

Die Krönung des Sterns: Kreisverkehr auf zwei Ebenen Auf zwei Ebenen durch den Stern

Angehende Bauingenieure der Hochschule haben sich in ihren Semesterarbeiten mit Verkehrsthemen beschäftigt



Trotz Umbau des Sterns hat der Kreisel nicht das beste Image bei Studierenden der Hochschule Bremen.

VON JUSTUS RANDT

Bremen. Sollte die Innenstadt von morgen besser autofrei oder autoarm sein? Könnten sieben Seilbahnlinien das Straßenbahn- und Busnetz sinnvoll ergänzen? Ließe sich der berühmt-berüchtigte Stern gründlich optimieren, indem dort die Verkehrsgruppen auf zwei oder drei Ebenen verteilt werden? Drei Gruppen angehender Bauingenieurinnen und Bauingenieure an der Hochschule Bremen haben sich diesen städtebaulichen Fragen im abgelaufenen Sommersemester gewidmet.

Die Themen stammen von Carsten-Wilm Müller, ihrem Professor am Labor für Verkehrswesen und Städtebau. „Wegen des Corona-Problems haben wir bis auf die erste Sitzung alle Vorlesungen über ein Konferenzsystem gemacht. Man muss sich gar nicht persönlich sehen, das hat gut geklappt“, sagt Müller. So habe es jede Woche „Rücksprache beim Chef“ gegeben, und bei der Gelegenheit seien beispielsweise Fragen zum Zeitplan, zur Kostenrechnung und zur Mengenbetrachtung besprochen worden.

Beim letzten Punkt gab es allerdings doch Probleme: Die Verkehrsmengenermittlung bescherte zwei der drei Gruppen eine rechnerisch große Unbekannte: „Wegen Corona war so wenig Verkehr am Stern, dass wir keine realistischen Zahlen ermitteln konnten. Das ist ein großes Problem für unsere Arbeit“, sagt Tessa Baumann. Ebenso erging es Ingo Rutkowski und seinem Innenstadt-Team, das an sieben Zugangskreuzungen in die Altstadt zählen wollte: „Da war nichts los.“ Ole Frowerk aus der Seilbahngruppe beschreibt die Aufgabe so: „Wir haben quasi Vorstudien zu Machbarkeitsstudien hergestellt.“ Die Ergebnisse verstehen sich als Impulse an Entscheidungsträger.

Autoarm statt autofrei

„Lieber autoarm als autofrei“, so lautet das Fazit der studentischen Innenstadtplaner. Wichtiger Ansatz ist die Umnutzung bestehender Parkhäuser zu Wohn- und als Büroflächen. Der gesamte Bereich zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Wall würde zur Fußgängerzone. Elektronische Poller würden die Zufahrt für Anwohner ermöglichen. „Wir sind davon ausgegangen, dass die autofreie Variante stark abschreckt, in die Innenstadt zu ziehen“, sagt Ingo Rutkowski. Wohnungen im Pressehaus-Parkhaus dürften dagegen im Preis „stark hochgehen“, wegen der attraktiven Wesernähe und weil auch die Martinistraße mit breiten Geh- und Radwegen vom Autoverkehr befreit wäre. Mit Ausnahme von Bussen und Anwohnerautos.

In Schulnoten ausgedrückt, geht die Gruppe davon aus, dass die autoarme Variante bei der Einwohnerakzeptanz eine Eins erhielte, die autofreie hingegen eine Fünf. Dies sei allerdings lediglich eine Annahme. „Man müsste eine Umfrage machen, aber das war in der Kürze der Zeit nicht möglich“, sagt der Sprecher der Gruppe, die während der Arbeit von der Nachricht überrascht wurde, dass das Parkhaus Mitte verkauft worden ist und als künftige Wohnanlage wegfallen dürfte. Dort soll eine „City-Gallery“ errichtet werden.

Sieben Seilbahnlinien, die Bremen verändern könnten, hat eine weitere Gruppe ersonnen. Peter Albrecht und Ole Frowerk stellten sie als Ergänzung vor, als „gute Lösung, um Lücken im öffentlichen Personennahverkehr zu schließen“. „Die Seilbahn ist kein hanseatisches Verkehrsmittel“, räumt Albrecht ein, „die Menschen denken offenbar immer erst an Skilifte dabei.“ Die Exkursion zu einem österreichischen Seilbahnbauer habe die Gruppe vom Komfort dieser Fortbewegungsart überzeugt: „Seilbahnen bewegen sich mit konstanter Geschwindigkeit, da ist Ruhe in der Bewegung, nichts ruckt, das ist entspannend“, findet Ole Frowein.

Die Studierenden im ab Herbst siebenten Semester haben im vergangenen Jahr die Debatte über Seilbahnverbindungen in der Stadt verfolgt und wissen: Politisch hat das Konzept vorerst das Ende der Fahnenstange erreicht, auch aus Kostengründen, wie Mobilitätssenatorin Maike Schaefer (Grüne) festgestellt hatte. Dennoch hält die Gruppe Seilbahnen beispielsweise für eine gute Möglichkeit, Rablinghausen und die Überseestadt miteinander zu verbinden und die Strecke bis Gröpelingen weiterzuführen. Die Weser mit ihren drei Brücken und der Bürgerpark werden als „natürliche Barrieren“ wahrgenommen, die sich überspannen ließen. Der Bahnhof in der Neustadt könnte so zu einem weiteren Knotenpunkt entwickelt werden, der den Hauptbahnhof entlaste, ebenso den Brill, die Domsheide und die gesamte Altstadt.

Damit es rund läuft am Stern haben sich Tessa Baumann, Dominik Heining, Hauke Hinrichs und ihre Gruppe nach einer Exkursion in die Niederlande Gedanken gemacht. Orientiert am vor etwa zehn Jahren errichteten Hovenrings in Eindhoven und an einem Bauwerk in Norwegens Hauptstadt Oslo, haben sie unterschiedliche Varianten durchgeplant, wie sich der Kreisel sicherer gestalten und der Verkehr womöglich beschleunigen ließe. Ergebnis sind Variationen der Idee eines „schwebenden Kreisverkehrs“, der die „unübersichtliche, chaotische Situation“ beseitigen könne, wie Dominik Heining glaubt. Tessa Baumann sieht es so: „Das Problem ist, dass man nicht weiß, ob der letzte Umbau von 2017 etwas gebracht hat.“ Die planerischen Möglichkeiten galten seither als ausgeschöpft. Blicke noch, aus dem Kreisel eine Ampelkreuzung zu machen.

Ein Kreisel mit Problemen

Auch wenn manche meinen, der Stern sei besser als sein Ruf, hat der Kreisel eindeutig ein Imageproblem. „Mama hat uns als Kindern immer gesagt, wir sollen den Stern meiden“, erinnert sich Tessa Baumann. Der Vorschlag ihrer Gruppe: Den Fuß- oder Radverkehr separat, wahlweise auch zusammen, über eine erhöhte Ringebene zu führen, könne „Stress rausnehmen“ aus dem Knotenpunkt. Die Straßenbahnen könnten theoretisch auf einer dritten Ebene fahren, und zwar unterirdisch. Wirklich praktikabel erscheint diese Variante auch den Studierenden nicht: „Aufgrund der enormen Ausmaße, die eine Tunnelbauweise in Anspruch nimmt, ist diese Variante baulich nicht umsetzbar und wird somit im Kriterienkatalog nicht bewertet.“

Am Ende des Semesters haben alle drei Gruppen eine „Generalprobe“ hinter sich gebracht und sich damit auch gleich auf eine Situation aus dem richtigen Planerleben vorbereitet. „Sich etwas auszudenken, reicht nicht“, sagt ihr Professor. „Man muss reden können, präsentieren, wenn man später einen Gemeinderat oder Investor von seinen Plänen überzeugen will.“
