagen:				
B8.1 Promenadenring	Ö	■	■	■
B8.2 Hochschulcampus	Ö	■	■	
B8.3 Neubau Brücke über Kleine Weser	Ö		■	
B8.4 Neubau Weserbrücke	Ö		■	■
B8.5 Erweiterung Mühle Am Wall	Ö		■	
B8.6 Öffnung Wilhelm-Wagenfeld-Haus	Ö / P	■		
B8.7 Gestaltung der Freiräume entlang Oldenburger Straße	Ö		■	

URBANE FLUSSLANDSCHAFT WESER

B9 Entwicklungsbereich Südliches Weserufer:				
B9.1 Aufwertung der südlichen Weserufer von Hohentorshafen bis Piepe	Ö		■	
B9.2 Gestaltung Flussschwimmbad, Terrassen, Spiel- und Liegewiesen	Ö / P		■	
B9.3 Einbindung der Sport- und Freizeiteinrichtungen	Ö / P		■	

Bereich Maßnahmen und Projekte	Akteure	Planung/Umsetzung		
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig
VERBINDUNGEN				
V1 Von der City über Herdentorsteinweg zum Bahnhof und weiter zur Bürgerweide:				
V1.1 Gestaltung Nordausgang Bahnhof	Ö		■	
V2 Von der östlichen Contrescarpe über Fedelhören und Remberti nach Schwachhausen:				
V2.1 Aufwertung Concordia Tunnel	Ö		■	
V2.2 Aufwertung Rembertitunnel	Ö	■	■	
V3 Von der östlichen Altstadt über Ostertor und Steintor zur östlichen Vorstadt:				
V3.1 Stärkung des Nahversorgungsbereichs Steintor	P	■	■	■
V4 Von der City über die Alte Neustadt und Wallanlagen in die Neustadt und zum Buntentor:				
V4.1 Prüfung einer Ergänzung von Kindertagesstätten	Ö		■	■
V5 Von der Alten Neustadt über den Bahnhof Neustadt nach Woltmershausen:				
V5.1 Eingangssituation Tunnel Woltmershauser Straße	Ö		■	■
V5.2 Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung durch den Hohentorshafen	Ö	■	■	
V5.3 Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindung entlang Neustadts-güterbahnhofs	Ö	■	■	
V5.4 Prüfung Durchgang zwischen Großer Sortillienstraße, Neustädter Bahnhof und Ladestraße	Ö		■	■
V7 Von der westlichen Bahnhofsvorstadt nach Utbremen:				
V7.1 Profilierung Arbeits- und Bildungsstandort Daniel-von-Büren-Straße	Ö / P		■	■
V7.2 Aufwertung Tunnelsituation	Ö	■	■	
V7.3 Querungen über die Landwehrstraße	Ö	■		
V7.4 Aufwertung Sport- und Freiflächen	Ö		■	■
V7.5 Aufwertung des Bestands an der Landwehrstraße/Doventorsteinweg	P	■	■	■
V7.6 Querungen Contrescarpe/Hans-Böckler-Straße	Ö	■	■	
V7.7 Neuordnung Freiflächen am Panzenberg	Ö / P		■	■
V8 Vom Stephaniviertel über das Bundeswehrhochhaus zum Torhafen in Findorff:				
V8.1 Bebauung Ecke Admiralstraße/Findorffstraße	P	■		
V8.2 Gestaltung von Aufgängen zum Güterbahnhof (Findorff-Tunnel)	Ö		■	
V8.3 Prüfung Zugänglichkeit Gleisdreieck (Hemmstraße)	Ö		■	
V8.4 Bereitstellung von Flächen für Energiegewinnung	Ö / P		■	■

Literatur-, Quellen- und Abbildungsnachweis

- ▶ Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder, Vorsitz: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, (Hrsg.) 2009: Bruttowertschöpfung Großstadtvergleich. Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen in deutschen Großstädten 2009; in Internet: <http://www.stuttgart.de/item/show/56285>; 22.02.2013
- ▶ bremen.online GmbH (Hrsg.) 2012: Stadt Bremen. Mitte – Aus der Geschichte. <http://bremen.de/mitte---ausder-geschichte-1397824>
- ▶ big Bremer InvestitionsGesellschaft mbH (Hrsg.) 2003: WeserWasserWelt Bremen. Entwicklungsperspektiven links und rechts der Weser. Bestand, Potenziale und Empfehlungen; Dokumentation mit Stand vom 26.06.2003; Bremen (nicht veröffentlicht)
- ▶ CDU-Bürgerschaftsfraktion Land Bremen (Hrsg.) 2012: Bremens City kann mehr. Identität und Anziehungskraft der Bremer Innenstadt stärken. Leitlinien der CDU-Bürgerschaftsfraktion zur Innenstadtentwicklung. Entwurf Stand: 20. April 2012; Bremen: Eigenverlag
- ▶ CityInitiative Bremen Werbung e.V. (Hrsg.) 2012a: Wir sind das Original. Die Bremer City. Bedeutung des Einzelhandels in den innerstädtischen Quartieren für die City; Bremen: Eigenverlag
- ▶ CityInitiative Bremen Werbung e.V. (Hrsg.) 2012b: Die Stadt der Macher. Wie 10 Projekte die Bremer Innenstadt verändern; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Der Handel; Das Wirtschaftsmagazin für Handelsmanagement (Hrsg.) 2011: Filialisten drängen in die Innenstädte. Der Filialisierungsgrad in deutschen Innenstädten steigt; in Internet: <http://www.derhandel.de/news/unternehmen/pages/Filialisten-Filialisten-draengen-in-die-Innenstaedte-7444.html>; 01.02.2013
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Die Senatorin für Finanzen (Hrsg.) 2010: Die bremischen Ressorts im Städte- und Ländervergleich. Benchmarking-Bericht 2009; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2012: Städtebauförderungsprogramm Aktive Ortsteil- und Stadtteilzentren. Alte Neustadt/Buntentor. Projekte, Kostenschätzung, Umsetzung/Zeitraumen; interne Datenaufbereitung; Bremen
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) 2011: Wo wohnt wer wie in der Innenstadt – heute und morgen? Innenstadt-konzept Bremen 2020; Diskussionsgrundlage Workshop Wohnen am 13.09.2011; Bremen
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2010: Klimaschutz- und Energieprogramm 2020. Zugleich Vierte Fortschreibung des Landesenergieprogramms gemäß § 13 des Bremischen Energiegesetzes; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2009a: Bremen! Lebenswert urban vernetzt. Leitbild der Stadtentwicklung 2020; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2009b: Die Wohnungsbaukonzeption; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2007: Stadtteilkonzept Findorff; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (Hrsg.) 2003: Stadtteilkonzept Woltmershausen; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Bau und Umwelt (Hrsg.) 1999: Bremer Innenstadt. Initiativkreis Innenstadt. Initiative „Pro Innenstadt“; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) 1999: Stadtentwicklungskonzept Bremen; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung (Hrsg.) 1998: Bremer Innenstadt. Planen, Bauen und Handeln zwischen Bahnhof, Wall und Weser; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa; Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2010a: Leitlinien zur Entwicklung des Ansgariviertels (beschlossen am 18.2.2010). Anlage 3. Zur Vorlage für die Sitzung der Deputationen am 17.2.2011
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa; Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2010b: Perspektiven für die Entwicklung des Ansgariviertels. Einzelhandelsentwicklung in der Bremer Innenstadt; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa; Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2009: Bremen 20 – Komm mit nach Morgen! Kommunales Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen. Leitbild der Stadtentwicklung 2020; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2013a: Städtevergleich der 1a-Lagen; interne Datenaufbereitung nach Kemper's City Scout und Jones Lang Lasalle; Bremen
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2013b: Verwertung IPSOS Studie; interne Datenaufbereitung; 11-1/11, 3.1.2013; Bremen
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Hrsg.) 2012: Bremer Innenstadt 2025. Wirtschaftsdaten nach Ortsteilen; interne Datenaufbereitung nach Auswertungen des Unternehmensregisters durch das Statistische Landesamt Bremen; Bremen
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2011: Bremer Innenstadtkonzept 2020 – Ausgangslage und ökonomische Anforderungen; interne Diskussionsgrundlage, 11/11-1, 13.05.2011; Bremen
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2009: Tourismuskonzept Land Bremen 2015. Ein Beitrag zum Strukturkonzept 2015; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2008: Strukturkonzept Land Bremen 2015; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Hrsg.) 2005: Ein Jahrzehnt Innenstadtentwicklung in Bremen (1994 bis 2004). Spieske, Sebastian: Bericht im Rahmen eines Praktikums im Jahr 2004 beim Senator für Wirtschaft und Häfen – Referat 21; Bremen: Eigenverlag (nicht veröffentlicht)
- ▶ Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Wirtschaft und Häfen, Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Hrsg.) 2009: Stephaniviertel Entwicklungskonzept; Bremen: Eigenverlag
- ▶ GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (Hrsg.) 2009: Leitbildprozess Bremen – Wohnungsbaukomponente. Endbericht; Hamburg: Eigenverlag
- ▶ Haller, Wolfgang 2011: Entwicklungskonzept Bremer Innenstadt 2020. Baustein Mobilität; Vortrag Workshop Bremen Innenstadt 2020 am 13.09.2011
- ▶ Helmut Riemann Architekten GmbH; WES & Partner Landschaftsarchitekten 2010: Bremen Gestaltungsstudie Langenstraße; Dokumentation mit Stand vom 21. Dezember 2010; (nicht veröffentlicht)
- ▶ IMAS International GmbH (Hrsg.) 2011: Das Image von Bremen im Urteil der Deutschen. Städteanalyse 2011; München: Eigenverlag

- ▶ Junker, Rolf; Lorenzen, André; Mayer, Andreas; Völker, Philipp 2008: Perspektiven für den Einzelhandel in der Bremer Innenstadt. Vertiefungsstudie zum Kommunalen Zentrenkonzept mit Nahversorgungskonzept; Dortmund: Eigenverlag
- ▶ Loosen, Rüschoff + Winkler Architekten 2012: Sanierungsgebiet Bremen Hohentor; Dokumentation mit Stand vom 30.10.2012; Hamburg (nicht veröffentlicht)
- ▶ Lütjen, Jens: Vorwort, in: Robert C. Spies Gewerbe und Investoren GmbH & Co. KG (Hrsg.) 2010: Bremen City Report 09/10; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e.V. (Hrsg.) 2013: Metropole Nordwest. Die Frischköpfe. [http:// regionalmonitoring.frischkoeöpfe.de/atlas.html](http://regionalmonitoring.frischkoeöpfe.de/atlas.html)
- ▶ Robert C. Spies Gewerbe und Investoren GmbH & Co. KG (Hrsg.) 2010: Bremen City Report 09/10; Bremen: Eigenverlag
- ▶ Schwarzwälder, Herbert 1970: Bremen im Wandel der Zeiten. Die Altstadt; Bremen: Carl Schünemann Verlag
- ▶ SHP Ingenieure (Hrsg.) 2013: Freie Hansestadt Bremen. Entwicklungskonzept Bremer Innenstadt. Teilbericht Verkehr; Hannover (nicht veröffentlicht)
- ▶ Statistisches Landesamt Bremen (Hrsg.) 2008 und 2012
- ▶ Technische Universität Dresden Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (Hrsg.) 2010: Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘. Städtevergleich; Dresden: Eigenverlag
- ▶ WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (Hrsg.) 2011: Immobilienmarkt Report Bremen 2011; Bremen: Eigenverlag

BILDER UND FOTOS:

pp als

pesch partner architekten stadtplaner

BTZ Bremer Touristik-Zentrale

(www.bremen-tourismus.de)

- ▶ Seite 8:
BTZ_3568_Marktplatz – Roland, Rathaus Flagge.tif
- ▶ Seite 10:
BTZ_2971_Schnoor – Wüste Stätte.tif
- ▶ Seite 11
BTZ_242_Marktplatz – Roland, Rathaus.tif
- ▶ Seite 12, Reihe 2:
BTZ_3340_Schlachte-Zauber.tif; BTZ_4107_Weser-Stadion.tif; BTZ_3597_Marktplatz – Rathaus.tif;
- Reihe 3:
BTZ_3560_Marktplatz – Schütting, Kontorhaus, Westseite.tif; BTZ_4195_Bremer Karneval.tif;
- Reihe 4:
BTZ_3298_Hal över – Hanseat Hafenrundfahrt.tif; BTZ_247_Wallanlagen – Mühle am Wall.tif; BTZ_1237_Forum am Wall.tif
- ▶ Seite 19, links:
BTZ_3142_Wilhelm Wagenfeld Haus.tif
- ▶ Seite 20:
BTZ_503_Weserburg Museum für moderne Kunst.tif
- ▶ Seite 21, rechts:
BTZ_437_Theater Bremen – Theater am Goetheplatz.tif
- ▶ Seite 26:
BTZ_390_Neustadt – Wohnstraße.tif;
BTZ_3432_Ostertor/Steintor – Wohnstraße.tif
- ▶ Seite 42, Mitte:
BTZ_3574_Schnoor – Wüste Stätte.tif; rechts,
BTZ_3555_Ostertor – Ulrichsplatz Ökomarkt, Gastronomie.tif
- ▶ Seite 51, unten:
BTZ_3128_Übersee-Museum-außen.tif
- ▶ Seite 56:
BTZ_3433_Ostertor – Ulrichsplatz, Ostertorsteinweg.tif; BTZ_3553_Ostertor – Ulrichsplatz_Ökomarkt.tif
- ▶ Seite 59, oben links:
BTZ_2719_Schlachte – Kajenmarkt.tif
- ▶ Seite 62:
BTZ_3344_Schlachte-Zauber.tif
- ▶ Seite 104:
BTZ_4193_Werdersee und Kleine Weser.tif

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr;

Bernd Liedke / Rainer Imholze

- ▶ Seite 18: links
- ▶ Seite 19: rechts
- ▶ Seite 21: links
- ▶ Seite 22: unten
- ▶ Seite 23: oben rechts und unten
- ▶ Seite 28
- ▶ Seite 36
- ▶ Seite 40: Mitte und rechts
- ▶ Seite 41
- ▶ Seite 43
- ▶ Seite 44
- ▶ Seite 46: oben
- ▶ Seite 47: rechts
- ▶ Seite 49: unten
- ▶ Seite 51: oben links
- ▶ Seite 52: rechts
- ▶ Seite 58: rechts
- ▶ Seite 59: unten
- ▶ Seite 60
- ▶ Seite 61: rechts
- ▶ Seite 71: unten
- ▶ Seite 75: unten
- ▶ Seite 92: links

Handelskammer Bremen, Frank Pusch

- ▶ Seite 107

Kunsthalle Bremen, Karen Blindow

- ▶ Seite 12: Reihe 3, Mitte

Torsten Krüger

- ▶ Seite 23: oben links

Roman Mensing/artdoc.de

- ▶ Seite 51: oben rechts

Studio B, Detmar Schmolli

- ▶ Titelbild
- ▶ Seite 12: oben
- ▶ Seite 14
- ▶ Seite 25: links und unten
- ▶ Seite 34
- ▶ Seite 38
- ▶ Seite 53
- ▶ Seite 55: unten
- ▶ Seite 82
- ▶ Seite 85
- ▶ Seite 89: oben
- ▶ Seite 94
- ▶ Seite 106

SHP Ingenieure

- ▶ Seite 70: oben und Mitte
- ▶ Seite 71: oben
- ▶ Seite 73: oben
- ▶ Seite 81

PLÄNE UND ABBILDUNGEN

pp als

pesch partner architekten stadtplaner

MIT AUSNAHME VON:

- ▶ Seite 27:
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- ▶ Seite 30:
GeoInformation Bremen, Eigenbetrieb des Landes Bremen. Grundriss der Kaiserlichen Freien Reichs und Handels Stadt Bremen, 1796
- ▶ Seite 54, Seite 70 rechts, 2. und 3. Reihe,
Seite 73 Mitte, Seite 80 + Seite 86:
SHP Ingenieure, Hannover
mit grafischer Überarbeitung pp als
- ▶ Seite 57:
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- ▶ Seite 65:
Caruso St. John Architects, London
- ▶ Seite 70 oben und Mitte, Seite 71 oben, Seite 73
oben, Seite 81:
SHP Ingenieure, Hannover
- ▶ Seite 71 unten + Seite 72 oben:
Trojan Trojan und Partner, Darmstadt
- ▶ Seite 76 rechts:
BOLLES+WILSON GmbH&Co. KG, Münster
- ▶ Seite 78, oben + Seite 86, oben:
MAX DUDLER ARCHITEKTEN AG, Berlin
- ▶ Seite 76:
Helmut Riemann Architekten GmbH, Lübeck;
WES & Partner Landschaftsarchitekten, Hamburg
- ▶ Seite 78 links:
Hilmes Lamprecht Architekten BDA, Bremen
- ▶ Seite 89 unten:
Kreikenbaum + Heinemann Planergruppe, Bremen
- ▶ Seite 98:
JDS Architects, Kopenhagen

Visualisierungen

- ▶ Seite 67 unten, Seite 68, Seite 79 oben, Seite 83
oben, Seite 84 oben, Seite 90 unten, Seite 91,
Seite 96 + Seite 98
Helldoor Visual Studio, Stuttgart

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Ansgaritorstraße 2 · 28195 Bremen

Fon 0421.3612407

office@umwelt.bremen.de

www.bauumwelt.bremen.de

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Zweite Schlachtpforte 3 · 28195 Bremen

Fon 0421.3618808

office@wuh.bremen.de

www.wirtschaft.bremen.de

Handelskammer Bremen

Haus Schütting, Am Markt 13 · 28195 Bremen

Fon 0421.3637.0

service@handelskammer-bremen.de

www.handelskammer-bremen.ihk24.de