

# Der Rembertikreisel

## – als „Teilring“ schon früh umstritten

Vor 75 Jahren kochte der Disput um den besten Verlauf der Osttangente hoch. Der „Teilring“, die Planung der Baubehörde, setzte sich durch. Die Folgen sind heute noch am Rembertikreisel sichtbar.



Ein Großprojekt in der Machte: der halb fertige Rembertikreisel. Die Häuser rechts stehen vor dem Abbruch.

FOTO: FRANZ SCHEPER

VON EBERHARD SYRING

**M**an findet in Bremen mitunter Orte, die in ihren baulichen Ausdehnungen seltsam überdimensioniert erscheinen. Die Balgebrückstraße, eine luftige Schneise vom Dom bis zum Weserufer, ist so ein Beispiel. Oder der Straßenzug Violenstraße – Schlüsselkorb. Geht man der Sache auf den Grund, stellte sich heraus, dass diese Orte Überbleibsel einstiger Verkehrsprojekte sind. In diesem Fall hieß das Vorhaben „Ostumgehung des Marktes“, ein Projekt, das bald schon zu den Akten gelegt wurde. Übrig blieb besagter luftiger Stadtraum. Und es verschwanden einige historische Gebäude, die dem Projekt im Wege standen, wie das spätbarocke Caesarsche Haus oder der gotische Chor der Katharinenklosterkirche.

Der aus vergangener verkehrsplanerischer Sachlage geborene Un-Ort, um den es in diesem Beitrag geht, ist der Rembertikreisel. Der Name klingt harmlos. Man könnte auch an ein pädagogisch wertvolles Spielzeug denken. Doch es handelt sich um eine deutlich überdimensionierte Kreisverkehrsanlage mit rund 100 Metern Durchmesser, deren einst gewaltsame Einfügung in ein gründerzeitliches Wohnquartier bis heute an den Rändern sichtbar geblieben ist.

Daran ändern auch die inzwischen hochge-

wachsenen Pappeln wenig. Als allgemein bekannt dürfte gelten, dass der Kreisel ein Überbleibsel eines Mitte der 1970er-Jahre gescheiterten großen Verkehrsprojektes ist, das sich mit dem Namen „Mozarttrasse“ ins kollektive Gedächtnis eingeschrieben hat. Dass der eigentliche Titel des Projektes „Teilring“ lautete und von vornherein heftig umstritten war, dürfte weniger bekannt sein. Vor 75 Jahren, im Januar 1950, stand dieses Projekt für einen Moment sogar auf der Kippe, wurde dann aber mit einer knappen Mehrheit in der Bürgerschaft bestätigt.

### Ein Patt bei den Expertisen

Die Vorgeschichte: Die Bremer Innenstadt war schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch Transitverkehr überbelastet. Deshalb gab es bereits seit den späten 1920er-Jahren Planungen für ein sogenanntes Tangenten-Viereck: Leistungsfähige Straßen sollten an den Stadtkern herangeführt werden, ohne ihn zu durchschneiden. Nach dem Krieg boten nicht zuletzt die großflächigen Zerstörungen städtebauliche Chancen, vor allem, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Das war Konsens unter den europäischen Stadtplanern. Bremens Chef-Verkehrsplaner Heinz G. Wohlgenuth formulierte es 1948 so: „Der Zustand Bremens ist so einmalig sanierungsfähig, daß man jedem Stadtplaner mit vollem Recht ein unverzeihliches Versäumnis vorwerfen würde, wenn er (...) die große Linie und den Zusammenhang, die Großzügigkeit und Voraussicht vergessen oder gar ignorieren würde!“

Die „große Linie“, die Wohlgenuth mit dem „Teilring“ vorschwebte, begann an der Straßenkreuzung Breitenweg/Bahnhofstraße. Bog bislang der Breitenweg halb links in die Straße an der Weide ab, so sollte der zukünftig erweiterte Breitenweg geradlinig bis zum Rembertikirchhof durchstoßen und von dort im leichten Bogen bis zur Straße auf den Häfen und weiter bei der Mittelstraße bis zur geplanten neuen Ostbrücke verlaufen, jenem Abschnitt, der später Mozarttrasse hieß. Zugleich sollte der Dobbenweg bis zum Ring verlängert werden, um den Verkehr aus dem Bremer Osten anzuschließen. In dem von Wohlgenuth und seinem Team 1948 veröffentlichten Plan taucht erstmals an diesem Kreuzungspunkt der spätere Kreisel auf.

Doch dieses Planwerk blieb nicht unumstritten. Eine „Arbeitsgemeinschaft für Stadtplanung“, die sich aus vier Vertretern der Bauverwaltung und neun freiberuflichen Architekten zusammensetzte, stellte ein Gegenkonzept vor. Auch diese Planer waren durchaus vom

Zeitgeist der großen Verkehrslösungen infiziert. So stand der Straßendurchbruch durchs Ostertor-Viertel auch auf ihrer Agenda. Der entscheidende Unterschied ihres Plans war der Verzicht auf den „Rembertidurchbruch“. Stattdessen setzten sie darauf, vorhandene leistungsfähige Straßen mit einzubeziehen. Und das war in erster Linie der peripher das Remberti-Quartier nördlich abschließende Straßenzug Auf der Weide/Außer der Schleifmühle. Vom Dobbenweg aus sollte dann der „Ostertordurchstich“ eingeleitet werden. Als zusätzliche Ost-West-Verbindung wäre nach diesem Plan der Straßenzug Birkenstraße/Schillerstraße/Auf den Häfen zu ertüchtigen gewesen. Die Hauptargumente für den Alternativplan: Weil nur ein Durchbruch geplant sei, könne der „bauliche Charakter“ der Stadt besser gewahrt werden, zudem sei seine Umsetzung kosten- und zeitsparender.

Um diesen Plan, der auch in weiteren Expertisenkreisen und in der Bevölkerung auf große Resonanz stieß, besser bewerten zu können, stimmte Bausenator Emil Theil (SPD) dem Vorschlag zu, das Für und Wider beider Vorschläge durch ein Expertenteam der renommierten Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung beurteilen zu lassen. Dieses legte im Frühsommer 1949 ein Ergebnis vor, das am 3. Juni von ihrem Präsidenten in der Bremischen Bürgerschaft vorgestellt wurde. Obwohl die Akademie stärker dem Alternativvorschlag zu neigte, beschloss die Bürgerschaft zwei Wochen später, am 17. Juni, überwiegend mit den Stimmen der SPD und der KPD, die Umsetzung der Teilring-Planung des Planungsamtes. Senator Theil machte sich in der Aussprache für eine „großzügige Planung“ stark. Er selbst, vermeldete der WESER-KURIER, „hege bereits jetzt Zweifel darüber, ob Bremen überhaupt großzügig genug geplant habe“. Offensichtlich hatten die gegensätzlichen Expertenaussagen Theil und seine Partei dazu veranlasst, eine politische Entscheidung zu favorisieren, die mehr Tatkraft und Weitsichtigkeit zu versprechen schien.

### Die Kämpferin gegen den Teilring

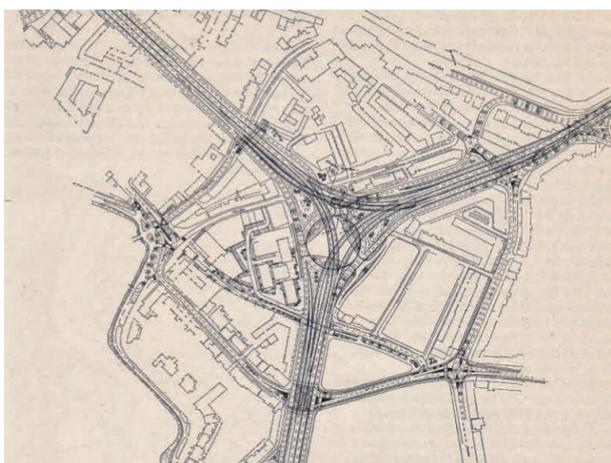
Doch damit war der Streit um den Teilring, der in Anspielung auf den ihn präferierenden Senator auch schon mal „Theilring“ genannt wurde, noch nicht vom Tisch. Im Oktober 1949 stellte die Bürgerschaftsabgeordnete Gertrud Harms von der Bremer Demokratischen Volkspartei (BDV), aus der 1951 die FDP hervorging, den Antrag, die Entscheidung über den Teilring vom 17. Juni noch mal zu überprüfen. Sie drängte dabei auf einen präzisen Kosten- und Zeitplan

des Projektes und eine analoge Untersuchung solcher Faktoren bei der Alternativlösung. Das Pikante an der Angelegenheit: Die BDV war seinerzeit Koalitionspartnerin der SPD. Die CDU kostete die Situation aus, um diesen Zwist zu einer Koalitionskrise zu überhöhen.

Am 12. Januar 1950 wurde die Teilring-Frage erneut in der Bürgerschaft behandelt. Trotz sorgfältig ausbreiteter Fragen und Argumente zum geplanten Projekt zeigte der größere Koalitionspartner keine Bereitschaft einzulenken. Die Debatte nahm zum Teil stark polemischen Charakter an, eine sachliche Auseinandersetzung war von der Mehrheitsfraktion nicht mehr gewünscht, denn die politische Entscheidung für den Teilring stand längst fest. Die von Harms in der Sitzung vorgetragene Prophezeiung, der Teilring werde aufgrund der zahlreichen ungelösten Widersprüche wohl nie fertig werden, wurde nicht ernst genommen. Dass sie sich zweieinhalb Jahrzehnte später als richtig erweisen sollte, steht auf einem anderen Blatt. Nach rund zweistündiger Debatte wurde der Antrag von Gertrud Harms von der Stadtbürgerschaft mit knapper Mehrheit abgelehnt.

Trotz des Beschlusses blieb die Diskussion um den Teilring ein politisches Dauerthema. Die bauliche Umsetzung, die in einer ersten Stufe bis zur Straße auf den Häfen führen sollte, wurde gleichwohl Schritt für Schritt vollzogen. Mit dem Beginn des Baus der Hochstraße Breitenweg ab Mitte der 1960er-Jahre musste auch der Anschluss an den Dobbenweg hergestellt werden, damit die neue Trasse nicht in einer Sackgasse endete. In diesem Zuge wurde der Rembertikreisel angelegt. Zwei intakte Straßenzüge mit typischen Bremer Häusern mussten dafür unter anderem abgerissen werden: der nördliche Teil der Meinkenstraße und die Wilhelmstraße. Auf einem Plan des Amtes für Straßen- und Brückenbau (ASB) von 1968 ist zu erkennen, dass der Kreisel gewissermaßen die Basis darstellte für einen Verkehrsknotenpunkt aus Hochstraßenabzweigungen, der dem später entstandenen Nordwestknoten ähnelte. Daraus wurde bekanntlich nichts. Der Kreisel blieb als Relikt jener „großzügigen“ Verkehrsvision der Nachkriegszeit, deren vollständige Umsetzung uns erspart blieb.

Fragt sich nur, warum nicht schon längst mit dem „Rückbau“ dieses Relikts begonnen wurde. Schon 1991 hatte das Planungsamt einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für diesen Bereich ausgeschrieben – mit eigentlich recht interessanten Ergebnissen. Geschehen ist bis heute nichts.



Der Rembertikreisel als komplexer Verkehrsknoten nach Plänen des Amtes für Straßen- und Brückenbau (ASB) von 1968. FOTO: BREMER ZENTRUM FÜR BAUKULTUR