

Danksagung des Arbeitskreises Ostertorsanierung durch **Herbert H. Wulfekuhl** am 16. Januar 2009 in der Bremer Oberen Rathaushalle anlässlich der Vergabe der "Bremer Auszeichnung für Baukultur":

Sehr geehrter Herr Bürgermeister a. D., lieber Hans Koschnick, sehr geehrter Herr Senator Dr. Loske, lieber Sunke Herlyn, meine sehr verehrten Damen, meine Herren,

die Mitglieder des Arbeitskreises Ostertorsanierung (AKO) fühlen sich ganz überwiegend durchaus geehrt, dass das Bremer Zentrum für Baukultur zu der Auffassung gelangt ist, die Rettung des Ostertorviertels vor der Mozarttrasse im Dezember 1973 sei die Bremer Auszeichnung für Baukultur wert. Als ehrliche Menschen können wir Ihnen bestätigen, Sie haben eine gute Wahl getroffen! Schließlich waren die richtigen Leute zur richtigen Zeit am richtigen Ort, eine seltene Konstellation.

Nun wären wir nicht der AKO, wenn wir nicht v o r der Entgegennahme des Preises noch einige Anmerkungen zu den damaligen Vorgängen und zur heutigen Lage vorzutragen hätten. Inzwischen mehren sich nämlich die Gesprächserlebnisse mit jüngeren Semestern, die völlig ungläubig auf die Information reagieren, Bremen hätte um ein Haar das gesamte Viertel einer gigantomanischen Trassen- und Hochhausplanung geopfert. Daran merkt man, wie alt man inzwischen geworden ist.

Im AKO haben übrigens sehr viel mehr Menschen mitgearbeitet, als heute namentlich genannt werden. Ich bedaure es ausdrücklich, dass durch Kommunikationslücken, an denen ich womöglich beteiligt war, etliche aus unserem Team, die damals in senatorischen Behörden, im Stadtplanungsamt, im Amt für Straßen- und Brückenbau oder im Statistischen Landesamt gearbeitet haben, heute nicht offiziell erwähnt werden. Liebe Andrea, lieber Arne und alle anderen, es war wirklich keine Absicht, sorry!

Hans Koschnick hat ja soeben schon eine sehr gute Übersicht über die damaligen Abläufe und ihre historische Entwicklung gegeben. Die Bebauungspläne 418 und 419 entfalteten ihre negative Wirkung sehr schnell. Denn mit ihnen wurden die vorher gültigen Gewerbeklassen V und IV, heute wären das Reines bzw. Allgemeines Wohngebiet in großen Teilen auf II heraufgestuft, das wäre heute eine Mischung aus MK Kerngebiet und GE Gewerbegebiet. Diese Änderung wurde das Einfallstor für Kneipen und Spelunken aller Art, die das Viertel belasteten. Oder würden Sie gerne neben einer Kneipe mit den Namen „Zum Haftbefehl“ wohnen, der sich aus den massenhaft hinter der Theke aufgehängten tatsächlichen Haftbefehlen der Gäste ableitete?

Lassen Sie mich noch etwas zu der Kernfrage beisteuern, unter welchen Rahmenbedingungen unser Kampf gegen die Mozarttrasse stattfand, den man heute neudeutsch als „Mission Impossible“, als eigentlich unmöglichen Auftrag charakterisieren würde. Ich nehme dafür als Ausgangsdatum das Wahlergebnis zur Bremischen Bürgerschaft vom 10.10.1971:

Vier Jahre nach dem für damalige bremische Verhältnisse grottenschlechten Ergebnis von 1967 im Wahlbereich Bremen mit 45,23 Prozent (Stichwort Baulandskandal – also wir bleiben im Thema!) stieg die SPD mit Hans Koschnick als Spitzenkandidat wie Phönix aus der Asche und erzielte 55,2 Prozent der Stimmen, sagenhaft! Damit fiel in Bremen Macht und Rechtsetzung wieder in die Hand einer Partei, die sich naheliegender als die Bremen-Partei begriff, die alles richtig macht.

So kann es nicht verwundern, dass Bausenator Stefan Seifriz sich nach der Wahl daran machte, als nächstes Großprojekt mit Hilfe des Städtebauförderungsgesetzes die sogenannte Osttangente zu bauen, vulgo Mozarttrasse genannt nach der Mozartstraße, die in ihrem Verlauf lag. Ganz im Sinne der damaligen Zukunfts- und Wachstumseuphorie glaubte man an den eigenen Flächennutzungsplan für Bremen, der 1967 für 800.000 Einwohner ausgelegt war, verbunden mit dem Traum, später eine Stadt mit einer Million Einwohnern zu werden.

Die Bürgerschaftswahl 1971 brachte aber ein Derivat hervor, das sich als scharfgeschliffenes Schwert erweisen sollte: Die innerstädtischen Stadtteile erhielten Beiräte und ein Amt für Beiratsangelegenheiten, heute Ortsamt genannt. Das konnten wir zur Herstellung von Öffentlichkeit nutzen, die monatlichen Sitzungen des Beirats Mitte jeweils am ersten Montag im Monat machten Schlagzeilen. Der kleine David hatte plötzlich eine Schleuder in der Hand, mit der er die Verwaltung empfindlich treffen konnte.

Die Sanierung begann 1972 für die Grundstückseigentümer in Ostertor-Remberti mit einem Donnerschlag: Plötzlich kam unerwartete Post vom Grundbuchamt mit der Information, dass von Amts wegen im Grundbuch ungefragt der Satz „Eine Sanierung wird durchgeführt“ eingetragen worden sei. Der Satz war nicht freundlich gemeint im Sinne einer Heilung von Mängeln, die seit Kriegsende durch die Veränderungssperre von 1946 entstanden waren, sondern als Ausdruck staatlicher Kontrolle bei allen Rechtsgeschäften auf und mit dem Grundstück mit dem Ziel, die Trasse Osttangente zu bauen. So führte das Sanierungsgesetz ja tatsächlich im Titel die Formel „für die Trasse Osttangente“.

Bedenkt man die von Hans Koschnick schon erwähnte Zusammensetzung der Bevölkerung im Viertel, wird klar, wie unterirdisch schlecht das Ansehen der SPD hier sein musste, die das aber nicht weiter bekümmerte, man hatte seine Hochburgen schließlich ganz woanders in der Stadt. Und eine Opposition in der Bremischen Bürgerschaft gegen die Mozarttrasse fand ja nicht statt, im Gegenteil! Leider fehlt mir die Zeit, die Abläufe ausführlich zu schildern, deshalb jetzt einige Thesen zu der Frage, wie konnte der AKO überhaupt erfolgreich sein?

Wenn Hans Koschnick eben sagte, 1972 hielt man in Bremen den Atem an, dann begann das Jahr 1973 mit einem Paukenschlag. Aufgrund der unbestreitbaren Daten des Statistischen Landesamtes brach die Einwohnerzielzahl 800.000 regelrecht zusammen und wurde Ende Januar von der SPD-Bürgerschaftsfraktion, der politischen Gegenmacht zum Senat, auf 600.000 herabgesetzt, ein schwerer Schlag für das Argument, der Verkehr in der wachsenden Stadt Bremen werde ohne Mozarttrasse zusammenbrechen.

Es stimmt, der AKO bemühte sich anfangs, wenigstens nur das Schlimmste zu verhindern. Wir schlugen vor, die Trasse sozusagen durch Überbauung einer schlank gehaltenen Hochstraße durch das Viertel quasi zu verstecken – genannt Aktivitätsachse. Vorbild war damals die überbaute Stadtautobahn in Berlin-Wilmersdorf.

Die Betroffenen selbst konfrontierten uns in der berühmten Einwohnerversammlung im Chorprobensaal des Theaters mit der konsequenten Alternative, dem Nein zur Trasse überhaupt. Das gab anschließend eine mächtige Krisensitzung im AKO: Wollen wir weiter die Interessen der betroffenen Bevölkerung vertreten, oder uns letztlich mit den herrschenden Verhältnissen arrangieren?

Das Ruder wurde herumgerissen, was uns in der Bremer SPD nicht gerade beliebter machte! Ja, wir waren anti-kapitalistisch, anti-karrieristisch, anti-hierarchisch, das bedeutete undogmatisch und für Parteistrategen unberechenbar. So verloren wir später auch manchen Kritiker des Senats in dem Augenblick, als er selber im Senat saß.

Unser erster Vorschlag, die Trasse einfach stadtauswärts zur Georg-Bitter-Straße in Höhe der „Erdbeerbrücke“ zu verschieben, trieb die Hastedter auf die Palme, also ließen wir ganz von Alternativplanungen ab.

Was half uns nun weiter, konfrontiert mit dem zynischen Satz „In der Politik muss man nicht Recht haben, man muss Recht behalten“?

Wir hatten damals eine klare Vorstellung davon, wie Kommunalpolitik für die Bevölkerung zu machen sei: im Wege der Doppelstrategie die Interessen des Volkes aufnehmen und diese beim Marsch durch die Institutionen durchsetzen.

Wir verfügten über ein ausgearbeitetes Verkehrskonzept für Bremen, das dem Öffentlichen Nahverkehr eindeutig Priorität vor dem Individualverkehr einräumte. Wir erfuhren auch diskret wachsende Unterstützung aus den Fachverwaltungen.

Den SPD-Ortsvereinen links der Weser, namentlich Neustadt, Buntentor und Kattenturm, dämmerte rechtzeitig, dass die Trasse mit Hilfe einer neuen Brücke über die Weser ihren Weg quer durch die dortigen Wohngebiete zur Autobahn nach Hamburg und Osnabrück nehmen sollte. So kamen Bündnisse zustande, die im damaligen Links-Rechts-Schema der SPD kaum vorstellbar schienen.

Dann kam auch noch die erste Ölpreiskrise mit autofreien Sonntagen wenige Wochen vor der Entscheidung. Der Fetisch Auto bekam einen schweren Kratzer. Der Club of Rome schien mit seiner zutiefst pessimistische Studie von den Grenzen des Wachstums Recht zu behalten, das war eine Steilvorlage im Streit um die richtige Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

So konnte der Boden vorbereitet werden für die Entscheidungsschlacht vom 4. und 5. Dezember 1973. Die Abläufe an diesen beiden Tagen und der Nacht dazwischen wären eine eigene Veranstaltung wert! Übrigens: Das erste Glück für das Viertel hatte übrigens ein viel früheres Datum: Wenn der Senat 1960 entschieden hätte, die Bebauungspläne 418 und 419 ab 1961 zu realisieren, fände die heutige Veranstaltung gar nicht statt.

Was sagt uns das heute?

Ich spitze das aus Zeitgründen zu einer These zu:

Herr Senator Dr. Loske, wenn Sie heute den damaligen AKO zum Gegner hätten, würden Sie nicht so entspannt hier sitzen und auch nicht so gut schlafen können. Wenn ich mir die Straßenbauwerke links der Weser zwischen Flughafen und Niedervieland anschau, bin ich schon ziemlich entsetzt über die Opulenz, mit der in den letzten Jahren in Bremen Straßenbau betrieben wurde und offensichtlich noch weiter betrieben werden soll – für welches Wachstum eigentlich? Wenn ich mir vergegenwärtige, was die Deutsche Bahn als neue Brücke über dem Concordiatunnel installiert hat, sollte das vom Bremer Zentrum für Baukultur vielleicht zum Anlass genommen werden, einen weiteren Preis zu stiften, die Goldene Zitrone für die hässlichsten neuen Bauwerke. Und ob der verbreiterte Concordiatunnel dereinst als spürbarer Beitrag zur Sanierung der bremischen Staatsfinanzen in den Geschichtsbüchern stehen wird, darf füglich bezweifelt werden.

Selbstkritische Schlussbetrachtung:

Ja, wir hatten Erfolg, wir sind bei einem wirklich bedeutenden Abschnitt der bremischen Stadtentwicklungspolitik nach 1945 dabei gewesen. Aber vielleicht haben wir auch ungewollt Politik und

Verwaltung in Bremen eine Art Trainingsprogramm verabreicht, welches Schicksal einer staatlichen Planung droht, wenn man sich nicht gut genug vorbereitet und seine Gegner unterschätzt, wer weiß!

Aber eine Lehre für heutigen Widerstand bleibt: Erlaube niemandem, Dir zu sagen, dass Du etwas nicht erreichen kannst!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!