

# Ein schmerzhafter Misserfolg

Es war ein schmerzhafter Misserfolg, und es gab keine Entschuldigung“, so der ehemalige Senatsbaudirektor Franz Rosenberg nach seiner Jungfernfahrt 1968 auf der von ihm zu verantwortenden Hochstraße am Breitenweg. Das ließ sich der gerade ausgestrahlten Reihe über die Bremer Stadtentwicklung entnehmen. Dieses Zitat ist nun fast 50 Jahre alt, genauso wie die Bemühungen, diesen Zustand seitdem schön zu reden. Gleichzeitig lesen wir vom maroden Zustand der Stephanibrücke und der Reparaturbedürftigkeit am Nordwestknoten. Die Hochstraße am Breitenweg gehört zu einem zusammenhängenden Verkehrssystem der 1960er, das schon am Rembertikreisel scheiterte, weil sich glücklicherweise die Mozarttrasse mit dem teilweisen Abriss des Ostertorviertels politisch nicht mehr durchsetzen ließ. Der so errichtete Torso eines inneren Autobahnringes erfüllt zwar seine verkehrstechnische Pflicht, aber eben auch nur dies in seiner streng hermetischen Ausstrahlung.



Wie beschreibt man am besten den andauernden Schmerz, der Bremen rechts und links einer Trasse von der Neuenlander Straße bis zum Fedelhören zugemutet wird? Über den Verlust all der kostbaren Lagen, die Wohnungen und Büroflächen, die in der Bahnhofsvorstadt – einem Filetstück der Stadt – entstehen könnten. Wo liegt eigentlich Utbremen? – Eine Überseestadt, deren direkter Bezug zur Stadtmitte endlich deutlich würde, könnte sich zweifellos noch besser integrieren. Der Hohentorshafen hätte eine realistische Entwicklungschance, und die Nahtstelle zu Woltmershausen ließe sich auf sinnvolle Weise mit einer Lösung für das Jahrzehnte andauernde Trauerspiel um den Neustadtsbahnhof verbinden. Spüren oder geradezu anfassen lässt sich der Schmerz übrigens in der Neckarstraße, falls jemand weiß, wo das ist!

All diesen Orten gemein ist die einseitige Nutzungsform eines öffentlichen Raumes – so nennt man eine Straße – in einer Weise, die jede in Wert setzende Veränderung unmöglich macht und scheinbar dazu zwingt, sich nur mit den Symptomen auseinanderzusetzen. Den infrastrukturellen Folgen, wie parallelen Wegeführungen und beispielsweise der aufwendigen technischen Ausstattung von Gebäuden in einer 2b-Lage.

Leistungsfähige Straßen lassen sich, mit dem Fokus auf das Ganze, in geschickterer Form städtebaulich einfügen. Sie müssen auf urbane Weise den lokalen und den übergeordneten Bedürfnissen entsprechen. So liegt in der offensichtlichen Hinfälligkeit des überkommenen Verkehrssystems aus dem Verlauf der B 6, Weserbrücke, Nordwestknoten und der Hochstraße eine große Chance für einen zukünftigen qualitativen Wandel der inneren Stadtentwicklung.

Unser Gastautor

ist Professor für Städtebau an der Hochschule Bremen. Klaus Schäfer arbeitet als Architekt und Stadtplaner, er lebt in Berlin und veröffentlichte zahlreiche Beiträge über Theorie und Praxis zur Architektur und Städtebau.