Nächste Haltestelle Ratskeller

Vor 70 Jahren sollte eine Unterpflasterbahn die Verkehrsprobleme in der Bremer Innenstadt lösen. Doch es kam anders.

VON EBERHARD SYRING

FOTO: GEORG SCHMIDT

Eine Fotomontage zeigt, wie man sich 1954 eine Unterpflasterbahn in Bremen vorstellte. Beim Polizeihaus sollte sie unter die Erde gehen.

Sollen die Straßenbahnlinien 2 und 3 weiter durch die Obernstraße fahren, oder sollen sie über die Martinistraße geführt werden oder gar durch die Neustadt? Bei der aktuellen Diskussion über die beste innerstädtische ÖPNV-Route wird häufig vergessen, dass dieses Thema schon eine recht lange Vorgeschichte hat. Und lange Zeit wurde dabei vor allem eine Lösung bevorzugt: der unterirdische Verlauf der beiden in Ost-West-Richtung die Innenstadt querenden Linien. Schon Ende der 1920er-Jahre gab es den Vorschlag, diese Linien am stadtseitigen Rand der Wallanlagen als „Unterrasenbahn“ zu führen, was aber sogleich als utopisch verworfen wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war allerdings die Bereitschaft zu umfassenderen Lösungen in Verkehrsfragen deutlich gestiegen. Der Zerstörungsgrad Bremens sei so erheblich, hieß es etwa seitens des Stadtplanungsamtes, „dass wir nicht so etwas wie Altstadtsanierung betreiben können, sondern dass wir die ungeheuerliche Aufgabe einer Neugestaltung zu bewältigen haben“. Schon vor dem Krieg war die Verkehrsdichte im Bremer Stadtkern beklagt worden. Mit der rasch voranschreitenden Automobilisierung hatte sich das Problem jedoch deutlich verschärft. In eine Beschreibung zur Verkehrslage hieß es im August 1951 im WESER-KURIER: „In den Straßen der Altstadt stauen sich jetzt schon zu Zeiten des starken Verkehrs Karawanen von Fahrzeugen. Die Fahrbahnen sind höchstens zwölf Meter breit und wenn dann auf beiden Seiten noch Fahrzeuge parken, bleiben für den fließenden Verkehr die beiden inneren Fahrspuren, die meistens durch Straßenbahnen blockiert werden.“

Schienen- und Gummiverkehr

Als eine mögliche Lösung diskutierte man bereits damals die Verlegung der Straßenbahn in den seinerzeit erst geplanten „Martinidurchbruch“ als leistungsstarker Ost-West-Verkehrsachse. Eine solche Lösung wurde verworfen, weil das nur zu erneuten Engpässen im Bereich Wachtstraße und Balgebrückstraße führe. Vor der Fertigstellung der neuen Großen Weserbrücke 1960 floss noch ein Großteil des Nord-Süd-Verkehrs über die rund 40 Meter weiter westlich gelegene alte Brücke und von dort durch die Wachtstraße in Richtung Marktplatz.

Bremens „gute Stube“ war damals vor allem ein Verkehrsknotenpunkt. Hier kreuzten sich die wichtigen Straßenbahnlinien. Um das Verkehrschaos zu bändigen, schlugen die Bremer Verkehrsexperten eine „Trennung von Schienen- und Gummiverkehr“ vor. Da das aufgrund der räumlichen Enge nicht nebeneinander möglich schien, war die nahe liegende Lösung, den öffentlichen Verkehr in den Untergrund zu verlegen, das, was sich in den Metropolen bereits seit der Jahrhundertwende durchgesetzt hatte.

So erhielt das im Untergrundbau erfahrene Unternehmen Philipp Holzmann AG 1951 den Auftrag für ein Gutachten zu einer möglichen Unterpflasterbahnstrecke zwischen Doventor und Altenwall, das Ende 1952 vorgelegt wurde. Nach behördeninterner Vorprüfung konnte das Gutachten Ende August 1953 der Öffentlichkeit vorgestellt werden – begleitet von einer Empfehlung der Baudeputation, das Vorhaben zu verwirklichen.

Vorgeschlagen hatte das Bauunternehmen eine 1,7 Kilometer lange Tunnelstrecke mit sieben Haltestellen zwischen den Rampen vor der Kunsthalle im Osten und dem geplanten Berufsschulzentrum im Westen. Das Ganze sollte weniger als 17 Millionen DM kosten. Günstig für die Erdarbeiten wirke sich die Lage der Altstadt auf einer Sanddüne aus, wurde festgestellt. Für die Planungs- und Bauzeit waren vier Jahre anberaumt. Das Bauwerk, ein Stahlbetonkasten von 6,5 x 4,5 Metern Innenmaßen, sollte direkt unter dem Straßenpflaster liegen. Die wichtigen historischen Bauwerke an der Strecke müssten gegen Absacken der Fundamente gesichert werden, hieß es.

In der Tat wurde es zwischen Rathaus und Roland-Statue ziemlich eng für die Trasse, sodass für eine Haltestelle dort kein Platz blieb. Die bisherige Haltestelle beim Roland sollte deshalb zukünftig beim Liebfrauenkirchhof liegen und grenzte unmittelbar an den Bacchus-Keller an. „Nächste Haltestelle Ratskeller“ kommentierten die Bremer Nachrichten mit wohlwollender Ironie, denn an der Notwendigkeit dieses Bauprojektes bestanden seinerzeit wenig Zweifel.

Unterpflasterbahnen lagen voll im Trend

Im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Städten ähnlicher Größe war Bremen mit dem Vorhaben früh dran. Aber auch anderenorts war man schon bald mit ähnlichen Planungen befasst. Das allgemein geteilte Leitbild eines „autogerechten“ Stadtumbaus legte eine Verlegung des innerstädtischen ÖPNV unter die Erde nahe. In Hannover gab es ebenfalls seit den 1950er-Jahren entsprechende Pläne, die ab Mitte der 1960er-Jahre Schritt für Schritt umgesetzt wurden. 1961 entschied der Stuttgarter Gemeinderat, das Schienennetz in der Innenstadt in den Untergrund zu verlegen. In beiden Städten wurde das Prinzip wohl am konsequentesten umgesetzt.

Und in Bremen? Aus einer raschen Umsetzung der geplanten Ost-West-Trasse wurde bekanntlich nichts. Schon bald kamen Stimmen auf, die ein ganzes Netz unterirdisch verlaufender Strecken in der Innenstadt begrüßten. 1957 entstand ein entsprechendes Gutachten des Stuttgarter Verkehrsplaners Walther Lambert, das neben der Ost-West-Strecke zwei weitere unterirdische Strecken vorsah und unter anderem den Bahnhofsplatz damit entlastete. Die Linie 4 sollte von der Straße An der Weide bis zur Balgebrückstraße unterirdisch verlaufen und die Linie 6 vor dem Gustav-Deetjen-Tunnen ab- und an der Bürgermeister-Smidt-Straße wieder auftauchen.

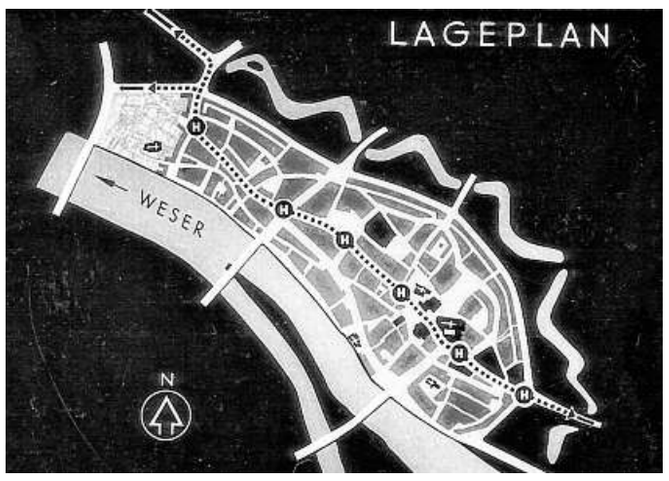
In leicht modifizierter Form sollten diese Pläne Mitte der 1960er-Jahre umgesetzt werden. Nun war der Ost-West-Tunnel nicht mehr das vordringliche Projekt. Die Situation in der Obernstraße hatte sich entschärft, seitdem ab 1954 dort ein Parkverbot bestand und die Straße 1963 ganz für den Autoverkehr gesperrt wurde. Deshalb wollte man mit der Untergrund-Strecke der Linie 4 beginnen, die aber schon in der Violenstraße wieder auftauchen und zwischen Hillmannplatz und Schüsselkorb nicht mehr straßenbegleitend, sondern im großen Bogen und durch einen echten Tunnel unter dem Wallgraben verlaufen sollte. Erste Probebohrungen wurden bereits gemacht, doch dann kam alles anders.

In diesen Jahren war Bremen in einer gewissen Wachstumseuphorie gefangen. Bevölkerungsprognosen hatte eine Einwohnerentwicklung auf 750.000 bis 800.000 vorausgesagt. Bezog man die angrenzenden Orte ein, sah man eine Metropolregion mit rund einer Million Menschen voraus. War da nicht eine echte U-Bahn das geeignetere öffentliche Verkehrsmittel? Das fragte man sich nun in Planung und Politik. 1965 erhielt der Hannoveraner Verkehrsplaner Walter Grabe ein Gutachterauftrag für ein mögliches U-Bahn-Netz in der Hansestadt. Das lag Ende 1967 vor. Es folgte 1968 ein weiteres Gutachten über den Ausbau eines S-Bahn-Netzes vom Verkehrsplaner Rolf Kracke.

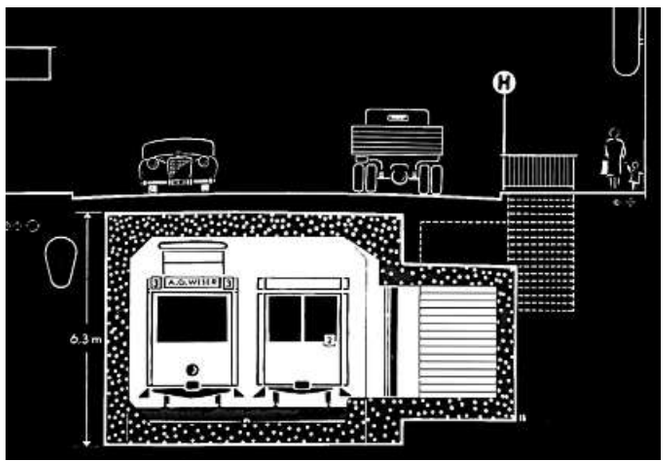
Die Wachstumseuphorie war Mitte der 1970er-Jahre verflogen. Als statt Wachstum ein Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen war, verschwanden viele der optimistischen Großprojekte in den Schubladen der Planungsämter, so die U- und S-Bahn-Planungen. Und auch von der kostengünstigeren Unterpflasterbahn-Variante war nun keine Rede mehr. Wenige Jahre später, im Juli 1979 war das Thema aber wieder aktuell.

In einem von Baustaatsrat Eberhard Kulenkampff in Auftrag gegebenen Verkehrs- und Gestaltungsgutachten für die Innenstadt wurde die Idee der Unterpflasterbahn neu belebt, allerdings in reduzierter Form. Die Linien 2 und 3 sollten nun nur noch zwischen Hutfilter- und Ostertorstraße unterirdisch verlaufen, damit sich für die Fußgängerbereiche oben mehr Gestaltungsmöglichkeiten böten. Schließlich tauchte in einem vom Wirtschaftssenator 1988 in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten die Idee der Unterpflasterbahn ein letztes Mal auf, diesmal sogar als Langstrecke zwischen Doventor und Lüneburger Straße. Danach war das Thema in Bremen vom Tisch.

Dass solche Uralt-Projekte manchmal doch noch spät Vollendung finden, kann man in Karlsruhe sehen. Dort wurde im Dezember 2021 ein Ost-West-Stadtbahntunnel unter der zentralen Kaiserstraße in Betrieb genommen – fast 60 Jahre nach den ersten Vorschlägen. Doch damit ist in Bremen eher nicht zu rechnen.



Linienverlauf der 1953 geplanten Unterpflasterbahn mit den Haltestellen. FOTOS: PHILIPP HOLZMANN AG



Lage der geplanten Unterpflasterbahn im Querschnitt.

Eng wurde es in den 1950er-Jahren häufig in der Obernstraße.