

Abgesang auf ein einstiges Vorzeigeprojekt

Für Bausenator Reinhard Loske und die Grünen ist der Abriss der Hochstraße am Breitenweg beschlossene Sache

VON SIGRID SCHUER



Ein Bild aus der Zeit, als sich die Hochstraße, die damals als ein architektonisches Vorzeige-Projekt gehandelt wurde, noch im Bau befand.
FOTO: HINRICH MEYER

Bremen. Für Baufachleute und Architekten ist sie bis heute ein Wunderwerk der Technik, eine graziöse Schönheit, deren Konstruktion in ihrer Entstehungszeit Ende der 1960er-Jahre als revolutionär galt. Und doch war die Hochstraße über dem Breitenweg stets auch ein städtebaulicher Zankapfel, dessen Abriss immer wieder zur Debatte stand.

Die vierspürige Hochstraße hat eine Gesamtfläche von 12903 Quadratmetern. 11100 Kubikmeter Beton und 1050 Tonnen Baustahl stecken in der Brücke, die mit ihren nur 56 Zentimeter dicken 54 Stahlbeinen und dem geschwungenen Querschnitt eine schwebende Leichtigkeit ausstrahlt. Sie wurde von Januar 1968 bis August 1969 von der Arbeitsgemeinschaft Beton- und Monierbau AG, Dyckerhoff & Widmann KG und der Philipp Holzmann AG erbaut. Ziel war es, den innerstädtischen Verkehr der Bahnhofsvorstadt vom Durchgangsverkehr ganz zu entlasten.

Die Pläne zur verkehrstechnischen Umgestaltung der Innenstadt gehen auf die 40er Jahre zurück, so Detlef Kniemeyer, 1982 bis 2002 Leiter des Stadtplanungsamts. „Damals sahen die Pläne eine Ostbrücke (über die Weser, d. Red.) im Bereich der Mozartstraße vor, die weiter am Bahnhofplatz und am Kopf des Europahafens vorbeiführte und an eine neue Westbrücke anschließen sollte. Im Zuge des Durchbruchs zur Ostbrücke waren ein Opernhaus mit Festplatz, ein Gaugebäude, ein axialer Promenadenplatz und auf der Neustadtseite ein Aufmarschplatz mit Parteiornament vorgesehen“, schreibt Kniemeyer in der „Geschichte der Hansestadt Bremen“.

„Neben der Planung für die Ringstraße stand die Umgestaltung der Innenstadt, die noch nicht zerstört war, im Mittelpunkt der Überlegungen, insbesondere eine mit erheblichen Eingriffen verbundene Umgestaltung ihres östlichen Teils. Wie gesagt, man wollte damals in Bremen Prachtstraßen mit repräsentativen Bauten errichten. Sowohl die Kritik an der ‚unbremischen Art‘ dieser Eingriffe als auch der Krieg verhinderten eine Umsetzung“, so Kniemeyer weiter. Darüber hinaus erklärte der Architekt und NS-Reichsminister für Bewaffnung Albert Speer das stark zerstörte Bremen 1944 zur „Wiederaufbaustadt“.

Frei von Durchgangsverkehr

Unter Leitung von Oberbaurat Wilhelm Wortmann begannen die Planungen für den Wiederaufbau der zerstörten Stadt. Sein Credo: An die Stelle der historischen Stadt sollte eine aufgelockerte „Stadtlandschaft“ oder die „Landschaftsstadt“ treten, wie der ehemalige Amtsleiter ausführt. Der im Mai 1949 von der Bürgerschaft verabschiedete Verkehrslinienplan schloss an Pläne des Baurechts von 1945 an, nach denen „der Verkehr entsprechend der modernen Erfordernisse, auf großen Durchgangsverkehrsstraßen durch die Stadt geleitet werden müsse“.

Nach dem Entwurf des Hauptverkehrslinienplans sollte „das Stadtgebiet vom Durchgangsverkehr freigehalten werden“, so Detlef Kniemeyer. „Für den Durchgangsverkehr waren vorgesehen: der Ausbau der Autobahnen, insbesondere die Blocklandstrecke, ein Tangentenring, Autobahnanschlüsse sowie die Verbindung zwischen Hemelingen und der Neustadt. Im Kernbereich der Stadt sollten der innere Straßenring mit dem Martinstraßendurch-

bruch und eine Straßenverbindung zwischen der Altstadt und Ostertor über die Bischofsnadel geschaffen werden. Eine entscheidende Idee des 1949 von der Bürgerschaft verabschiedeten Verkehrslinienplans war der Ausbau von vier leistungsstarken Tangentialstraßen (Tangentenring oder ‚Tangentenviereck‘ genannt), die den Autoverkehr an die Innenstadt heranführen sollten, ohne sie zu durchschneiden“.

1966 bis 1968 wurde die neue Stephani- brücke gebaut. Im Anschluss daran entstand mit dem Ausbau der Bundesstraße 6 (Oldenburger Straße) als Hochstraße (Fly-Over) die Westtangente. Etwa zur gleichen Zeit erfolgte der Ausbau des Breitenwegs zu der 40 Meter breiten Nordtangente. Zwischen Daniel von Büren-Straße und Rem-

bertstraße konnte die Straßenanlage durch eine Hochstraße ergänzt werden. Wegen der breiten bürgerlichen Protestbewegung wurde die Mozarttrasse dagegen nicht realisiert. „In dem Hochstraßen-Projekt manifestierte sich die unbegrenzte Technik- und Fortschrittsgläubigkeit der 1960er Jahre. Der Glaube, dass alles machbar sei. Eine Hochstraße auch als Wohlstands-Symbol zu bauen war vorher noch nicht in Erwägung gezogen worden. Die Nachkriegsgeneration wollte mit einer modernen Stadt eine neue Welt schaffen. Dazu kam, dass die Stadt zum damaligen Zeitpunkt vom Verkehr überrollt wurde.“

Rund zwölf Millionen Mark, je zur Hälfte von Land und Bund, kostete der Bau der Hochstraße. Bürgermeister Hans Ko-

schnick hat sie an einem heißen Augusttag 1969 der Öffentlichkeit übergeben.

Im WESER-KURIER hieß es vorab dazu: „Von zwei je 38 Tonnen schweren Leopard-Panzern der Bundeswehr und sechs mit Sandballast beladenen Lastwagen im Gesamtgewicht von jeweils zehn Tonnen ließ sich das Ingenieurbüro des Diplom-Ingenieurs Walter Ropers bestätigen, dass die komplizierten Berechnungen für die Hochstraße Breitenweg/Rembertring ein korrektes Ergebnis hatten. Das Amt für Straßen- und Brückenbau hatte vorsichtshalber auf diese Belastungsprüfung bei Nacht gedungen.“

Die Nordtangente erfüllte die Funktion einer Stadtautobahn, die dafür sorgen sollte, dass Autofahrer schnell um die Innenstadt herum beziehungsweise in entgegengesetzte Viertel gelangen können. „Ich war damals ganz frisch im Amt. Vor der Eröffnung sind wir mit einer Leiter losgezogen und haben die Brücke erst mal inspiert. Das war schon imponierend“, erinnert sich Kniemeyer. Schon vor der Einweihung wurde allerdings kontrovers darüber diskutiert, ob das Kosten-, Nutzenverhältnis beim Bau des Prestige-Objektes in vernünftiger Relation stünde. „Die Proteste gegen den Lärm und die Umweltbelastung häuften sich ab 1972 mit dem Öl-Schock.“

Abriss steht im Parteiprogramm

Ab dann setzte ein Umdenken ein, erinnert sich Kniemeyer. „Die Grünen“ haben nun den Abriss der umstrittenen Hochstraße sogar in ihr Parteiprogramm aufgenommen. Für den grünen Bausenator Reinhard Loske gibt es keine Alternative dazu. Wie sein CDU-Vorgänger Jens Eckhoff setzt er auf die Schließung des Autobahnringes. Eckhoff hatte in seiner Amtszeit noch damit gerechnet, dass das schon 2011 der Fall sein könnte. Loske geht jetzt von 2018/19 aus.

Ob allerdings mit dem Bau des Wesertunnels, des letzten Teilstückes des Autobahnringes, schon 2012 begonnen werden kann, steht nach den jüngsten Gerichtsurteilen noch in den Sternen. Zurzeit gebe es noch drängendere Probleme in der Stadt zu bewältigen, als die Schließung des Autobahnringes, räumt der Bausenator ein.

„Dann allerdings wollen wir die Hochstraße unverzüglich abreißen, zwecks verkehrstechnischer Entlastung. Darüber hinaus wollen wir damit die städtebauliche Attraktivität steigern“. Loskes Vision sieht dabei so aus: Der innerstädtische Verkehr soll vom Auto verstärkt auf den Öffentlichen Personen-Nahverkehr sowie auf Fahrräder und Fußgänger verlagert werden.

Die Frage, wie das Areal dann städtebaulich gestaltet werden soll, kann Loske noch nicht konkret beantworten. „Das hängt auch unmittelbar von der Gestaltung des Bahnhofplatzes ab. Dieses Eingangstor zur Stadt wirkt ja nicht gerade sehr einladend. Auch bedingt durch die Finanzkrise fehlen uns die Sponsoren. Das ist ein schwieriges Thema.“ Immer wieder wurde auch eine Alternative zum Rembertri-Kreisel diskutiert, allerdings, ohne sie in die Tat umzusetzen.

Detlef Kniemeyer ist auch überzeugt davon, dass es auf dem Bahnhofsvorplatz dringenden Handlungsbedarf gibt. „Im Vergleich zur Konkurrenz der Büro-Gebäude an der Universität, in der Überseestadt und am Airport, ist das Angebot in der Bahnhofsgegend zu unattraktiv“, findet er. „Da entsteht dann für den Abriss schon ein politischer Druck“.