

Bürgerinitiative:

# KEINE STADTAUTOBAHN DURCH BREMEN

An die  
Unterstützer/innen der Bürgerinitiative

im Juni 1991

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Unterstützer/innen,

mit diesem Schreiben möchten wir Ihnen ein "Lebenszeichen" und zugleich einen "Rechenschaftsbericht" über unsere Arbeit geben, die wir mit Ihrer Unterstützung durchführen konnten.

Drei Jahre ist es her, seit im Juni 1988 unsere Bürgerinitiative entstand: Um die geplante Aufweitung um mehr als 4 Meter und den beabsichtigten Ausbau der Schwachhauser Heerstraße zu einer stadt-autobahnähnlichen Trasse zu verhindern. Beginnen sollte dieses unsägliche Vorhaben des Amts für Straßen- und Brückenbau mit einer "großen Lösung" am Concordia-Tunnel, der um satte 9,40 m im Querschnitt und auf voller Länge verbreitert werden sollte.

Wenn diese Erinnerung heute kaum noch glaubhaft klingt, so liegt das zu einem guten Teil auch an der Arbeit unserer Bürgerinitiative: Die vielfältigen Proteste und Aktionen, die zahlreichen Streitgespräche mit Politikern und Gremien und -nicht zuletzt- der riskante Gang vor das Gericht haben uns in der Sache schließlich Erfolg gebracht. Gegen die -leider begründet verbreitete- Meinung, daß Protest und Widerstand einfacher Bürger/innen gegen Verwaltungsplanung zwecklos sei und nur Ohnmachtserfahrungen vermehre, haben wir damit ein kleines aber durchaus ermutigendes Zeichen gesetzt.

Wasser in diesen Jubelwein goß zwar die Verbreiterung eines Drittels der Eisenbahnüberführung mit einem "Brücken-Dinosaurier" (siehe Anlage), dessen Dimension und Scheußlichkeit unsere Befürchtungen sogar noch übertroffen haben. Aber er war zu unserem Bedauern nicht mehr zu verhindern - mag er nun als Symbol mahnen, daß Bürger sich je frühzeitiger und kräftiger desto besser in die Planungen von Verwaltung und Politik einmischen sollten! Die Lernfähigkeit des Bremer Senats scheint aus unserer Perspektive respektabel, auch wenn die -immerhin- für das Jahr 2000 versprochene "autofreie Bremer Innenstadt" noch auf sich warten läßt.

Eine Aufweitung der übrigen 2/3 des Concordia-Tunnels ist folglich bis dahin sicher nicht zu erwarten, und eine Verbreiterung der Schwachhauser Heerstraße auf 4 Autofahrspuren à 3,50 Meter, die uns noch im November 1989 als "Kompromiß" und "Minimal-Lösung" 'angeboten' wurden, dürfte aktuell vom Tisch sein: Inzwischen haben Straßenbahn und Bus auf der Schwachhauser Heerstraße eigene Verkehrswege; die zuvielen Autos kommen selbst im dicksten (Frei-markts- oder Weihnachts-)Verkehr mit jeweils einer Fahrspur gut zurecht. Ob freilich der seit kurzer Zeit endlich angestrebte Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel auf Dauer politisch durchgehalten wird, scheint angesichts zunehmender PKW- und LKW-Fluten

- 2 - (b.w.)

Bürgerinitiative „KEINE STADTAUTOBAHN DURCH BREMEN!“  
Kontaktadressen: Dr. Gerald Kirchner, Schwachhauser Heerstr. 61  
Horst Dettborn, Roonstraße 12, Karl-Dietloff-Fuchs, Parkallee 16  
Jörg Janssen, Schwachhauser Heerstraße 47, Günter Knebel, Parkstraße 4  
Konto: Postgloamt Hannover, Kto.-Nr. 514210-300. IBIZ 251111111

auf der einen Seite und merkwürdiger Widersprüche und Halbherzigkeiten in der politischen Auseinandersetzung um eine menschenfreundliche Verkehrspolitik (= das Organisieren von MIV-Ersparnis) auf der anderen Seite noch ausgesprochen fragwürdig.

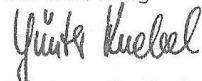
Große Sorgen macht vielen Heerstraßenanliegern der unzumutbare LKW-Verkehr, der die vorhandenen Außenumfahrungsmöglichkeiten ignoriert und damit die innerstädtische Verkehrsbelastung zusätzlich steigert. Auch deshalb ist weiterhin Bürgerinitiativ-Engagement notwendig, um die immer noch vorherrschende "Brummi-Ideologie" und deren zerstörerische und lebensfeindliche Auswirkungen in unserem Wohngebiet zu bekämpfen: Das von uns seit langem geforderte (Durch-)Fahrverbot für LKW mit mehr als 12 t Ladegewicht auf der Schwachhauser Heerstraße könnte den Einstieg zu einer "LKW-freien" Innenstadt bilden, die der "autofreien" vorausgeht. Darüber hinaus sind aber auch noch folgende Ziele (die der Ortsamtsbeirat Schwachhausen im Dezember 1990 z.T. bereits beschlossen hat, deren Verwirklichung aber noch aussteht), durchzusetzen:

- weiße Abschräffierung der ÖPNV-Fahrspur stadteinwärts,
- weiße Abschräffierung der ÖPNV-Fahrspur stadtauswärts,
- Verkehrssicherheit für ÖPNV-Benutzer an den Haltestellen Parkstraße/Hollerallee durch deren Verbreiterung,
- Hochpflasterung der Nebenstraßeneinmündungen zur Schw.-Heerstr.,
- Verhinderung eventueller neuer Autotrassen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen am Stern.

Wenn Ihnen also an unserer Weiterarbeit in diesem Sinne gelegen ist, dann wären wir auch weiterhin für (ein) Zeichen Ihrer Unterstützung dankbar: Unsere (Freizeit-)Arbeit findet nach wie vor kontinuierlich statt; die Aktiven der Bürgerinitiative treffen sich jeden 1. Dienstag im Monat um 20 h im Ernst-Lange-Haus der Evangelischen Studentengemeinde (ESG), Wachmannstraße 81. (Start nach der Sommerpause: 3. September 1991)

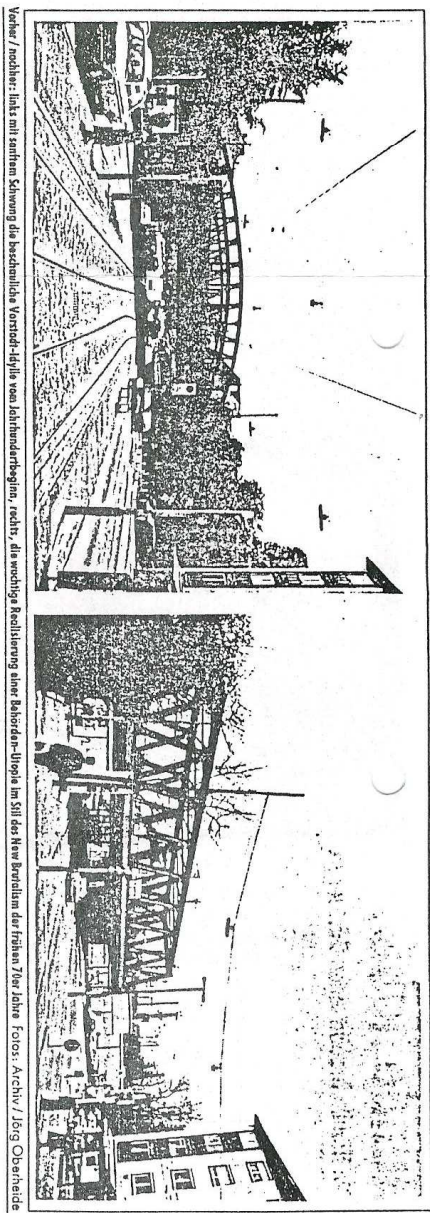
Die Versendung dieses Informationsbriefes (auch zum Zweck der Überprüfung der Aktualität unseres Verteilers) an die bisher rd. 3000 Unterstützer/innen hat die BI-Aktiven ca. 1.800 DM gekostet, die privat 'vorgelegt' worden sind. Diese Träger/innen des Kostenrisikos würden sich freuen, wenn mit Ihrer Spende wieder eine neue finanzielle Basis für die weitere Arbeit der Bürgerinitiative "Keine Stadtautobahn durch Bremen" zustande käme. Denn bis in Bremen eine lebensgerechte, ökologisch fundierte Stadtentwicklung garantiert wird, bleibt -in jedem Fall auch über die Bürgerschaftswahl 1991 hinaus- noch ganz viel und andauerndes Bürgerengagement nötig.

Mit freundlichem Gruß  
im Auftrag

  
Günter Knebel

Anlagen: - Presseartikel "Das Geheimnis der fehlenden Mittelstützen", taz v. 26.3.1991  
- Zahlkarte/Überweisungsträger für Spende





Vorher / nachher: links mit sanftem Schwingung die bescheidenen Vordrill-Äpfel vom Jahrhundert-Äpfel, rechts: die wichtige Realisierung einer Bahndrill-Utopie im Stil des New Berlin der frühen Vier Jahre Fotos: Archiv / Jörg Oberheide

# Das Geheimnis der fehlenden Mittelstützen

## toz-Reihe zur Bremer Architekt / Zweite Lieferung: Der Concordia-Tunnel / Brücken-Dinosaurier für das ästhetische Gefühl

Früher wurde der Bau von Brücken mit Bewunderung verfolgt, ihre Vollendung wurde mit Stolz gefeiert. Nur in Bremen: „Schon alles ganz anders“. Hier wurde beim Concordia-Tunnel nach einem massiven Protest von Tausenden von Bürgern und trotz eines gerichtlichen Vergleichs, bei dem eine Tunnelaufhebung geluppt wurde, an einer Brücke weitergeplant und weitere Schweigeln, die wirklich kein Kunstwerk geworden ist. So, als ob sei Mitte der 70er nicht geschehen wäre und so, als ob die Stadt nicht schon längst im Aussterben erstickt hätte, wurde ein riesiges, unmiles Teil über die Schweigeln der Herstraße geschoben.

Das Ding steht vielleicht die nächsten 100 Jahre. Bei einem Höhe, ist der Brücken-Dinosaurier fast so hoch wie ein fünfzigkiges Haus mitagen: über 8 m mit davon allein die milchige-fingazin-Konstruktion des stählernen Fachwerkgitters.

Schon von weitem drängt sie sich bedrohlich vor die Silhouette Schwachhausens. Mit Wehmut denkt man an die alte, schwungvolle Bogenbrücke zurück, die abgerissen wurde. Die war zwar

auch kein Weltwunder, verlor aber aber immerhin ein Stück vom industriellen Aufschwung des jungen Jahrhunderts, die Höhenlinien von damals und die Erinnerungen an einen der ersten Brückenbau in der Stadt.

Die neue ist ein Teil der Gestaltungswahn und nicht der plan und baut einfach in der Regel noch immer höher. Bogenbrücken, schon weil die natürlich spröder und billiger sind.

Der gewohnte Anblick auf eine Bogenbrücke sollte den Bremerinnen aber aus einer verunsicherten von Anfang an nicht zurechnen. Die Tragfähigkeit und der

Aufwand für eine Konstruktion werden aber ganz entscheidend von der Spannweite bestimmt.

Der Concordia-Tunnel ist ein Brückenbauwerk, das die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.

Bei dem neuen Brückenbauwerk ist die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.

Bei dem neuen Brückenbauwerk ist die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.

Bei dem neuen Brückenbauwerk ist die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.

Bei dem neuen Brückenbauwerk ist die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.

Bei dem neuen Brückenbauwerk ist die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.

Bei dem neuen Brückenbauwerk ist die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.

Bei dem neuen Brückenbauwerk ist die Spannweite von 23,40 m auf 32,40 m vergrößert. Die Spannweite von 23,40 m ist die Spannweite der alten Brücke, die 1940 gebaut wurde. Die Spannweite von 32,40 m ist die Spannweite der neuen Brücke, die 1991 gebaut wurde.