

**Laudatio** auf die Mitglieder des Arbeitskreises Ostertorsanierung von **Bürgermeister a. D. Hans Koschnick** am 16. Januar 2009 in der Bremer Oberen Rathaushalle anlässlich der Vergabe der "Bremer Auszeichnung für Baukultur":

Meine sehr verehrten Damen, meine Herren,

es war gewiss eine ungewöhnliche Überlegung, mich als Laudator für die heutige Ehrung der früheren Mitglieder des „Arbeitskreises Ostertorsanierung“ vorzusehen, war ich doch als damaliger Präsident des Senats ein keineswegs einflussloser Gegenspieler bei manchen Reaktionen des Arbeitskreises auf Veränderungsforderungen gegenüber den Planungskonzeptionen der Bauverwaltung.

Wenn ich trotzdem zugesagt habe, dann nicht, weil ich schmerzempfindlich bin oder dem hehren Prinzip permanenten Vergebens huldige – nein das ist nicht so! – sondern weil der AKO recht hatte und sich durchsetzen konnte und verhinderte, dass gewachsene Strukturen nicht einer heute als fragwürdig erkannten Massenwohnungsbaukonzeption geopfert wurde. Das ist der unbezweifelbare Verdienst des AKO. Das Ostertor lebt nicht nur weiter, sondern ist ein begehrtes Wohnquartier – mit gewerblichen Dienstleistungen aller Art - geliebt, geschätzt von vielen jungen wie auch älteren Bürgern unserer Stadt. Deshalb fällt es mir nicht schwer, den früheren Streitern des Arbeitskreises meinen Respekt zu bezeugen.

Nun zur Sache selbst, zur Geschichte der Planung; nicht zur Geschichte des Ostertors, denn diese sollte im Kreise der heute Anwesenden bekannt sein!

Wirklich angefangen hat die umstrittene Stadt- und Verkehrsplanung mit der „Allgemeinen deutschen Verkehrszählung“ von 1924/1925. In der Vorlage der „Stadt- und Landesplanung 1926 – 1930“ klang das so: die Belastungen „mit den Erschütterungen, dem Staub und dem Lärm schwerer Ferntransportlastzüge“ seien für die Innenstadt nicht mehr lange tragbar“. Daraufhin kam man 1930 zum Vorschlag der Entlastung der Innenstadt durch ein System von Fernstraßen und Weserbrücken. „Umleitung der Lebensströme“ nannte dies damals der international anerkannte Stadtplaner Fritz Schumacher, ein Bremer, der als Oberbaudirektor das Gesicht Hamburgs positiv veränderte.

Ein Planer zeichnete sich in Bremen allerdings schon 1930 besonders durch seine Beschäftigung mit dem für eine Weserbrücke geforderten Durchbruch durch das Ostertor aus: Wilhelm Wortmann. Er schuf die Grundlage für die weiteren Planungen in der Nazizeit, bei denen Gerd Offenberg, der 1934 Leiter des Stadtbauwesens und später „Architekt für die Neugestaltung Bremens“ wurde, und Baudirektor Wortmann sich besonders hervortaten. Auch wenn beide nach 1945 ihre Ämter aufgeben mussten, wurden ihre Planungen nach dem Kriege als sozusagen Gott gegeben fortgesetzt. Und da Wortmann ein hoch möglicher Professor an der TH Hannover wurde, blieb er für nicht wenige Einflussreiche über Jahrzehnte für Bremer Planungen eine wichtige Autorität.

Die vorgesehene Planung der Trassen und des Ostertordurchbruches von 1948 bis 1969, war in Bremen deswegen so unbestritten, weil zeitgleich drei Planungsinstitutionen, beraten von Wortmann, das vorgegebene Ziel gemeinsam angingen: das Stadtplanungsamt, die Arbeitsgemeinschaft für Stadtplanung und die Aufbaugemeinschaft. Die in der Nähe der Mozartstraße geplante Ostbrücke sollte mit der Schwachhauser Vorstadt und der Bahnhofsvorstadt verbunden werden.

Schon 1949 war eine entsprechende Variante des Stadtplanungsamtes von der Bürgerschaft beschlossen worden, der so genannte Teilring vom Breitenweg bis zur Mozarttrasse. Ein erster Teil dieser Verkehrsführung, der Ausbau der „Nordtangente“ mit Hochstraße Breitenweg-Rembertiring und auch die flankierende Bebauung wurden realisiert. Der Bildungssenator erhielt so einen Bau mit Blick auf die Hochstraße wie auch das Hochhaus der GEWOBA.

1959 wurde durch Beschluss der Bebauungspläne 418 und 419 die weitere Grundlage für den Abriss damals noch intakter Bebauung im Rembertiviertel und beginnend im Trassenbereich des Ostertors gelegt. Verschiedene Wohnungsbaugesellschaften und die stadteigene Grundstücksgesellschaft „Weser“ wollten ihrerseits zu der Verwirklichung des Konzeptes beitragen und erwarben dort Grundstücke. Die dort erworbenen Bauten wurden „runtergewohnt“. Und ließen zu, dass am Kreisel das große Abräumen begann. Die Öffentlichkeit erhielt allerdings dadurch zum ersten Mal eine Vorstellung davon, wie die so genannte Flächensanierung aussehen würde, mit der es im Ostertorviertel hätte weitergehen sollen. Für alle angedeutet entstand an dieser Stelle Peter K. F. Krügers Wandgemälde am Kreisel, das ein altes Ehepaar zeigt, das auf die weite Fläche der Abrisse hinabblickt.

In den Augen der Wohnungsbaugesellschaften war das Abräumen so erfolgreich, dass der Appetit auf eine schnelle Fortsetzung im Ostertorviertel geweckt war. Nun ging es allerdings nicht mehr um Durchbrüche und deren Einordnung in ein vorhandenes Straßensystem, „sondern um den Abriss und die Neubebauung fast der gesamten Ostertorvorstadt“ (Seebacher/Cordes). Dafür bestellte die „Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau“ als vermeintliche Sachwalterin des Schutzes bremischer Bau- und Lebensformen bei Wortmann 1964 ein Gutachten für eine „städtebauliche Gesamtkonzeption“. Bereitwillig begründete der Professor, da die „Verkehrsplanung störend in das Gefüge des Gebietes“ eingreife, müsse eine über die Verkehrsplanung hinausgehende Neuordnung geschehen. Geringe Grundstücksgröße, deren Zuschnitt und die Besitzverhältnisse (80% in Privathand) verlangten dafür einen Ankauf. Grundsätzlich schlug er vor, die Straße vom Kreisel bis zur Ostbrücke als Hochstraße anzulegen, in Grün einzubetten und an beiden Seiten Hochhäuser zu errichten. „Die Konzeption von „autogerechten Städten“ schlug m.E. hier durch.

Sein „Zustandsbericht Bremen Ostertorgebiet“ von 1964 lieferte dafür die Grundlage für die weitere Planung. Zu Wortmanns Planung gehörte eine Karte mit der Überschrift „Abbruch und Erneuerung“. Jedes einzelne Haus im Ostertorviertel ist darin kartiert und wurde mit verschiedenen Farben in Kategorien eingeteilt; wer in einem Haus im Ostertor wohnte, erhielt aus diesem Plan Auskunft darüber, wie Wortmann damals sein Haus beurteilt hat. Dieser Plan sollte in der Folgezeit Grundlage für die vorgesehene Zerstörung des Ostertorviertels zwischen Rembertikreisel und Weser werden und einbezogen waren darin die Bebauungen zwischen Goetheplatz und Dobben/Sielwall.

Diese Planung erhielt 1967 eine offizielle Dimension. Nun schaltete der Bausenator mit Unterstützung des Senates das Städtebauinstitut Nürnberg (SIN) unter der Leitung von Professor Dittrich ein, um seinerseits eine Strukturuntersuchung zur Vorbereitung der Sanierung des Ostertorviertels zu erhalten. Wegen der modellhaften Bedeutung förderte der Bundesminister für Städtebau und Wohnungswesen diese Untersuchung. Seine Ergebnisse trafen Anfang der 1970er Jahre ein und begleiteten von nun an die politische Auseinandersetzung, um das rechte Maß von Sanierungsvorstellungen.

Die beschlossene Entwicklung nahm zunächst ihren Lauf. „Die Baugesellschaften teilten für sich das Viertel in ‚Kaufbereiche‘ auf“ und begannen, dort Grundstücke und Häuser an sich zu bringen.

Aber, meine Damen und Herren, das Ostertor war keine Stadtbrache, es war aktiv und lebte! Das erfuhren wir ganz unmittelbar, als in der Zeit um 1968 Einwohner- und Bürgervereins-Proteste zunahmen. So kam es zu einer Gegenbewegung, getragen von den jüngeren „Ostertorschen“. Sie bekamen Unterstützung von dem in diesem Gebiet beheimateten SPD-Ortsverein „Altstadt“, der damals gemeinhin als unbotmäßig galt und der aufkommenden „Doppelstrategie“ huldigte. Und von dem mag manches beim Protest mit angestoßen worden sein. Formal unabhängig gründete sich so im Jahre 1969 unter dem offiziellen Titel „Arbeitskreis Ostertorsanierung“ eine Initiative, deren Abkürzung AKO bald in Bremen bald geläufig und, später ge-fürchtet wurde. Weder eine Satzung, noch eine Mitgliederliste gab es. Aber die 13 Frauen und Männer, die heute hier sitzen, waren damals dabei. Es gab diesen bald sagemuwobenen AKO in Form von unabhängigen Aktionen wirklich. Er war real, weder ein Monstrum, noch eine Legende. Und er nahm von 1969 bis zu seinem Erfolg im Jahre 1974 eine sich immer mehr konkretisierende Arbeit auf.

1969 hat der AKO sich also gegründet. Erste Aktivität war eine Umfrage im März 1969 mit 3000 Fragebogen, mit der erstmals die betroffene Einwohnerschaft informiert und befragt wurde. Das Ergebnis wundert nicht: 95% lehnten - nach dem Erlebnis der Abrisse im Rembertiviertel - eine Flächensanierung ab. Um ein solches Ergebnis zu erzielen, musste man wirklich nicht groß manipulieren, wie von Seiten der Bauverwaltung unterstellt wurde.

Im Oktober kam auch das SIN auf die Idee, eine Umfrage unter Betroffenen zu machen. Erstmals wurde damit auch behördenseitig anerkannt, dass Betroffenenbefragungen bei Planungsprozessen nicht undenkbar waren. Schätzen wir diesen Gesinnungswandel nicht zu gering ein: es war ein kommunalpolitischer Erfolg, der zugleich einen künftig zu beachtenden Gegner heraufbeschwor: die Meinung der betroffenen Bevölkerung!

1970 verteilte der AKO im Ostertorviertel eine Broschüre, die die Ergebnisse seiner Umfrage kundgab, mit ihr wurde der so geplanten Flächensanierung erstmals schriftlich Widerstand angekündigt.

Im Juli des folgenden Jahres 1971 reagierte der Bausenator - nun auch an die Betroffenen gewandt - mit einem Stadtentwicklungsprogramm, das eine Einwohnerzahl Bremens von 800.000 prognostizierte und an der bisherigen Planung des Schnellstraßennetzes festhielt.

Der AKO antwortete darauf im Dezember mit dem Entwurf einer ersten detaillierten Sanierungskonzeptes für das Ostertorviertel. Noch stellte der Arbeitskreis die Mozarttrasse nicht grundsätzlich infrage, vielmehr versuchte er, den Flächenabriss zu vermeiden und die Trasse auf eine umbaute Röhre zu reduzieren sowie Zuführungsstraßen wie den so genannten St. Pauli-Durchbruch abzulehnen. Damit lag eine Alternative zum grundsätzlichen Abriss des Ostertors vor.

Im Jahr 1972 brachte der AKO ein 10-Punkte-Papier zu den wichtigsten Streitfragen hervor. Nun, nachdem ein öffentlich operierender Gegner sich gezeigt, der örtlich zuständige Beirat mehr und mehr das Anliegen mit aufnahm und für diese Fragen Öffentlichkeit hergestellt war, meldete sich im Frühjahr das Städtebauinstitut Nürnberg mit einem eigenen Konzept. Vorgeschlagen wurde ein 120 m breiter Tunnel, darauf bis zu 18-geschossige Hochhäuser für einen Ortsteil für etwa 20.000 Menschen, wo vorher 10.000 gelebt hatten.

Im Juli 1972 wurden das Rembertiviertel und das Ostertorviertel von der Bürgerschaft förmlich zum Sanierungsgebiet erklärt. Was von heute wie ein Nichteingehen auf die eröffnete Diskussion aussieht, war ein schlichtes Festhalten der Bauverwaltung an bis dahin entwickelten Konzeptionen. Doch der AKO, die Betroffenen und die nun alle Vorgänge beobachtende Öffentlichkeit erwarteten, eine an die Betroffenen

adressierte Äußerung. Das war eine bisher unbekannte Situation für Baubehörde und Politik. Was würde geschehen? fragten sich jetzt nicht mehr nur AKO und Betroffene im Ostertor, sondern eine viel breitere bremische Öffentlichkeit. Und die Reaktion der Bauverwaltung führte nicht zur Beruhigung.

Im Frühjahr 1973 kam das so genannte Verbalkonzept des Bausenators. Der Weser-Kurier verkündigte quasi amtlich eine zügige Durchführung der Maßnahmen für die „Osttangente“ vom Rembertikreisel bis zum Mozart-Brückenkopf. Aber nun begann der offene Schlagabtausch im Stadtteilbeirat Bremen-Mitte der Trassenkampf wurde eingeläutet. Der Vorsitzende des Beirates, Karsten Schwerdtfeger, der Ortsamtsleiter Herbert Wulfekuhl an vorderster Front und das die Bauverwaltung attackierende Beiratsmitglied Olaf Dinné, alle Mitglieder des AKO stellten sich quer und gewannen die übrigen Mitglieder des Beirates für ihr Nein gegen diese Verwaltungsvorgaben. Noch gab es kein grundsätzliches Nein des AKO zur Trasse. Aber der Umfang der Sanierung, die Zerstörung der gewachsenen Strukturen und einzelne projektierte Bauwerke wie das Lieblingsprojekt der Bauverwaltung - der sogenannte Bauhof, wurden begründet infrage gestellt.

Im Juni erhielten die Haushalte das Verbalkonzepts der Bauverwaltung, das nunmehr die Betroffenen ansprach und um einen Konsens bemüht war: „Es geht nicht darum, möglichst viel zu verändern, sondern möglichst wenig“, schrieb damals Senator Seifritz. Der AKO antwortete mit einer 46seitigen Broschüre „Die Zukunft unseres Ostertorviertels“.

Der Stadtteilbeirat, über dessen Sitzungen die Medien nun ständig berichteten, lud dann im Juli zu einer Einwohnerversammlung ein, und zwar - wegen des zu erwartenden Andrangs - in den Chorprobensaal des Theaters. Als Akteur des AKO enthüllte Beiratsmitglied Uwe Martin vor dieser Öffentlichkeit den Behördenplan mit einer 43 m breiten Mozarttrasse und erreichte daraufhin ein Zusammenrücken der Vertreter aller politischen Parteien im Beirat. Die Versammlung protestierte nun erstmals grundsätzlich gegen die Trasse. Sie beschloss eine vom AKO entworfene Resolution mit detaillierten Forderungen, und der Beirat plädierte für eine weitere noch größere öffentliche Beteiligung der betroffenen Anwohner.

Im September fand die weitere öffentliche Versammlung in der Glocke statt und man kann sagen, sie stand unter der Überschrift: „Alle gegen einen, alle gegen den Bausenator“. Zu seinem grundsätzlichen Vortrag über die Planungen kam der Senator dabei erst gar nicht, stattdessen stellte unter der geschickten Regie des Vorsitzenden Schwerdtfeger und des Ortsamtsleiters Wulfekuhl vorab das Beiratsmitglied Dinné den Gegenentwurf des AKO vor. Nach der Diskussion wurde in einer Resolution festgestellt, „dass Senator Seifritz keine überzeugenden Gründe für die Aufrechterhaltung der Mozarttrasse hat vorbringen können“. Eine so einhellige wie detaillierte Kritik an vom Senat politisch beschlossenen Maßnahmen hatten Verwaltung und Politik bis dahin nicht erlebt.

Gleichwohl beschloss der Senat am 25. 9.1973 noch einmal, die Auffassung des Senators für das Bauwesen zu unterstützen und strebte eine entsprechende Entscheidung in der Bremischen Bürgerschaft an.

Die nun folgende Auseinandersetzung verlagerte sich in die Gremien der sozialdemokratischen Partei. Den damaligen SPD-Mitgliedern im AKO, Dinné, Kerstein, Linder, Martin, Schwerdtfeger und Wulfekuhl gelang es, 10 SPD-Ortsvereine für einen Anti-Trassen-Beschluss zu gewinnen. „Es dürfen keine neuen Trassen...durch Wohn- und Erholungsgebiete geführt werden“, lautete der entscheidende Passus. Im Unterbezirksparteitag im Oktober fand dieser Antrag eine ausreichende Mehrheit; der Weser-Kurier verkündete „SPD-Mehrheit gegen Mozarttrasse“. Der Senat setzte daraufhin den Punkt „Trasse“ zunächst von der eigenen Tagesordnung ab, um das Votum der SPD-Gesamtfraktion in der bremischen Bürgerschaft einzuholen.

Im Dezember war diese dann am Zuge und sorgte im Finale für eine letztmalige dramatische Steigerung: in einer SPD-Fraktionssitzung kam es zu einer Mehrheit von zwei Stimmen für die Trasse: die Trasse kommt! Am nächsten Tag aber stimmten alle Fraktionsmitglieder wegen der zu knappen Mehrheitsentscheidung bei der in der Bevölkerung umstrittenen Bauplanung bis auf die Stimme der Senatsmitglieder, die sich enthielten, gegen die Trasse: die Trasse war tot! Die SPD-Fraktion hatte sich damit endgültig gegen die Trasse und für die Erhaltung des bisherigen Ostertorviertels entschieden. Das vorgesehene Bebauungsplanvorhaben war gescheitert. Die offizielle Erklärung der SPD-Fraktionsführung sprach dann danach von einer „Versöhnung zwischen Gegnern und Anhängern der Trasse“; das war gewiss eine Überzeichnung, es ging doch auch um die realen Zuständigkeiten zwischen Senat und Bürgerschaft und auch um die Zurückdrängung von Planungskonzeptionen bedeutender Wohnungsbaugesellschaften, die dabei ein für allemal geklärt sein sollten.

Im Jahr 1974 folgte schließlich noch das Aus für den am Rembertikreisel geplanten 23-stöckigen so genannten „Bauhof“. Die Trassengegner hatten gesiegt. Der AKO konnte sich auflösen.

Dafür setzte nun 1973 im Auftrag von Senat und Bürgerschaft die Arbeit der Bremischen Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau respektable Akzente, sie hat in 12 Jahren das 40 ha große Gebiet Ostertors/Remberti wirkungsvoll saniert.

Verehrte Anwesende, meine Damen und Herren, ich habe mich bemüht, wie ein objektiver Berichterstatter und nicht wie einer zu reden, der vergessen hat, wer im Senat die Verantwortung getragen hat; das soll deshalb nicht der Abschluss sein. Ohne dass ich Herrn Senator Dr. Loske etwas vorwegnehmen will, deshalb so viel noch dazu:

Die Geschichte der Mozarttrasse und des Ostertorviertels lässt sich auch als Lehrstück über das Verhalten der Politik lesen, über stringentes Festhalten an einmal gefassten Beschlüssen oder auch an die nicht immer einfach herzustellende Bereitschaft, sich trotz aller Kontinuität dem inzwischen als besser erkannten zuzuwenden. Etwas, was aus den Planungsstuben herausdrängt und die Teilnahme der Betroffenen am Planungsprozess fordert.

Autoritäten wie Fritz Schumacher, der damals für Köln und Hamburg Bedeutendes geplant hat, hatten doch vor 1933 das neue Verkehrskonzept für Bremen gutgeheißen, das in der Nazizeit dann konsequent weiterverfolgt wurde, von Bürgerbeteiligung war nie die Rede. Die Nachkriegszeit hat es dann leider unbesehen übernommen und politisch legitimiert. In allen Phasen wurde, wie damals üblich, die Bevölkerung nicht gefragt, sondern der Ratschlag der Experten umgesetzt: „Trassenwahn“. Vermutlich war in allen Phasen schon früher die Bevölkerung anderer Meinung. Die vorhandene gewachsene Bausubstanz und die Erwartungen der in der Vorstadt lebenden Menschen wurden gegenüber den Expertenratschlägen stets zu gering geschätzt. Obrigkeitsstaatliches Denken wirkte noch vor 1933, verstärkt in der Nazizeit und danach kaum geschwächt während der Nachkriegs- und Wiederaufbauplanung weiter. Ein „hoch weiser Rat“ schien die gesellschaftspolitischen Veränderungen übersehen zu haben.

Doch dann setzte eine Phase auch demokratisch begründeten Widerstandes ein, „Trassenkampf“. Der Satz „Das Ostertor lebt“ wurde auf- und ernst genommen. Der „Arbeitskreis Ostertorsanierung“ hatte den Mut, aufzustehen gegen das Fortwirken inzwischen politisch legitimierter Expertenplanung als alleinige Grundlage von Entscheidungen. Der Arbeitskreis, das lebendige Ostertor und deren Sympathisanten erzeugten ein kommunales politisches Klima, in dem Politik mental zur Umkehr bewegt werden konnte - das betrifft nun auch meine Rolle und die des Senates. Es kam zu dieser Umkehr, die pure Planungshoheit wurde aus den Amtsstuben in eine auf Dialog setzende Miteinander – wenn es sein musste auch

gegeneinander organisiert. Das führte immer mehr zu einem sich öffnen für alternative Ideen. Was beispielsweise bei der Preisgabe des Schröder-Rings zum Ausdruck gekommen ist.

Aus meiner Sicht hat der Widerstand des AKO, den Weg zur Umkehr von bevölkerungsfernen Planungen befördert! Doch deshalb sollen weitere Verdienste nicht unterschätzt sein, wie: die Bedeutung einer Beteiligung der Betroffenen verstanden, proklamiert und umgesetzt zu haben, den Erhalt der vorhandenen Bausubstanz - nach den gewaltigen Kriegsverlusten - für erstrebenswert erklärt zu haben, Hypertrophe Verkehrsplanungen und Verwaltungsbauten, wie den Bauhof, hinterfragt und angezweifelt zu haben, die Qualität des Lebens im Ostertor frühzeitiger erkannt und anderen visionär vor Augen geführt zu haben.

Die Mitglieder des Arbeitskreises haben sich damit unbestreitbar um die Fortentwicklung politischer Kultur und nicht zuletzt um die Baukultur der Stadt Bremen verdient gemacht, dafür danke ich heute – spät aber hoffentlich nicht zu spät.