"Keine Chance für den Personenwagen in der Stadt"

Schon in den späten 1960er-Jahren in der Kritik: der Autoverkehr in der Innenstadt, hier ein Borgward-Taxi auf der Sögestraße.

FRANK HETHEY

VOR 50 JAHREN Die CDU, die alle bereits vorliegenden wissenschaftlichen Gutachten verwertet hat, bekennt sich ausdrücklich zum Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs und hier wiederum des schienengebundenen Verkehrs. Dabei hält es der Landesverband für notwendig, die öffentlichen Verkehrsmittel so attraktiv auszustatten, „daß der Personenwagen in der Stadt keine Chance mehr hat". (28./29. August 1971)

HINTERGRUND Erstaunlich aktuell klingt, was die CDU im Spätsommer 1971 zur künftigen Verkehrspolitik zu sagen hatte. Mit einem eigenen Verkehrskonzept wollte die Partei vor der nahenden Bürgerschaftswahl im Oktober 1971 punkten. Vorgestellt wurde die Expertise von Johann-Tönjes Cassens, dem CDU-Spitzenkandidaten. Als Herausforderer von Bürgermeister Hans Koschnick (SPD) sollte der damals 38-Jährige den Amtsinhaber das Fürchten lehren. In seinen Ausführungen spielten die „schutzbedürftigen Interessen der Fußgänger in der Innenstadt" eine beachtliche Rolle, große Teile der City sollten „autofrei" gehalten werden.

Völlig revolutionär waren diese Forderungen freilich nicht. Erst am 14. Juni 1971 hatte die Bürgerschaft mit der „Verkehrskonzeption“ den Weg frei gemacht für einen forcierten Ausbau des ÖPNV. Einer Prognose zufolge würde die Bremer Bevölkerung binnen 30 Jahren auf 800.000 Menschen anwachsen. Deshalb sah sich die Politik in Zugzwang und billigte die Verkehrskonzeption als interfraktionelle Entschließung – zwei Wochen nach dem Bruch der sozialliberalen Koalition. Die Straßenbahn sollte als Stadtbahn mehr Tempo machen und zusätzlich eine regionale Schnellbahn mit drei Linien geschaffen werden. Beides hatte zum Ziel, den individuellen Autoverkehr deutlich zu reduzieren.

Zaghafte Planungen für eine teilweise Verlegung der Straßenbahn unter die Erde hatte es schon in den 1950er-Jahren gegeben, doch die „Unterpflasterbahn“ verschwand in der Versenkung. In den späten 1960er-Jahren wurde ein neuer Anlauf unternommen, das Ideal einer „autogerechten“ Stadt aus den frühen Nachkriegsjahren hatte endgültig ausgedient.

Der Verkehrswissenschaftler Walter Grabe aus Hannover regte 1967 den Bau einer U-Bahn mit vier Linien an, sein Kollege Rolf Kracke steuerte 1970 in einem weiteren Gutachten die S-Bahn-Idee bei. Schon bald nahm man allerdings Abstand von den U- und S-Bahn-Plänen. Einmal wegen der immensen Kosten und dann, weil der erwartete Bevölkerungszuwachs nach unten korrigiert wurde. Mit der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen wurde die Idee 2010 neu aufgegriffen. Dafür musste das Auto immer größere Bögen um die City machen: Bereits 1963 erklärte der Senat die Obernstraße zur Fußgängerzone, 1973/74 folgten weitere Teile der City.