

Bremer Innenstadt jetzt gestalten

Durch private Initiative in den letzten Monaten wird wieder positiv über die Bremer Innenstadt gesprochen. Diese Initiativen werden von der CDU Bremen begrüßt. Sowohl eine Belebung des Domshofs, als auch die Wiederherstellung des Jacobs Areal und ein neues City Center werden die Sogwirkung der City spürbar verbessern. Dieses ist auch dringend notwendig, hat doch der rot-grüne Senat in den letzten Jahren in Bremen viele Fehler gemacht. Trotz dieser Fehler darf dieses aber nicht bedeuten, dass sich die Bremer Politik jetzt gänzlich aus der Gestaltung der Stadtentwicklung zurückzieht.

Auch zukünftig ist die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt von zentraler Bedeutung. Für die CDU Bremen bedeutet dieses die gleichberechtigte Förderung der Verkehrsarten. Eine Förderung des ÖPNV darf z.B. nicht durch Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden. Wir wollen alle Verkehrsarten fördern und dabei Gleichberechtigung erreichen. Gleichberechtigung heißt aber nicht, dass alles auf einem Raum stattfinden muss, sondern wir wollen eigenständige Achsen schaffen. Für den motorisierten Individualverkehr müssen weiterhin genügend Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sein.

Bereits im Jahr 2011 hat der Kreisverband der CDU Vorschläge für eine attraktivere Innenstadt gemacht. Diese Vorschläge werden mit diesem Papier jetzt fortgeschrieben.

A 281

Die CDU wird sich weiter für eine zügige Realisierung der Schließung des Autobahnringes mit Wesertunnel einsetzen. Innerhalb dieses Ringes wohnen 250000 Menschen, die von diesem Projekt profitieren. Es gilt, möglichst schnell mit dem Bau des Wesertunnels zu beginnen. Die Schließung des Rings der A 281 wird die größte Entlastung von Verkehren in der bremischen Geschichte mit sich bringen und Suchverkehre durch die Stadt wird es dann nicht mehr geben. Weiter eröffnet dieses Optionen für die Entwicklung der Innenstadt.

City-Ring gestalten

Wir werden für den Straßenverkehr einen neuen City-Ring gestalten. Dieser beinhaltet unter anderem die Straßen Am Wall, Altenwall, Tiefer, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Westerstraße und die Stephanibrücke. An dieser Stelle soll geprüft werden, ob es eine direkte Anbindung an die Eduard-Schopf-Allee / Am Wall geben kann, die es während der Bauphase schon einmal gab. Mit dem neuen City-Ring werden die anderen Verkehrsoptionen möglich, wie z.B. Rückbau der Martinstraße und der Bürgermeister-Smidt-Str. zwischen Wall und Martinstraße. Hierdurch wird die Innenstadt erweitert, der Fluss in die Mitte der Stadt gerückt und insbesondere die Neustadt weiter aufgewertet.

Neue Stephanibrücke erweitert bauen

Nach Aussagen des Baussenators ist es erforderlich, die Stephanibrücke innerhalb der nächsten 10 Jahre zu erneuern. Es ist daher wichtig, dass die Brücke ausreichende Kapazitäten bekommt, um die Verkehre von der Innenstadt in die Neustadt auf separaten Spuren zu kanalisieren. Hierdurch kann auch der Abfluss der Verkehre aus der Überseestadt sichergestellt werden. Eine Doppelstöckigkeit der Brücke ist dabei zu prüfen.

Überseestadt verkehrlich besser anbinden

Im Rahmen der o.g. Maßnahmen ist auch die verkehrliche Anbindung der Überseestadt deutlich zu verbessern. Hierbei sind die Spuren auf der Eduard-Schopf- Allee zu erweitern, der Zugang über die Emders Straße, die Lloydstraße und das Überseetor zu optimieren.

Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen Martinistraße und Am Wall für den Autoverkehr schließen

Die nächste große Aufgabe der Innenstadtentwicklung, ist eine verbesserte Verbindung zwischen Stephaniviertel und Innenstadt zu realisieren. Viele Maßnahmen der letzten Jahre haben noch nicht dazu geführt, dass das Stephaniviertel - insbesondere zwischen Faulenstraße und Am Wall - seinen zentralen Charakter wieder gewinnen konnte. Nach der Schließung des Brilltunnels muss nun insbesondere diese Verbindung gestärkt werden. Hierzu werden wir diesen Bereich für den Autoverkehr schließen und die Haltestellen um den Brill hierher verlegen. Dadurch soll die Innenstadt durch eine neue Mitte zentral erreichbar sein und sich die Ströme schnell in Richtung Stephaniviertel oder Marktplatz verteilen können.

Busbahnhof zügig realisieren

Die Zustände am Breitenweg sind vor dem Hintergrund der steigenden Zahlen der Busreisen sowohl für die Gäste als auch für alle Verkehrsteilnehmer völlig inakzeptabel. Wir erwarten von der Stadt eine zeitnahe Realisierung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) auf dem Gelände des ehemaligen Fruchthofs.

Abriss der Hochstraße am Breitenweg

Nach Fertigstellung des Autobahnringes und des City-Ringes mit seinen verkehrlichen Entlastungswirkungen bietet sich endlich die Gelegenheit, die ungeliebte Hochstraße am Breitenweg abzureißen. Dann kann die Straße Breitenweg unter Wegfall der Parkplätze zu einer Allee umgestaltet werden, womit es eine bessere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt geben wird. Die Tragfähigkeit dieses Konzeptes ist im Vorfeld durch eine Simulation zu belegen. Zusätzlich wird mit dieser Maßnahme eine deutliche Wohnumfeldverbesserung der Bahnhofsvorstadt erreicht werden.

Rückbau der Martinistraße auf eine Spur

Bremen hat sich seit 1990 deutlich zum Wasser geöffnet. Dieser Schritt war richtig und notwendig. Die vielen Menschen, die sich jedes Wochenende an der Schlachte aufhalten, belegen den Erfolg dieser Entscheidung. Wir werden in den nächsten Monaten ein Konzept erarbeiten, das eine noch bessere Zugänglichkeit der Weser von der Innenstadt ermöglicht. Hierzu gehört auch der Rückbau der Martinistraße auf zwei Spuren.

Kostenlose Straßenbahn

Im Rahmen der Stärkung der Bremer City wird die Benutzung der Straßenbahn innerhalb des neuen City-Ringes für alle Nutzer kostenlos sein. Ein Konzept hierzu soll mit der BSAG erarbeitet werden.

E-Mobility stärken

Wir werden zeitnah ein Konzept entwickeln, mit dem wir die E-Mobility in Bremen fördern. Im Bereich der Bremer City werden wir bei der Neuschaffung von Parkplätzen (im Straßenraum und in Parkhäusern) eine entsprechende Zahl der Parkplätze mit Ladesäulen ausrüsten und bei allen Parkplätzen die Voraussetzung für eine späteren Umrüstung schaffen. Mit der Handelskammer und der Unternehmen aus der Logistikbranchen werden wir ein Konzept für die Umstellung der „letzten Meile“ auf E-Fahrzeuge vorlegen.

Wohnen in der City

Es ist zu beobachten, dass immer mehr Menschen in den Innenstädten wohnen möchten. Bremen hat einen überproportionalen Anteil von alten Bürogebäuden in der Stadt. Wir werden ein Programm auflegen, welches die Umwandlung von Büro- zu Wohnflächen fördert und gleichzeitig dafür sorgt, dass diese Gebäude höchste ökologische Standards erfüllen.

Flusspunkte zügig realisieren und fortschreiben

Im Jahr 2005 wurden die 10 Bremer Flusspunkte vorgestellt. Mit dem Leitmotiv „10 in 10“ sollten attraktive Innenstadtlagen am Wasser durch neue städtebaulich anspruchsvolle Projekte die Innenstadt mit neuen architektonischen Impulsen weiter aufwerten. Erste Projekte wurden umgesetzt. Wir werden für jeden realisierten Flusspunkt ein neues Projekt definieren, damit die Weser weiterhin im Mittelpunkt der städtischen Entwicklung bleibt. Weiter werden wir neue Flusspunkte in den Bereichen AB-Inbev, Hohentorshafen, Kelloggs-Gelände, Lankenauer Höft und Mondelez definieren.

Neues Museum auf der Weserspitze realisieren

Seit vielen Jahren wird überlegt, wo das Neue Museum Weserburg eine neue Heimat finden kann. Unter den 10 Flusspunkten war die Weserspitze der Highlight. Bis heute ist dieses Projekt nicht realisiert worden. In Zusammenarbeit mit privaten Investoren und privaten Sammlern soll Bremen an dieser Stelle zum Zentrum für zeitgenössische Kunst in Deutschland werden.

Sparkasse durch Hochschule / Universität nutzen

Durch die Entscheidung der Sparkasse, den Hauptsitz an die Universität zu verlegen, werden wichtige Flächen im Herzen der Stadt frei. In Zusammenarbeit mit den Hochschulen und der Universität soll geprüft werden, in wieweit eine Nutzung dieser Gebäude für Lehre und Forschung möglich ist. Ein besonderes Augenmaß gilt hier möglichen Ausgründungen und Existenzgründern. Wissenschaftliche Einrichtungen beleben die Innenstädte – dieses sollte Bremen für sich nutzen.

Fahrradstadt Nummer 1

Bisher liegt Münster an der Spitze der fahrradfreundlichsten Städte. Bremen möchte sich hier an die Spitze begeben. Zusammen mit dem ADFC wird ein Konzept entwickelt, wie stufenweise dieses Ziel erreicht werden kann. Nach dem Vorbild anderer Städte wird es an vielen Ecken der Stadt Leihfahrräder geben, die unkompliziert den Einwohnern und Gästen zur Verfügung stehen werden.

Programm für vitale Stadtteile

Bremen ist vielschichtig und lebendig. Dazu tragen in erheblichem Maße die Stadtteile mit ihren jeweiligen Zentren bei. Insbesondere mit dem Ostertor, dem Steintor und der Neustadt gibt es wichtige Wechselbeziehungen mit der Innenstadt. Vielfältige Probleme beeinträchtigen die Entwicklung der Stadtteilzentren, die jedoch eine wichtige Identifikations- und Ankerfunktion für die Menschen in den Stadtteilen ausüben. Mit einem Investitionsprogramm zur Stärkung der Stadtteilzentren wollen wir dieser Entwicklung entgegenreten und diese Zentren fit für die Zukunft machen. Diese Investitionen sollen insbesondere privates Engagement ermöglichen.

Kataster für Straßen mit überregionaler Bedeutung schaffen

Unklare Kompetenzen, insbesondere in Fragen der Verkehrspolitik beeinträchtigen immer wieder die Stadtentwicklung in Bremen. Um Klarheit bei Entscheidungen zu bekommen, werden wir ein Kataster für Straßen mit überregionaler Bedeutung anlegen, **in denen die Baudeputation allein entscheiden kann.**

Bremen, den 08. August 2017

CDU Bremen-Stadt