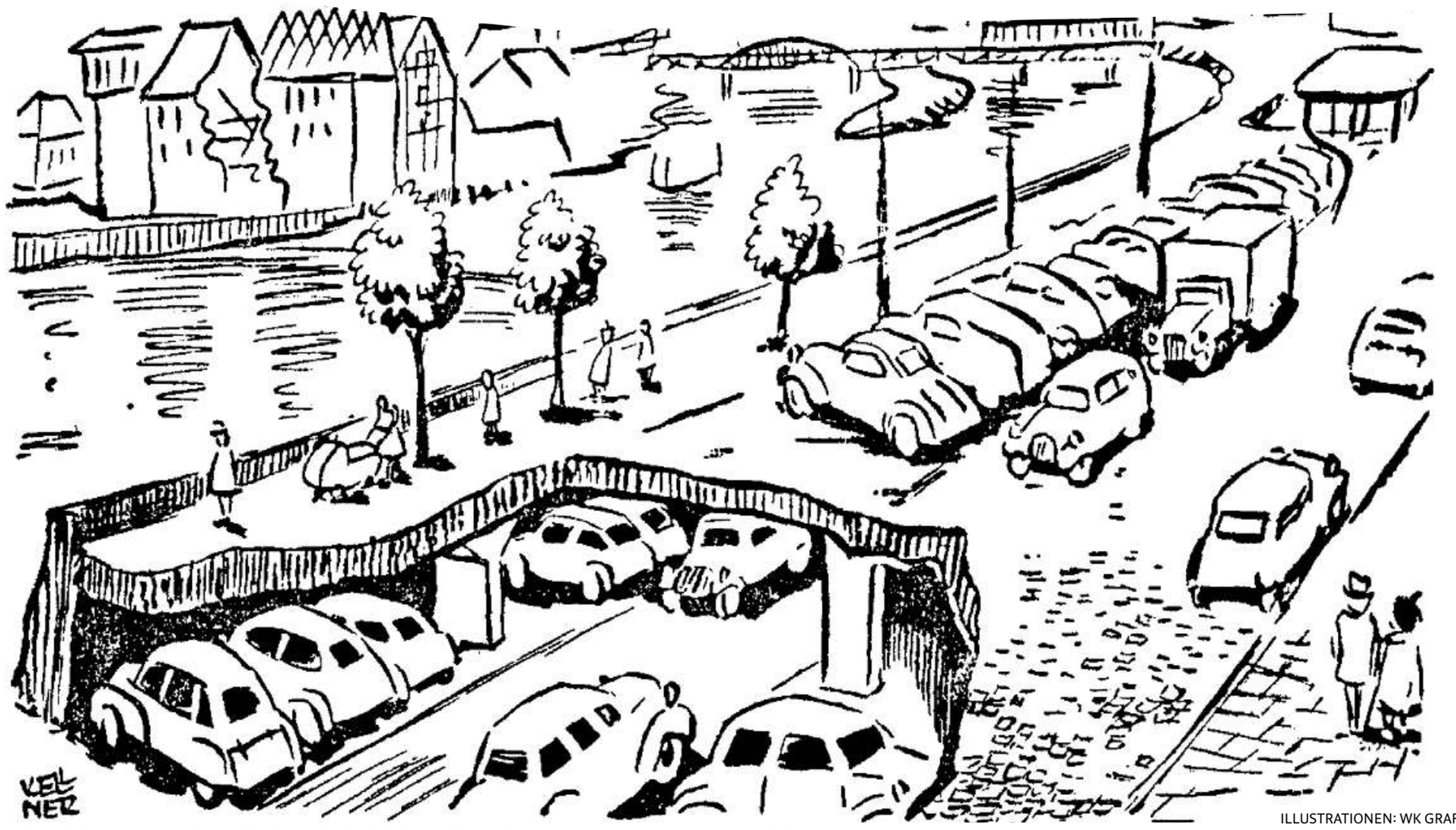
IDEEN AUS DER NACHKRIEGSZEIT: UNREALISIERTE BREMER PROJEKTE

Alles nur geplant



Eine Tiefgarage unter der Schlachte, wie sie sich der Zeichner des WESER-KURIER 1950 vorgestellt hat.

ILLUSTRATIONEN: WK GRAFIK

Großgarage an der Schlachte (1950)

Dort, wo heute Kneipengänger an der Schlachte sitzen und Ausflugsschiffe dümpeln, sollte nach einem Plan des Bremer Architekturbüros Dr. Seume und Hafemann ein unter- wie überirdischer Parkplatz entstehen. Die Architekten luden im Januar 1950 zu einer von gut 100 Interessenten besuchten Vorstellung ihrer Idee ein, über die der WESER-KURIER berichtete. Danach sollten unterhalb des Schlachteufers, links und rechts von einer durchgehenden Fahrbahn, insgesamt 120 Parkboxen entstehen. Auch zur Finanzierung hatte man einen Vorschlag: Wer später einen Parkplatz haben wollte, sollte sich mit einem Baukostenzuschuss von 3000 Deutscher Mark beteiligen. Damit das vor allem für Firmen aus der Innenstadt attraktiv ist, versprach man Parkflächen von 2,50 m Breite und 5,50 m Länge, sodass auch kleinere Lieferwagen dort stehen können. Heute würde so eine Dimensionierung immer noch für einen Oberklasse-SUV reichen. Doch die Anlieger und die Bauverwaltung blieben skeptisch: Man war der Meinung, dass eine derartige Anlage nicht in die Nähe zweier Brücken gehöre und befürchtete, dass eine Tiefgarage die Standfestigkeit der auf Dünen erbauten Häuser an der Schlachte gefährdet.

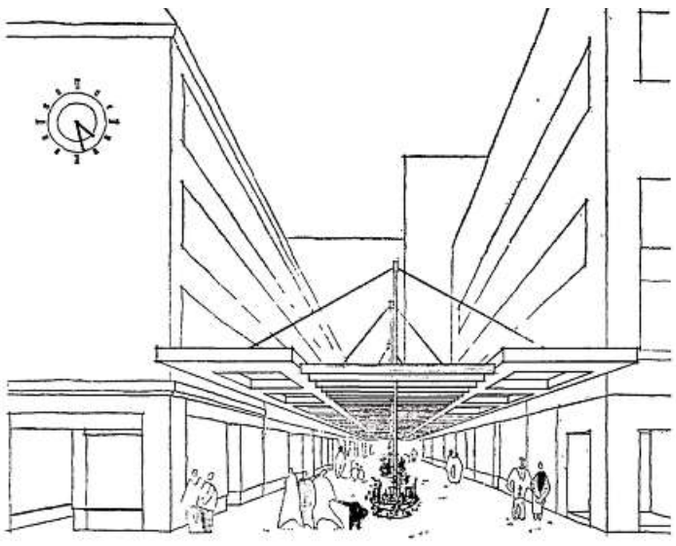
VON TIMO THALMANN

Das tägliche Verkehrs-Chaos an diesem Nadelöhr sollte endlich enden: „Kein Kreisverkehr mehr am Stern“ ergänzt um den Hinweis „Bausenator plant ampelgesteuerte Kreuzung“ war daher am 24. Mai 1974 der Titelaufmacher im Bremer Lokalteil des WESER-KURIER. Dass aus diesen Planungen nichts wurde, ist bekannt. Aber es ist nicht das Einzige, zum Teil langjährig vorangetriebene Verkehrs- und Planungsprojekt in und rund um die Bremer Innenstadt, dass nie realisiert wurde. Je nach Sichtweise kann man jedes Beispiel als Glücksfall oder verpasste Chance werten.

Der Blick ins Zeitungsarchiv offenbart jedenfalls, dass sich ab 1945 mehr Vorhaben zerschlugen als die heute viel zitierte Mozarttrasse. Der erfolgreiche Protest gegen den Bau einer Verkehrsschneise durch das Viertel, entlang der Mozartstraße mit Anschlüssen zum nur deswegen überhaupt entstandenen Rembertikreisel auf der einen und zu einer neuen, dann nicht mehr gebauten Brücke in die Neustadt zum Kirchweg auf der anderen Seite, gilt heute als Wendepunkt einer bis dahin vor allem technokratischen Stadtplanung.

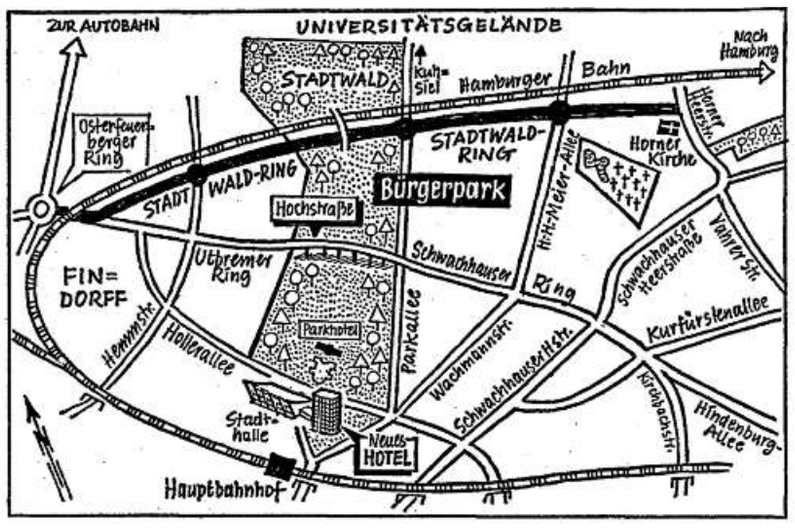
Überdachung aus Glas für die Sögestraße (1964)

Mit der geplanten Fußgängerzone verband die Bremer Aufbaugemeinschaft 1964 eine besondere Idee: Sie wollte die Sögestraße durchgehend bis zur Obernstraße überdachen. Der Plan wurde immerhin so konkret vorangetrieben, dass 1969 der Entwurf für eine Art gläsernes Zeltdach mit einem eigens ausgelobten Architektenpreis ausgezeichnet wurde. Die Baudeputation der Stadtgemeinde Bremen bewilligte außerdem 20.000 Mark aus dem städtischen Haushalt für eine Machbarkeitsstudie. Doch bei den Anliegern fand der Plan keine Mehrheit. Rund zwei Jahrzehnte später wurde er aber noch mal von der Handelskammer und der Wirtschaftsförderung in mehreren Planungsgutachten aufgegriffen. „Sinnvolle Ergänzung der vorhandenen Passagen, ein Attraktivitätsschub, der auch auf angrenzende Straßen ausstrahlt - diese positiven Erwartungen verknüpft Handelskammer-Geschäftsführer Hans Gehrt von Aderkas mit einer Überdachung der Sögestraße“, berichtet der WESER-KURIER im November 1999. Aber auch diesmal wurde nichts draus, unter anderem weil die Feuerwehr Bedenken beim Brandschutz äußerte und nicht zuletzt, weil die Anlieger den Bau hätten bezahlen müssen.



Ein Glasdach über der Sögestraße wurde mehrfach geplant und verworfen.

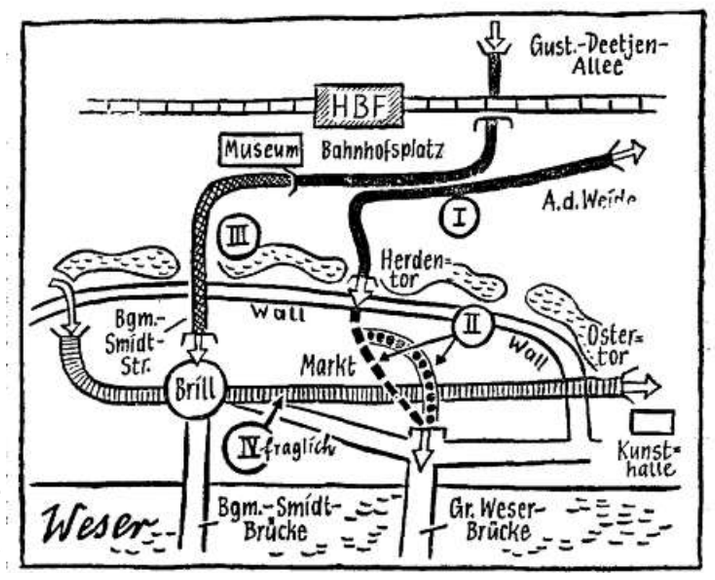
Hochstraße über dem Bürgerpark (1967)



Um eine Hochstraße quer über den Bürgerpark zu verhindern, schlug der Bürgerparkverein als Alternative eine Stadtwald-Ringverbindung vor.

Nach rund 100 Jahren Planung sollte es Ende der Sechzigerjahre endlich ernst werden mit dem sogenannten Schröderring. Die Bezeichnung geht auf Alexander Schröder zurück, der 1846 seine Funktion als Bremer Baurat übernahm. Der Stadtplaner konzipierte eine Ringverbindung durch die damaligen Vorstadtbereiche Ostertor, Steintor und Schwachhausen, der vom Waller Ring über den Utbremer Ring zum Schwachhauser Ring und über die Kirchbachstraße bis zur Stader Straße reichte. Die heutige Erdbeerbrücke ist die Fortsetzung dieser Verbindung über die Weser. Sie ist tatsächlich nur entstanden, weil man plante, den Schröderring als Verkehrsanbindung zur geplanten Universität doch noch zu verwirklichen. Das bedeutete allerdings einen Streckenabschnitt quer durch den Bürgerpark. Gedacht war eine vierspurige Straße dort, wo heute die Melchersbrücke den Emmasee überbrückt. Um den Park dafür nicht zu zerschneiden, wurde wahlweise ein Tunnel oder eine Hochstraße favorisiert. Die Unterquerung des Bürgerparks wurde wegen des hohen Grundwasserstandes als schwierig und zu teuer bewertet. „Eine Hochstraße dagegen ließe sich elegant anlegen und würde nur einen Bruchteil der bei einem Tunnelbau entstehenden Kosten erfordern. Bürgermeister Koschnick hält eine solche Lösung für diskutabel“, hieß es im Januar 1967 im WESER-KURIER.

Die Unterpflaster-Straßenbahn (1959)



Die geplanten Tunnelabschnitte einer Unterpflaster-Straßenbahn.

Die Verlagerung großer Straßenbahnabschnitte unter die Erde beherrschte ab Ende der Fünfzigerjahre fast zehn Jahre lang die Verkehrsplanung. Die BSAG ging bei dem Projekt von wenigstens drei Tunnelröhren aus: die erste von der Gustav-Deetjen-Allee durch den gleichnamigen Tunnel über den Bahnhofsplatz bis zum Übersee-Museum und dann weiter unterhalb der Bürgermeister-Smidt-Straße bis zum Brill, die zweite ab An der Weide westlich des Rembertitunnels (heute Friedenstunnel) über den Hauptbahnhof durch die Bahnhofstraße bis zum Herdentor und weiter in Richtung der neuen Großen Weserbrücke (heute Wilhelm-Kaisen-Brücke). Die dritte Verbindung wäre dann die große Innenstadtquerung unterhalb der Obernstraße vom Brill bis zur Kunsthalle geworden. Doch als Bausenator Hans Stefan Seifriz (SPD) 1974 einen „Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975–1985“ vorlegte, war jeder Tunnelbau für die Straßenbahn aus Kostengründen gestrichen. Aber nach 1985 muss die Straßenbahn laut diesem Plan „wenigstens streckenweise unter Pflaster geführt werden, da zum Beispiel im Bereich Hauptbahnhof-Herdentor ebenerdige Lösungen keinen nachhaltigen Erfolg versprechen.“ Doch daran dachte dann in den Achtzigerjahren niemand mehr.

Die Straßenbahn in der Martinistraße (1951)

Die Martinistraße, wie sie 1951 geplant war, mit Straßenbahn. Die war aber schon 1953 wieder aus der Planung verschwunden.

Die Idee, die Straßenbahn von der Obernstraße in die Martinistraße zu verfrachten, ist bereits so alt wie die Martinistraße selbst. Diese Verbindung zwischen Tiefer und Brill ist ein Kind der Nachkriegszeit, auch wenn erste Ideen schon früher kursierten. „Martinistraßendurchbruch“ hieß das fast 20 Jahre lang, denn es sollte bis 1968 dauern, bevor aus der ehemaligen Sackgasse tatsächlich eine vierspurige, 26 Meter breite und durchgehende Verbindung zur Brillkreuzung wurde. Dabei hatte man die grundsätzliche Planung dazu schon 1949 beschlossen, damals inklusive einer Verlegung der Straßenbahn. Doch dieser Teilaspekt wurde bereits 1953 wieder zu den Akten gelegt, weil man davon ausging, dass die Straßenbahn als Verkehrsmittel in der Zukunft an Bedeutung verlieren werde. Dem Oberleitungs-Omnibus gehörte angeblich die Zukunft. Da lohne sich die teure Verlegung nicht mehr. Außerdem lag ein Gutachten der Firma Philipp Holzmann AG vor, in dem ausgerechnet wurde, dass eine, wie es seinerzeit genannt wurde, „Unterpflaster-Straßenbahn“ unterhalb der Obernstraße den Verkehr noch stärker entlasten würde. Denn das war überhaupt die Grundidee für die Existenz der Martinistraße: Die Entlastung der Innenstadt vom „jetzigen Verkehrsgewühl“, wie der WESER-KURIER es 1955 formulierte.