

BI-Mitteilung an Beirat Mitte und Nachbarbeiräte, versandt am Montag, 16. Juli 2012

Verteiler: **Verkehrsausschuss-Mitglieder des Beirats Mitte**, **Cc nachrichtlich**: Verkehrsausschuss-Mitglieder der Beiräte östliche Vorstadt und Schwachhausen, **Bcc nachrichtlich**: Verkehrspolitisch interessierte Multiplikator/innen, BI-Unterstützer/innen u.a.m.

Hochstrasse Breitenweg - Abriss als Planungsoption ernstnehmen!

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Beitragsmitglieder,

die 1969 fertiggestellte >Hochstraße über dem Breitenweg< ist und bleibt Gegenstand der Kritik. Als Relikt nazi-inspirierter Städteplanung verschandelt sie nicht nur die Bahnhofsvorstadt, steht deren lebens- und menschenfreundlicher Nutzung im Wege, sondern hat auch vielfältige weitere negative Auswirkungen für Menschen, die im Umfeld dieses Beton-Molochs leben und arbeiten müssen: Auf die infolge verfehlter Stadtplanung (Stichwort: Mozarttrasse) entstandene Brache >Rembertkreisel<, die/der wertvolle innerstädtische Wohnfläche blockiert, wird in diesen Tagen durch eine pfiffige Umnutzungsaktion (Anlage eines Hochbeets für Gartenanbau) kritisch hingewiesen. Die Stadtautobahn >Hochstraße Breitenweg< soll am autofreien Sonntag, 16. September 2012, erneut für Radfahrer und Fußgänger zu einem "Sonntagsspaziergang" freigegeben werden. Damit wird das überflüssige Beton-Monstrum, das sich über den üppigen vierstreifigen Kfz-Spuren des Breitenwegs erhebt, einem "Kurzzeit-Entzug" an Kfz-Verkehr ausgesetzt. Der mehrstündige probeweise Verzicht auf den Transporteur von (Lkw-)Durchgangsverkehr kann als Denkanstoß zur Überprüfung des Bauwerkes genutzt werden, das schon sein Erbauer als "schmerzhaften Misserfolg" bezeichnete, für den es "keine Entschuldigung" gebe. (Quelle: Senatsbaudirektor Rosenberg, 1970, Siehe Startseite <http://neu.keine-stadtautobahn.de> ganz unten, mit konstruktivem Alternativvorschlag (Bissinger/Stridde, 2005) "*Hochstrasse - tiefer legen*")

Die Kurzzeit-Entlastung der Spannbetonbrücke, die bezüglich eines Absturzes oder Durchbruchs eher kontraproduktiv ist, könnte vielleicht sogar nötig sein: Kommen doch solche Bauwerke nach über vier Jahrzehnten in die Jahre: Das belegt eine (als Link beigefügte) bemerkenswerte Diplomarbeit über "Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit von Spannbetonbauwerken". "*Außen hui, innen pfui*" titelte bereits im Oktober 2007 die Wochenzeitung "Die Zeit" einen (ebenfalls als Link beigefügten) Artikel, der damals von "über 4.000 maroden Brücken" in Deutschland berichtete; der SPIEGEL sekundiert aktuell im April 2012 mit "Schlechte Noten für deutsche Brücken" (dto. Anlage).

In der Nachbarstadt Hamburg wurden jüngst Planung und Finanzierung des geplanten Abrisses der Köhlbrandbrücke bestätigt. Angesichts beschlossener Neubauten vor dem Hauptbahnhof und trotz oder wegen der finanziellen Notlage Bremens sollte die Zeit reif sein, sich auf den Abbruch eines stadtteilzerklüftenden baulichen Schandmals vorzubereiten: Konzentrieren sich doch darin städtebauliche Fehlleistungen der Vergangenheit, für die jede - mit zunehmender Zeit sicher steigende - Unterhaltszahlung zuviel ist. Warum sollte ein zu planender Abriss nicht vom BMVBS als "Stadtumbau für die Anpassung an demographischen und strukturellen Wandel" gefördert werden können? Die begonnene Arbeit an einem bremischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Jahre 2020/2025 bietet zudem gute Chancen, auch in der Mitte Bremens verkehrspolitische Alternativen zu erschließen und dort zu einer überfälligen, zukunftsorientierten menschenfreundlichen Stadtentwicklung zu kommen. Die derzeitige Koalitionsvereinbarung der Senatsparteien SPD und B90/Grüne zum Thema sieht bereits bis 2016 eine wirtschaftliche, finanzielle und verkehrstechnische Prüfung (sic!) der Realisierbarkeit eines Abrisses vor, der insoweit als Planungsoption ernstgenommen werden muss.

Auf der Website unter dem Link <http://neu.keine-stadtautobahn.de/index.php?page=presse-2012> (Zeitraum Mitte Juni) finden Sie einige Informationen, die zugleich als Links hier beigefügt sind. Die o.a. Artikelwahl, die ergänzt werden kann, mag einige Eindrücke vermitteln, dass und wie in anderen Städten (Marburg, Düsseldorf, Hannover, Berlin) in jüngster Vergangenheit und damit aktuell über die Beseitigung von "städtebaulichen Altlasten" diskutiert worden ist und welche Handlungskonsequenzen folgten oder in den Blick genommen werden:

Diskussion um Stadtautobahnen - Beispiel Marburg: [800 m Stadtautobahntunnel für 95 Millionen](#) Marburg-online-Nachricht vom 16. Juni 2012 ([pdf.-Datei](#)); Vision: [Tunnel ersetzt Stadtautobahn](#), Oberhessische Presse vom 13. Juni 2012; [Veranstalter-Resümee](#) vom 20. Juni 2012;

Infos zur Diskussion in **anderen Städten:** [Düsseldorf](#) - [Bericht](#) und [Kommentar](#); [Hannover](#) - [Bericht/Kommentar](#) - kritische Rückschau nach Abriss! [Berlin](#): [Weg mit all dem Beton!](#) Berliner Initiativen fordern "[Platz da](#)".

WISSENSCHAFTLICHES und HINTERGRÜNDIGES: Diplomarbeit "[Analyse der Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit von Brückenbauwerken aus Spannbeton](#)" von Enia Beer, Bauhaus-Universität Weimar 2008 (8,6 MB, Ladezeit beachten!); "[Marode Bauwerke: Schlechte Noten für deutsche Brücken](#)" SPIEGEL-online vom 30. April 2012; "[Außen hui, innen pfui](#)" - Viele Brücken in Deutschland sind marode. Die Zeit vom 5. Oktober 2007 ([pdf.-Datei](#))

Die freundliche Kenntnisnahme, jede Nutzung und Weitergabe der beigefügten Informationen wird gern empfohlen. Für die Ferien- und Sommerzeit gute Wünsche!

Mit freundlichen Grüßen

Günter Knebel, web-Redaktion von <http://neu.keine-stadtautobahn.de/>

p.s.: Änderung, Löschung oder Ergänzung von Anschriften bitte an knebel@keine-stadtautobahn.de

Kontaktdaten:
Günter Knebel
Ludwigsburger Str. 22
D-28215 Bremen