



Chancen ergreifen, Knoten durchschlagen, Aufenthaltsqualität erhöhen:

Bremens Herzkammer aufwerten – auch durch eine straßenbahnfreie Obernstraße!

3. November 2021

I. Ausgangslage

Die Bremer Innenstadt ist generell ein „Identifikationsort und steht mit ihren Wahrzeichen und dem historischen städtebaulichen Ensemble um Marktplatz, Dom und Schnoor auch bei Touristinnen und Touristen im Fokus der Wahrnehmung“ (Salot/Santner, 2018: 1). Gleichzeitig werden jedoch weite Teile der Innenstadt dieser Rolle sowohl städtebaulich als auch wirtschaftsstrukturell nicht gerecht (vgl. ebd.). Die Innenstadt fungiert damit zwar als „Herzkammer“ Bremens. Doch trotz der im Städtevergleich beneidenswerten Dichte touristischer Attraktionen, der Nähe zur Weser, den historischen Wallanlagen als grünem Rückzugsort und zum pulsierenden Ostertor verliert die Bremer Innenstadt weiter an Frequenz.

Dies ist besonders einem seit Jahren anhaltendem Strukturwandel sowie damit verbundenen Folgeproblematiken geschuldet. Die Corona-Pandemie hat diesbezüglich wie ein Katalysator gewirkt und diese Tendenzen noch deutlicher zu Tage gefördert. Dieser Strukturwandel definiert sich in erster Linie durch die Digitalisierung und einem damit verbundenen Anstieg von Online-Shopping. Damit einhergehend sind Ladenschließungen, Leerstände sowie eine immer stärkere Filialisierung und das Verschwinden inhabergeführter Ladengeschäfte.

Ein Paradigmenwechsel weg von der „Konsumzone Innenstadt“ und hin zu einer „Erlebniswelt Innenstadt“ mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Angeboten ist daher unausweichlich (vgl. Wehrmann, 2020). Es bedarf eines ganzheitlichen Denkens, da die Funktionstrennung überholt ist: „Innenstädte, Stadtteilzentren und ländliche Ortskerne sind Wirtschaftsstandorte, Freizeit-, Kultur-, Erlebnis- und Begegnungsräume, Visitenkarten und oft auch Tourismusmagneten. Sie beinhalten das baukulturelle Erbe, prägen das Stadtbild und das Image, und sie stiften damit Identität. In Frankreich spricht man aus gutem Grund von den „coeurs des villes“, den Herzen der Städte“ (SPD-Bundespartei Vorstand, 2021: 1).

Vor diesem Hintergrund erscheint einleuchtend, dass nur Innenstädte, die sich wandeln, eine Zukunft haben können. Auch Bremen hat dies erkannt und bereits erste grundlegende Schritte eingeleitet. Hier sind zum einen die Ergebnisse der beiden Innenstadt-Gipfel sowie besonders die „Strategie Centrum Bremen 2030+“ zu nennen. Letztere definiert zentrale Leitplanken für die Entwicklung einer

lebendigen Mitte Bremens zwischen Wall und Weser und dient als Navigationsinstrument für die in den kommenden Jahren umzusetzenden und weiterzuentwickelnden Projekte und Maßnahmen – zugunsten von mehr Attraktivität, Aufenthaltsqualität und Durchmischung der Bremer Innenstadt. Diese Strategie begrüßen und unterstützen wir als SPD ausdrücklich.

Dazu kommt in Bremen die Besonderheit, dass sich aufgrund des beabsichtigten Umbaus der Haltestellenanlage Domsheide ein „window of opportunity“ für eine veränderte Straßenbahnführung ergibt. Diese beiden, sich zeitlich überschneidenden, Rahmenbedingungen sollten als Chance wahrgenommen werden, die Innenstadt zukunftsfähig zu machen und zeitgemäß wiederzubeleben. Zentral ist dabei für uns als SPD, dass die Straßenbahnverlegung keinen Selbstzweck darstellt – es geht vielmehr um die Innenstadt als Herzstück unserer Hansestadt.

II. Knoten durchschlagen – Bausteine für eine angemessene Innenstadt

Grundsätzlich fordern wir eine Innenstadt, welche in Zukunft mit einer weitläufigen Fußgängerzone zum Flanieren, Verweilen und Erleben einlädt. Zudem soll das Stadtbild von einem Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeit, Handwerk, Kultur, Leben und Bildung gepaart mit Erholungsflächen und hoher Aufenthaltsqualität geprägt sein, sodass eine lebendige und vielseitige „Erlebniswelt Innenstadt“ entsteht.

Folgende Faktoren müssen dabei im Einzelnen bei einer Neuausrichtung gemäß dem Leitbild „Von der Konsumzone Innenstadt hin zu einem Quartier Innenstadt“ Berücksichtigung finden:

1. Branchenvielfalt weiter beleben und Stärkung des Einzelhandels mit Augenmaß

Die Branchenvielfalt in der Innenstadt gilt es, weiter auszubauen. „Im Sinne des städtebaulichen Leitbilds der ‚Produktiven Stadt‘ bedeutet dies, dass aktuelle Impulse aus wachstumsstarken wissensintensiven Dienstleistungen – wie dem IT-Bereich Ingenieur- und Architektenbüros oder auch der Kreativwirtschaft – für die Entwicklung der Innenstadt aufgegriffen werden sollten“ (Salot/Santner, 2018: 1). Statt großen Einkaufszentren und großen Handelsketten bedarf es besonders Einzelhandel und Manufakturen, die man nicht in den Einkaufszentren in der Peripherie antreffen kann, die zudem gut mit dem MIV zu erreichen sind (vgl. Waterfront, Weserpark, etc.).

Dieser „Einzigartigkeitsfaktor“ kann als wichtiger Pull-Faktor fungieren. Deshalb muss das Einzelhandelsangebot der Bremer City nachhaltig und sinnvoll umgebaut werden. Die Ergebnisse der Umfrage „Vitale Innenstädte“ des IFH Köln (vgl. Anhang 1) macht dabei deutlich, dass in diesem Bereich Ausbaubedarf herrscht. Diese Erkenntnis der Umfrage greift auch die Bremer City Initiative auf und kommt zu dem Schluss, „dass im Einzelhandel der größte Handlungsbedarf besteht, aber auch das größte Verbesserungspotenzial liegt“ (Bremen-City, 2021). Die Förderung von Start-Ups und Pop-up-Stores stellen Instrumente der Innenstadtbelebung mit enormem Potential dar, wie die Erfahrungen aus der Überseestadt zeigen. Diese werden sich allerdings nur dann in der Innenstadt ansiedeln, wenn das „Quartier“ attraktiv bzw. hip ist.

2. Steigerung der urbanen Aufenthaltsqualität

Wie bereits angemerkt: Aufgrund des skizzierten Strukturwandels besteht die Notwendigkeit weg von „Konsumzone Innenstadt“ hin zu „Erlebniswelt Innenstadt“ mit Aufenthaltsqualität und vielfältigen Angeboten. Das IFH Köln kommt in seiner Studie der Vitalen Innenstädte zu dem Ergebnis, dass Verweilmöglichkeiten, Lebendigkeit, Erlebniswert und Bequemlichkeit in Bremen ausbaufähig sind (vgl. IFH Köln, 2021: 13). In Bremen wurden diesbezüglich die Zeichen der Zeit erkannt: Als erster Schritt im Zuge des Innenstadt-Gipfels wurde ein 13 Millionen Euro schweres Aktionsprogramm beschlossen mit dem Ziel, die Aufenthalts- und Erlebnisqualität in der Innenstadt zu steigern (vgl. Senatspressestelle Bremen, 2021). Diesen Kurs gilt es weiterhin zu verfolgen. Von zentraler Bedeutung ist in diesem Kontext auch, ausreichend Platz für gastronomische und sonstige freizeitbezogene Angebote zum Flanieren und Verweilen zu schaffen – denn: „Die bestehenden kulturellen, gastronomischen und sonstigen freizeitbezogenen Angebote in den Innenstädten stehen nicht nur für die urbane Vielfalt, sondern auch dafür, dass die Zentren außerhalb der Bürozeiten und der Öffnungszeiten des Handels belebt bleiben“ (SPD-Bundespartei Vorstand, 2021: 1). Dass die Attraktivität der Bremer Innenstadt eine abnehmende Tendenz aufweist, wird von den Ergebnissen der Studie Vitale Innenstädte ebenfalls unterstrichen: Im Jahr 2018 wies sie noch eine Durchschnittsnote von 2,6 auf, im Jahr 2020 dagegen eine 3,0 (vgl. „Vitale Innenstädte“, 2020: 9). Eine straßenbahnfreie Obernstraße würde auch dadurch eine Steigerung der urbanen Aufenthaltsqualität mit sich bringen, als dass zusätzliche Laufwege im Sinne einer großen, umfassenden Fußgängerzone unter anderem aus Obern-, Hutfilter-, Sögestraße, Marktplatz und perspektivisch Knochenhauerstraße zwischen den Wallanlagen im Norden und der Martinistraße/Schlachte im Süden sowie „Am Brill“ im Westen und Ostertor/Kulturmeile im Osten entstehen könnten.

Ferner kann die Steigerung der urbanen Aufenthaltsqualität flankierend zu den oben genannten Aspekten dadurch erhöht werden, dass relevante Sicherheitsaspekte frühzeitig erhoben und benannt werden. Hierunter fallen Aspekte der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer, E-Mobilität und Fahrzeugverkehr. Gleiches gilt für Aspekte der Kriminalitätsprävention bei der Verhinderung von Angstorten und der Stärkung subjektiven Sicherheitsempfindens sowie der Kontrolle geltender Ordnung in diesem Bereich.

3. Mischnutzung und -quartiere

Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie eine Nutzungsdurchmischung der Innenstadt sind zwei Faktoren, welche sich gegenseitig bedingen. Generell werden Nutzungsmischungen auf engem Raum zunehmend zu Keimzellen für moderne Innenstadtstrukturen (vgl. Aktionsbündnis Innenstadt, 2021a). Zudem haben die „downtrading“-Prozesse und die Pandemie gezeigt, dass der Einzelhandel – geprägt von Leerständen und anstehenden Ladenschließungen – allein die Stadtzentren in Zukunft nicht mit Leben füllen kann (vgl. Wehrmann, 2020). Ein breiter Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeit, Bildung, Handwerk, Erlebnis und Freizeit sind daher wichtige Faktoren, welche wechselseitige Synergieeffekte entfalten. Denn: Wo Arbeit und Wohnen ist, da ist auch Leben! Besonders müssen dabei auch jüngere Menschen im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen, gerade was bezahlbaren Wohnraum, Arbeit (Start-Ups) und besonders auch Bildung und Wissenschaft betrifft.

Bremen, die Stadt der Wissenschaft, birgt eine enorme Attraktivität für junge Menschen. Vor diesem Hintergrund stellen besonders die potenziellen Leuchtturmprojekte des City-Campus „Am Brill“ sowie die geplante Ansiedlung des Gesundheitscampus in der Innenstadt Pull-Faktoren dar, die die Menschen in die Innenstadt ziehen (vgl. dazu Handlungsfeld 3, Strategie 2.2, Maßnahme/Projekt 1 der „Strategie Centrum Bremen 2030+“; vgl. SKUMS et al., 2021: 39). Neben den jungen Menschen sind besonders auch ältere Menschen als Zielgruppe für den Baustein Wohnen in den Blick zu nehmen. „In den vergangenen Jahrzehnten ist das Wohnen immer mehr aus den Zentren zurückgedrängt worden. In Anbetracht drohender Leerstände und Vermietungsschwierigkeiten, aber auch wegen der Nähe zur innerstädtischen Freizeitinfrastruktur wird die Debatte über das innerstädtische Wohnen aber seit längerem wieder geführt. Vor allem Ältere und Studierende kommen als Zielgruppe für das generationengerechte und zugleich bezahlbare Wohnen im Stadt- oder Ortszentrum in Frage“ (SPD-Bundesparteivorstand, 2021: 1). Dies kann an die in der „Strategie Centrum Bremen 2030+“ geforderte Maßnahme „Entwicklung neues Wohnen Mitte Bremen“ (Handlungsfeld 3, Strategie 2.1 Maßnahme/Projekt 2b; vgl. SKUMS et al., 2021: 38) anknüpfen.

Im Sinne einer ganzheitlichen Nutzungsdurchmischung gilt es besonders auch den Aspekt „Kultur“ zu berücksichtigen. Das Konzerthaus „Die Glocke“ ist ein attraktiver Publikumsmagnet im reichhaltigem Kulturangebot Bremens. An zentraler Stelle der Innenstadt bietet sie ein vielfältiges Angebot an breite Bevölkerungsschichten mit rund 350 Veranstaltungen im Jahr und durchschnittlich 210.000 bis 220.000 Besucher:innen. Das hohe Potenzial der Glocke gilt es noch besser als bisher zu nutzen; für Bremen, für die Kultur und für die Entwicklung der Innenstadt.

Um den Wert des Konzerthauses einerseits und das Gebäude als Denkmal andererseits seinem herausragenden Wert entsprechend für Bremen noch besser zur Geltung kommen zu lassen, bedarf es eines Umfeldes, das einem Konzerthaus von internationalem Rang gerecht wird. Der Verkehr einer Umsteigehaltestelle direkt und nur wenige Meter vor der Tür ist aus unserer Sicht kein solches Umfeld. Zentrale Probleme dieses Umfeldes sind derzeit vor allem der Körperschall der zu nahen Straßenbahn, der im Inneren des Konzerthauses – vor allem im Kleinen Saal – deutlich und sehr störend wahrzunehmen ist, wie ebenso die geringe Sichtbarkeit des Hauses aufgrund der baulichen und verkehrlichen Situation unmittelbar vor seiner Tür. Soll die Glocke mit erheblichen Investitionen durch die umfangreichen Bundesmittel, die für die Glocke bereitgestellt wurden, für die Zukunft „fit“ gemacht und den heutigen Anforderungen an ein international renommiertes Konzerthaus entsprechend aufgewertet werden, so muss dies auch für sein Umfeld gelten. Um neue, jüngere Zielgruppen zu erschließen, sind insbesondere kleine Studioräume für Konzerte junger Ensembles und Gruppen wünschenswert. Ebenso gilt es, die Bedingungen des Hauses für attraktive Angebote zur kulturellen Bildung und zur Vermittlungsarbeit zu verbessern.

Neben der Glocke als zentralem Kulturort bedarf es im Sinne einer Nutzungsdurchmischung im Bereich Kultur ferner flankierende, niedrigschwellige Kulturangebote wie beispielsweise kleine Theaterbühnen und ähnliches.

Neben diesen konkreten Projekten im Bereich Wissenschaft, Wohnen sowie Kultur spielen folgende Projekte aus unserer Sicht eine gewichtige Rolle in puncto Nutzungsmix:

- Entwicklung des Balgequartiers mit Stadtmusikantenhaus zur Anbindung an die Langenstraße
- Attraktivierung des Domshofs (zum Beispiel nach Vorbild des Viktualienmarktes in München)
- Attraktiver Vorplatz an der Domsheide/Glocke, auch im Sinne eines verbindenden Übergangs zur Kunstmeile und zum Ostertor
- Parkhaus Mitte (Umbau des Parkhauses im Zusammenhang mit den Gebäuden von Karstadt und Galeria Kaufhof)
- Weiterentwicklung des ehemaligen C&A-Geländes

Neben diesen zentralen Aspekten, die bei einer Neuausrichtung der Innenstadt von zentraler Wichtigkeit sind, müssen zudem eine Reihe weiterer Faktoren wie beispielsweise Sauberkeit und Sicherheit, Hilfeleistung sowie Klimaschutzaspekte (Dächer, Verschattung) als Querschnittsthemen ebenso berücksichtigt werden.

Mit der „Strategie Centrum Bremen 2030+“ wird richtigerweise vom Senat gefordert, dass es – über die bisherige Umsetzung des Innenstadtkonzeptes hinaus – weitergehender Aktivitäten seitens der Stadt und der Privatwirtschaft bedarf, damit die City als zukunftsfähiger und attraktiver Identifikations-, Einkaufs-, Arbeits-, Kultur- und Wohnort weiterentwickelt werden kann. Aus unserer Sicht gehört dazu jedoch ebenso, dass die mögliche Verlegung der Straßenbahn von der Obern- in die Martinistraße parallel mitgedacht wird.

III. Konsequenz: Straßenbahnverlegung von Obern- in Martinistraße

All diese Punkte, welche für zukunftsfähige Innenstädte von zentraler Wichtigkeit sind, verdeutlichen, dass eine Verlegung der Straßenbahnen aus der Obern- in die Martinistraße eine Chance bietet, die es zu nutzen gilt – sei es aufgrund einer notwendigen Steigerung der Aufenthaltsqualität, sei es aufgrund einer breiteren Nutzungsdurchmischung, sei es zur Attraktivitätssteigerung des Einzelhandels und des Flanierens, sei es zum Erleben und Genießen von Kulturangeboten, sei es zum Verweilen in der Außengastronomie oder sei es zum Ansiedeln eines Innenstadt-Campus. Der Nutzen der dadurch freiwerdenden Fläche wäre aus stadtgestalterischer Sicht enorm!

In diesem Sinne hat das Gutachten des Planungsbüros PGT aus Hannover, welches das Aktionsbündnis Innenstadt Bremen als Zweitmeinung zu dem Gutachten von SKUMS und BSAG in Auftrag gegeben hat, geprüft, ob eine Verlegung der Straßenbahn aus der Obernstraße technisch möglich ist (genauere Informationen dazu sind im Anhang 2 zu finden). „Das Planungsbüro kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verlegung der Straßenbahnlinien 2 und 3 aus der Obernstraße in die Martinistraße möglich ist, ohne das ÖPNV-Angebot für die Innenstadt zu verschlechtern. Nach Auffassung der Gutachter lassen die vorhandenen Straßenräume und Radien sowohl eine Gleisverbindung aus der Balgebrückstraße in die Martinistraße als auch eine neue zentrale Umsteigeanlage in der Balgebrückstraße zu“ (Aktionsbündnis Innenstadt, 2021b: 1). Folgende Schritte sind diesbezüglich aus unserer Sicht in einem nächsten Schritt zu prüfen:

1. Bezüglich der vom Gutachten vorgesehenen Autospur:
 - a. Auf welche Seite der Balgebrückstraße bezieht sich dies (Einfahrt in Dechanatstraße oder Ausfahrt aus Wachtstraße/Marktstraße)?
 - b. Ist es vorstellbar, den Autoverkehr hier zu sperren, um mehr Platz zu generieren?
2. Warum braucht es auf einer Seite der Balgebrückstraße eine extra Spur für den ÖPNV-Busverkehr, für die andere Fahrtrichtung jedoch nicht?
3. Ist es vorstellbar, den Fahrradverkehr aus der Balgebrückstraße herauszunehmen, also eine Fußgängerzone in der gesamten Straße zu schaffen, die zudem für den ÖPNV frei passierbar ist? (Mögliches Problem: Radverkehr hält sich daran oft nicht, vgl. bspw. Marktplatz)

Unsere Ansicht des Mehrwerts einer Verlegung der Straßenbahn aus der Obernstraße und für die Gestaltung einer deutlich stärker fußgänger- und aufenthaltsorientierten Kerninnenstadt zwischen Brill und Domsheide wird von den Ergebnissen des Gutachtens wie folgt unterstrichen (vgl. ebd.: 1f.):

- Nachhaltige Belebung und Neuinszenierung der Fußgängerzone, ausgehend von Obern- und Hutfilterstraße bis zu den Wallanlagen im Norden, der Martinstraße mit Schlachte im Süden, dem Brill im Westen sowie der Kulturmeile und dem Ostertor im Osten
- Befreiung des Marktplatzes (mit dem UNESCO-Welterbe Rathaus und Roland sowie Bürgerschaft, Schütting und Dom) vom Straßenbahnverkehr und damit verbundener Gestaltungsmöglichkeit eines ungestörten Ortes der Begegnung
- Gewährleistung der guten Erschließung und Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche, aber auch der Schlachte durch eine neue zentrale Straßenbahnhaltestelle in der Martinstraße im Bereich zwischen Pressehaus und Pieperstraße; ferner erhalte die Martinstraße dadurch eine neue stadträumliche Funktion und würde gleichzeitig MIV-verkehrsberuhigter werden (win-win-Situation)
- Ohne die Straßenbahnverkehre aus der Hutfilter-/Obernstraße könnten die Ampelanlagen der Brill-Kreuzung deutlich leistungsfähiger geschaltet werden. Vor dem ehemaligen Sparkassen-Gebäude und dem möglichen neuen City-Campus (Potential liegt circa bei 9.000 Studierenden und Lehrkräften) könnte zudem eine Vorplatzsituation geschaffen werden
- Parkhäuser in der Peripherie bleiben in Fußläufigkeit zur City

Ferner finden sich auch in der „Strategie Centrum Bremen 2030+“ zentrale Punkte wieder, die eine Verlegung der Straßenbahn von der Obern- in die Martinstraße nahelegen. So soll beispielsweise eine „neue Qualität vernetzter Einkaufs- und Flaniermeilen mit der Obernstraße und der Sögestraße als Rückgrat“ entstehen. „Der Ausbau durchgängiger Wegebeziehungen und vor allem Rundläufe tragen dazu bei. Hier wird ein breites Spektrum unterschiedlicher Einzelhandelskonzepte möglich – von großen bis kleinteiligen und individuellen Einzelhandelsgeschäften – sowie gastronomischen Angeboten. Es wird auf eine zusätzliche Begrünung der Wege und Verkehrsräume als auch auf Möglichkeiten für nicht-kommerzielle Aufenthalte geachtet. Neben Einkauf spielen Erholung, Spiel- und Sport und Begegnungsräume eine große Rolle“ (SKUMS et. al., 2021: 26).

Dies steht im Einklang mit der Forderung in der Strategie, dass der Fußverkehr im Zentrum – ausgehend von Söge- und Obernstraße und perspektivisch von innen nach außen weitergedacht bis Schlachte, Wallanlagen, Brill und Kulturmeile – einen hohen Stellenwert aufweisen soll, weshalb die Erweiterung der Fußgängerzone forciert werden muss (vgl. ebd.: 23). Diese in der „Strategie Centrum Bremen 2030+“ richtigerweise herausgehobenen Punkte führen aus unserer Sicht zwangsläufig zu der Ansicht, dass dies nur dann realisierbar ist, wenn hierfür ausreichend Platz für Flanieren, Aufenthaltsqualität, (Er-)Leben, Bildung, Wohnen, Einkaufen und Kultur besteht. Aus diesem Grund halten wir eine Verlegung der Straßenbahn aus der Obernstraße in die Martinistraße für einen wichtigen Mehrwert.

Diese Argumentationslogik wird in der „Strategie Centrum Bremen 2030+“ durch eine „Machbarkeitsprüfung Straßenbahnverlegung Obernstraße“ im Handlungsfeld 1, Strategie 1, Maßnahme/Projekt 15 ebenfalls konkret aufgegriffen (vgl. ebd.: 20).

IV. Zweifel und Kritik an möglicher Verlegung der Straßenbahn von Obern- in Martinistraße

Bei all dem bisher dargestellten Nutzen einer Straßenbahnverlegung für die Innenstadt sowie den Schwächen der derzeitigen Situation gibt es auch zum Teil ernstzunehmende Zweifel an dieser Variante. Diese seien im Folgenden kurz skizziert, können jedoch insgesamt entkräftet werden.

Kritiken: Die Verlegung der Straßenbahn in die Martinistraße ...

- ... verhindert die Beruhigung und Attraktivierung der Martinistraße.
Entgegnung: Zumindest der Punkt der Beruhigung kann dahingehend relativiert werden, als dass gerade durch Verlegung in die Martinistraße der MIV dort automatisch geringer werden würde. Unterstellt man zudem, dass die Straßenbahn entweder durch die Obern- oder Martinistraße führen muss, so weist die Obernstraße erkennbar das größere Potenzial für eine Flaniermeile auf.
- ... führt zu längeren und beschwerlichen Wegen von der Innenstadt/Behörden zu ÖPNV.
Entgegnung: Diese Kritik ist durch die Möglichkeit zweier neuer Haltestellen Pieperstraße und u.U. Violenstraße (vgl. PGT, 2021: 27) obsolet.
- ... kostet mindestens 50 Millionen Euro.
Entgegnung: Hier ist nochmals zu prüfen, ob dabei Fördermittel für Innenstadtprojekte sowie der Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung möglich sind, zudem sind die Kostenveranschlagungen von SKUMS differenziert zu betrachten. Es ist hier insbesondere zu prüfen, ob ein teurer Rückbau der Gleise sinnvoll und erforderlich ist oder die Gleise nicht zum Beispiel mit einer deutlich kostengünstigeren, optisch ansprechenden Abdeckung versehen werden könnten, um sie im Bedarfsfall auch wieder als Ausfallstrecke nutzen zu können.
- ... dauert ohne Klagen bis Inbetriebnahme siebeneinhalb bis elf Jahre, was zu massiven Beeinträchtigungen der Innenstadt über Jahre bis hin zu einem Jahrzehnt bis Bauende einhergeht.
Entgegnung: Das ist richtig – aber wenn Kosten/Nutzen in Verhältnis stehen, sollte dies nicht abschrecken, wenn man langfristig denkt. Zudem wären beim Festhalten am Status quo ebenfalls Innenstadtarbeiten im Bereich Denkmalschutz sowie Barrierefreiheit notwendig.
- ... konterkariert das Zusammenwachsen von Innenstadt und Schlachte.
Entgegnung: Neue Haltestelle Pieperstraße
- ... und eine damit verbundene mögliche Konzentrierung der Haltestellen in der Balgebrückstraße führt zu noch stärkerem Gedränge und Querungsverkehr zwischen allen verschiedenen

Verkehrsteilnehmer:innen.

Entgegnung: Hier scheint eine saubere Lösung möglich, die es zu entwickeln gilt; außerdem ist die jetzige Haltestellensituation an der Domsheide unübersichtlich und verwirrend. Zukünftig müssen dann – wie heute – Umsteigende zwischen Balgebrück-Haltestelle und Domsheide-Haltestelle hin und her laufen.

- ... bringt Probleme der Barrierefreiheit (Menschen mit Behinderungen, alte Menschen zum Teil mit Rollator, Familien mit Kinderwagen) im Falle der möglichen Haltestelle Pieperstraße (Neigungswinkel) mit sich.

Entgegnung: Dies ist zunächst zu prüfen – und dafür gibt es zahlreiche städtebauliche Lösungen. Außerdem ist die heutige Haltestellensituation in der Obern- und Hutfilterstraße keineswegs barrierefrei, weil die Haltestellen auf Straßenniveau liegen. Dies könnte man hier auch nur schwer ändern, wollte man den Charakter der Fußgängerzone nicht beeinträchtigen. Eine neue Haltestelle in der Martinstraße böte die Möglichkeit, dies zu ändern.

- ... bringt keine erhöhte Aufenthaltsqualität für die Obernstraße, da diese aufgrund ihrer Lage („zugig“) per se keine Aufenthaltsqualität birgt.

Entgegnung: Windbarrieren wie bspw. Bäume können das Windproblem lösen, diese müssten ohnehin dort gepflanzt werden.

V. Fazit

Folgende zusammengefasste Punkte bieten einen hohen Nutzen für den Wandel der Innenstadt, die eine Verlegung der Straßenbahn von Obern- in Martinstraße nahelegen. Diese bedingen sich, wie oben ausführlich erwähnt, teilweise gegenseitig und setzen zusammen Synergieeffekte frei:

- Erhöhte urbane Aufenthaltsqualität und Verweildauer, unter anderem durch Außengastronomie, Kultur, Erholungsflächen (weg von „Konsumstadt“ hin zu „Quartier Innenstadt“)
- Teilansiedlung von Bildungs- und Hochschulbereich, um Belebung durch junge Menschen zu gewährleisten
- Nutzungsdurchmischung: Mehr Wohnen (ggf. auch in oberen Stockwerken in der Obernstraße) und Arbeit („Wo Arbeit und Wohnen ist, ist auch Leben“)
- Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten (Dächer, Verschattung, Sammelbecken Regenwasser)
- Stadtmobiliar (Bänke, Tische, Fahrradständer, etc.)
- Städtebauliche Gestaltung der Übergänge zu „Am Brill“ und Marktplatz/Domshof

Durch die Verlegung der Straßenbahn kann folglich ein neuer Aufenthaltsbereich entstehen, der zum Flanieren und Verweilen einlädt und Raum für Außengastronomie und Aktionen bietet. Dieser birgt einen enormen Nutzen und Mehrwert für eine zukunftsfähige Innenstadt im Sinne eines „Quartiers“. Ohne eine attraktive Obernstraße wird die Martinstraße nur schwerlich einen Mehrwert entwickeln können. Zudem wäre die Verlegung ein logischer Schritt hin zu einer verkehrsfreien Innenstadt und damit verbunden der Stärkung einer fußgängerfreundlichen Innenstadt.

Visualisierungen einer straßenbahnfreien Obernstraße



ravens+architekten/Archisurf



ravens+architekten/Archisurf

Literatur

Aktionsbündnis Innenstadt (2021a): Aktionsbündnis Bremer Innenstadt: Vom Aktionsprogramm zum wirklichen Aufbruch. Hrsg.: Handelskammer Bremen. URL: <https://www.handelskammer-bremen.de/wirtschaft-positionieren/stadtentwicklung/aktionsbueundnis-bremer-innenstadt-vom-aktionsprogramm-zum-wirklichen-aufbruch-4991256> (zuletzt abgerufen: 26.10.2021)

Aktionsbündnis Innenstadt (2021b): PM vom 16.08. zum PGT-Gutachten.

Bremer-City (2021): Vitale Innenstädte 2020 - Ergebnisse für Bremen. URL: <https://www.bremen-city.de/neuigkeiten/aktuell/vitale-innenstaedte-2020-ergebnisse-fuer-bremen/>(zuletzt abgerufen: 26.10.2021).

IFH Köln (2021b): VITALE INNENSTÄDTE 2020 AUSWERTUNGSERGEBNISSE FÜR BREMEN. Hrsg. Handelskammer Bremen. URL: <https://www.handelskammer-bremen.de/blueprint/servlet/resource/blob/5026264/56d0efb6caa71d4742d69ca39c606a11/vitale-innenstaedte-2020-data.pdf> (zuletzt abgerufen: 26.10.2021).

PGT (2021): Verkehrsuntersuchung zum Trassenverlauf der Straßenbahn In der Bremer Innenstadt (Auftraggeber: Aktionsbündnis Bremer Innenstadt; Auftragnehmer: PGT Hannover)

Salot/Santner (2018): Stellungnahme zur Innenstadtentwicklung in Bremen. Hrsg.: Arbeitnehmerkammer Bremen. URL: https://www.arbeitnehmerkammer.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Politik/Wirtschaft/Infrastruktur/Stellungnahme_Innenstadtentwicklung_20180406.pdf (zuletzt abgerufen: 26.10.2021)

Senatspressestelle Bremen (2021): 2. Innenstadt-Gipfel spricht sich für Fortsetzung des Aktionsprogramms aus. URL: <https://www.senatspressestelle.bremen.de/pressemitteilungen/2-innenstadt-gipfel-spricht-sich-fuer-fortsetzung-des-aktionsprogramms-aus-357612?asl=bremen02.c.732.de> (zuletzt abgerufen: 26.10.2021).

SKUMS/SWAE/Handelskammer Bremen (2021): Strategie Centrum Bremen 2030+

SPD-Bundespartei Vorstand (2021): Beschluss des Parteivorstands vom 08.05.2021: Impulse für das Herz der Stadt – Positionspapier zur Zukunft der Innenstädte: URL: https://www.spd.de/fileadmin/user_upload/SPD_Positionspapier_zur_Zukunft_der_Innenstaedte.pdf (zuletzt abgerufen: 26.10.2021).

Wehrmann (2020): Wie kommt Leben in die City? Hrsg.: Arbeitnehmerkammer. URL: <https://www.arbeitnehmerkammer.de/service/bam/ausgaben/ausgabe-novemberdezember-2020/wie-kommt-leben-in-die-city.html> (zuletzt abgerufen: 26.10.2021).