



Rolf-Ulrich Kunze

**Mit der Technik auf du  
Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation,  
1930 - 1970**

KIT Scientific Publishing

---

## Das autogerechte Osnabrück der späten 1950er und frühen 1960er Jahre

Selbstbild einer alten Stadt als Autotechnotop

---

Publisher: KIT Scientific Publishing  
Place of publication: Karlsruhe  
Year of publication: 2012  
Published on OpenEdition Books: 23 janvier 2017  
Series: KIT Scientific Publishing  
Electronic EAN: 9782821877504



<http://books.openedition.org>

### Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. *Das autogerechte Osnabrück der späten 1950er und frühen 1960er Jahre: Selbstbild einer alten Stadt als Autotechnotop* In.: *Mit der Technik auf du: Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation, 1930 - 1970* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2012 (Erstellungsdatum: 08 septembre 2023). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/3297>>. ISBN: 9782821877504.

---

# Das autogerechte Osnabrück der späten 1950er und frühen 1960er Jahre

## Selbstbild einer alten Stadt als Autotechnotop

Der Titel des illustrierten Stadtportraits, das vom Kultur- und Verkehrsamt der Stadt Osnabrück in den 1960er Jahren herausgegeben wurde, war sprechend: ‚Osnabrück. Schöne alte Stadt zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge‘.<sup>225</sup> Die Bischofs- und Ackerbürgerstadt, die sich spät, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, aber im Unterschied zur westfälischen Nachbarstadt Münster nachhaltig industrialisierte, wollte trotz der noch überall sichtbaren Zerstörungen durch den Bombenkrieg – Osnabrücks Altstadt war zu über 80 % zerstört worden – vor allem im Hinblick auf die lange Dauer der Stadtgeschichte gesehen werden. Der Einleitungstext ging dabei bis an die Grenze der Geschichtsklitterung: von 16 Seiten befasst sich ein Absatz mit dem Krieg und seinen Folgen:<sup>226</sup>

„Die Verluste an Kulturgut durch den letzten Krieg sind zwar hart, jedoch nicht so schwerwiegend wie zunächst vermutet. Ein Teil der schönen, reichgeschnitzten Bürgerhäuser ist dahin. Es steht der einzigartige Marktplatz mit Rathaus, Marienkirche und der Zeile spätgotischer Bürgerhäuser. (...) Die Industriewerke haben wieder aufgebaut; sie sind größer als vor dem Kriege. Mehr und mehr schließen sich die durch den Bombenkrieg gerissenen Baulücken. Wo das Moderne am Platz ist, haben die Bürger einen offenen Blick. (...) Weite Plätze, breite Straßen regeln den ständig wachsenden Verkehr der jetzt 145000 Einwohner fassenden Großstadt.“<sup>227</sup>

Lässt man einmal außer Betracht, dass von Rathaus, Marienkirche und gotischen Bürgerhäusern 1945 nur noch brandgeschwärzte Fassaden standen – siehe Abbildung 179 –, ist der Hinweis auf die Veränderungen durch den Wiederaufbau bedeutsam, der hier noch als reine Erfolgs- und Modernisierungsgeschichte präsentiert wird. Tatsächlich gingen wesentliche Teile der historischen Bausubstanz, die den Krieg überstanden hatte, auf diese Weise zwischen den 1950er und 1970er Jahren endgültig verloren. Die Verkehrs- bzw. Autogerechtigkeit der alten Stadt war dabei das zentrale Paradigma, und im folgenden soll es darum gehen, anhand von ausgewählten Bildern diesen Prozess sichtbar zu machen: wie sich eine in ihren urbanen Maßen und Formen im Stadtkern mittelalterliche Stadt mit industriegesellschaftlichen Erweiterungen des 19. und 20. Jahrhunderts in ein Autotechnotop veränderte und das Auto in ihr Selbstbild aufnahm. Die Wende von den 1950er zu den 1960er Jahren scheint mir aus mehreren Gründen

---

225 Kultur- und Verkehrsamt der Stadt Osnabrück (Hg.), Osnabrück. Schöne alte Stadt zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge, Osnabrück<sup>3</sup>1964.

226 Vgl. die zeitgeschichtliche im Hinblick auf den Zusammenhang zwischen NS-Herrschaft, Krieg und Bombenkrieg sehr ausgewogene Darstellung der Stadt Osnabrück auf ihrer Internetseite: <http://www.osnabrueck.de/9044.asp> [17.6.2011]; Matthias Rickling, Der Tag, an dem Osnabrück unterging – 13. September 1944, Gudensberg-Gleichen 2004.

227 Osnabrück<sup>3</sup>1964, S. 24.

dafür besonders geeignet zu sein. Einmal tritt die Veränderung durch und für das Auto in dieser Zeit in eine neue Phase,<sup>228</sup> die man artefaktgeschichtlich an der Abschaffung der Straßenbahn im Jahr 1959 festmachen kann. Dennoch ist in dieser Zeit der öffentliche Raum noch nicht in dem Maß für das Auto erschlossen, wie dies zehn Jahre später, an der Wende der 1960er zu den 1970er Jahren, der Fall und durch erste Staus auf Aus- und Einfallstraßen sowie durch ein wachsendes Parkplatzproblem sichtbar werden wird.



Abbildung 178

Einer der schwersten Bombenangriffe fand am 25.3.1945 statt. Die brennende Stadt danach, im Vordergrund die Lutherkirche.<sup>229</sup>

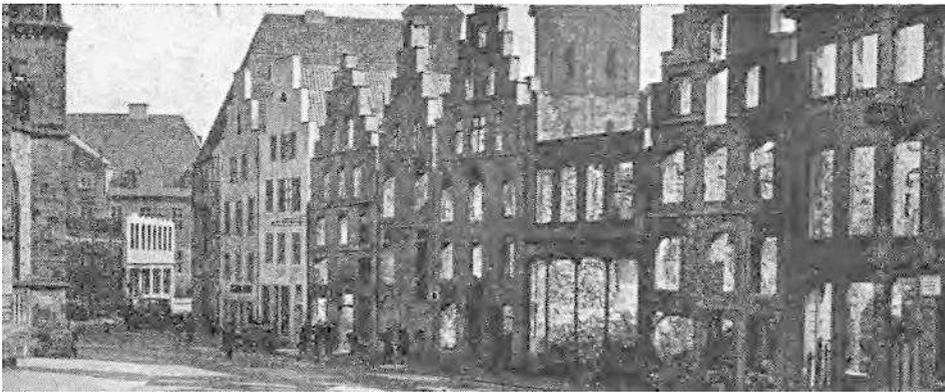


Abbildung 179

Die Bürgerhäuser am Markt 1945. Man sollte es nicht leichtfertig und kontextfrei feststellen, aber der Krieg hatte die Funktion eines Modernisierungskatalysators.<sup>230</sup>

228 Grundlegend Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main u. a. 2001.

229 Heinrich Borchelt, Heinrich Göers, *Heimatkunde für die Schulen der Stadt Osnabrück und des Osnabrücker Landes*, Osnabrück 1964, S. 61.

230 Ebd., S. 60.

Die Ausgangslage der automobilen Modernisierung<sup>231</sup> Ende der 1950er Jahre, also noch vor dem Anschluss Osnabrücks an das Autobahnnetz, beschreibt eine Heimatkunde aus dem Jahr 1964:

„Osnabrück hat eine günstige Verkehrslage. Schon in alten Zeiten liefen hier wichtige Handelswege zusammen. Heute ist unsere Heimatstadt ein bedeutender Eisenbahnknotenpunkt. Einige Hauptstrecken kreuzen sich in Osnabrück (...). Über den Hafen am Stichkanal haben wir Anschluß an den wichtigen Mittellandkanal. Zahlreiche Autobuslinien besorgen den Zubringerverkehr zur Stadt, die mitten in einem Netz guter Landstraßen liegt. Die bedeutendste unter ihnen in die Bundesstraße 51, die täglich von mehreren tausend Lastautos und Personenwagen befahren wird.“<sup>232</sup>



Abbildung 180<sup>233</sup>

Das Luftbild der Innenstadt, von Norden aus aufgenommen, zeigt recht gut die verkehrstechnische Problematik, die das Heimatkundebuch andeutet. Der kleine mittelalterliche Stadtkern um Rathaus, Marienkirche und Dom – hier links im Vordergrund – die ‚Neustadt‘-Erweiterungen bis zu der im rechten Bildhintergrund gerade noch erkennbaren Lutherkirche und die Eisenbahn- und Industriegebiete hinter dem Hauptbahnhof links oben sind Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre alles andere als autogerecht. Die B 51 führt als Magistrale von Süden

231 Vgl. Bernhard Schäfers, *Moderne*, in: ders. (Hg.), *Grundbegriffe der Soziologie*, Opladen ©2000, S. 246–249.

232 Ebd., S. 47.

233 Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 83.

in die Stadt hinein und trifft in der Neustadt auf den innerstädtischen Ring, den Wall. Der gesamte Durchgangsverkehr nach Norden muss sich auf dem Wall um die Innenstadt herumquälen, was mit zunehmender Verkehrsdichte immer mehr zum Problem wird. Das Oberzentrum mit seiner Einkaufs- und Dienstleistungsinfrastruktur zieht den autogestützten Verkehr einer ganzen Region zwischen der niederländischen Grenze und Ostwestfalen an – und lenkt ihn unmittelbar in das alte Stadtzentrum. Das geht gut, solange die innerstädtischen Kriegsbrachen Parkraum bieten, der allerdings mit der zunehmenden Bebauung rasant schwindet. Das Hertie-Kaufhaus am Neumarkt, eröffnet 1963,<sup>234</sup> wird darauf innovativ reagieren und sein Flachdach zum Parkplatz machen, das man über einen Autoaufzug erreichen kann: ein Stück US-amerikanischer Großstadt-Westernization in der Modernisierungsprovinz.



Abbildung 181<sup>235</sup>

Die Kathedrale des von Karl dem Großen 780 gegründeten Bistums Osnabrück, der in dieser Form seit etwa 1100 entstandene Dom St. Peter auf dem linken Ufer der Hase,<sup>236</sup> ist hier nur

234 Quelle: [http://www.os-nachbarn.de/Magazin/Tageszeitung/Artikel/5189/Das\\_unbekannte\\_Foto\\_Das\\_alte\\_Kaufhaus\\_Hertie](http://www.os-nachbarn.de/Magazin/Tageszeitung/Artikel/5189/Das_unbekannte_Foto_Das_alte_Kaufhaus_Hertie) [17.6.2011].

235 Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 84.

236 Vgl. <http://www.bistum-osnabrueck.de/kultur/dom-st-petrus.html> [17.6.2011].

Kulisse für den verkehrstechnisch relevanten Domvorplatz, der in der Nachkriegszeit als wichtigster Altstadtparkplatz an Bedeutung gewinnt. Der erweiterte öffentliche Sakralraum des Bistums erhält damit eine neue, postkonfessionelle Zentralität, die gleichwohl im Schatten der mächtigen Doppeltürme steht. Modernisierung an sich ist ein soziologischer Idealtypus. Die reale Modernisierung hat die Form sukzessiver Neudefinition kulturell anders codierter Lebensräume und der Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen. Auch die Besucher des rechts neben dem Dom gelegenen Jugendstil-Stadttheaters mit seinem Dreispartenprogramm Oper-Operette-Schauspiel werden in der Spielzeit den nahen Parkraum am Dom zu schätzen wissen. Zueparkt wird auch die Kleine Domsfreiheit links neben dem Dom und hinter der Bischöflichen Residenz. Nur der dort abgehaltene Wochenmarkt kann das einschränken.

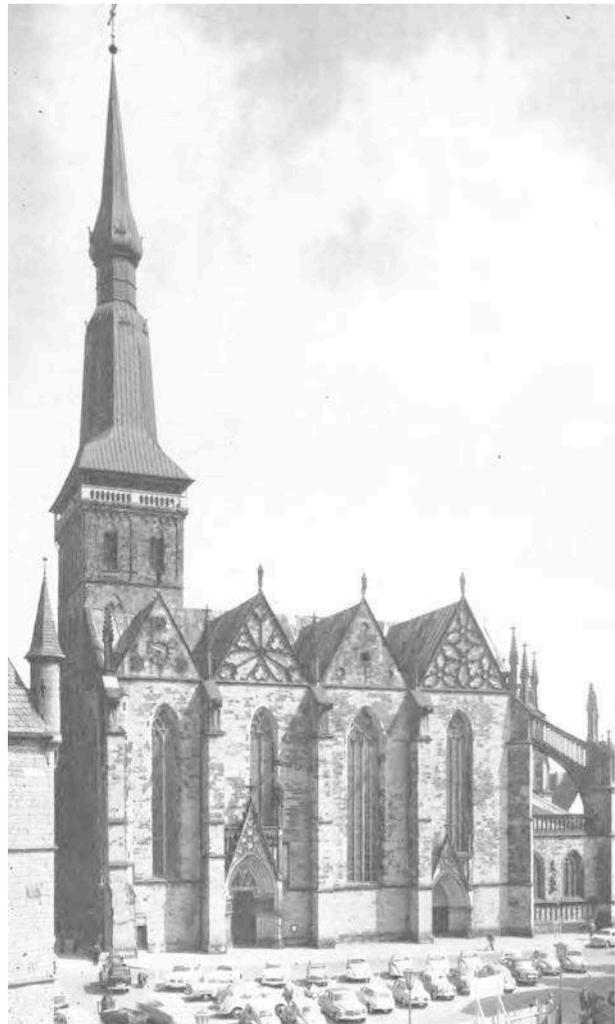


Abbildung 182<sup>237</sup>

237 Osnabrück<sup>3</sup>1964, S. 95.

Die evangelisch-lutherische St. Marienkirche<sup>238</sup> am Marktplatz vor dem Rathaus wird schon in den 1950er Jahren nicht anders als der Dom eingeparkt. Das Vordringen des Autos im Stadtraum verbindet man oft mit den großen Straßenumbauten der 1960er Jahre, die auf die steigende Individualmotorisierung des vorausgegangenen Jahrzehnts reagiert. Die heutige vollständige Autofreiheit des Markts ist in dieser Zeit weder vorstell- noch durchsetzbar.<sup>239</sup> Automobilität repräsentiert in der Modernisierungskonjunktur die soziale Vorzeigereichweite: für die Gottesdienstbesucher in St. Marien, aber auch für die Gäste des Ratskellers. Die urbane Sozialität verändert durch diese automobilen Partizipation nachhaltig ihr Verständnis des öffentlichen Raums: Öffentlich ist nicht mehr das, was durch symbolische soziale Performanz und Interaktion mit Sinn erfüllt wird, sondern die für den fließenden und ruhenden Individualverkehr nutzbare Verkehrsfläche. Niemals in der Geschichte der abendländischen Stadt ist Öffentlichkeit so eng als Verkehrszugänglichkeit definiert worden wie in der Hochphase der Autogerechtigkeit zwischen den 1950er und 1970er Jahren.

Abbildung 183<sup>240</sup>

238 Vgl. <http://www.marien-osnabrueck.de> [17.6.2011].

239 Thomas Südbeck, Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Westdeutschland in den 50er Jahren, in: Axel Schildt, Arnold Sywottek (Hg.), *Modernisierung und Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre*, Bonn 1998, S. 170–187.

240 Kultur- und Verkehrsamt der Stadt Osnabrück (Hg.), *Schöne alte Stadt zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge*, Osnabrück 1958, S. 87.

Die verkehrstechnotopisch stimmungsvolle Abbildung stammt aus der zweiten Auflage des Verkehrsamt-Bildbandes aus dem Jahr 1958. Die Bildunterschrift „St. Marien, Südfront mit Brautportal“<sup>241</sup> lenkt noch von dem ab, was das Foto zumindest und, wenn nicht sogar in erster Linie zeigt: den Autoverkehr vor der Marienkirche und erste Ansätze, ihn behelfsmäßig zu regulieren. Das nasse Kopfsteinpflaster schimmert nicht vom Licht, das aus dem Kirchenschiff nach draußen fällt, sondern von den Autoscheinwerfern. 1958 ist das Kultur- und Verkehrsamt der Stadt noch nicht soweit, den *cultural code* seiner Doppelbezeichnung in der Automobilität zu sehen: Kultur und Technik werden noch getrennt. Das Auto ist noch nicht das Hauptmittel zum Stadterlebnis, allerdings auch nicht mehr wegzudenken.

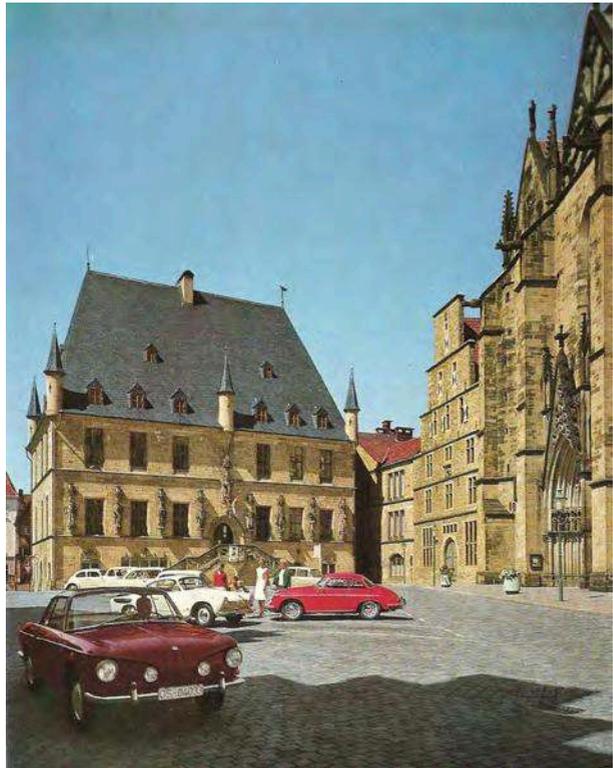


Abbildung 184<sup>242</sup>

Das Auto besetzt nicht nur den historischen Stadtraum, es definiert ihn auch neu. In dem Bildband des Kultur- und Verkehrsamts dominieren die Schwarzweißaufnahmen – dem Volkswagen Ghia von Karmann ist ein Farbbild gewidmet. Das wiederaufgebaute Rathaus des Westfälischen Friedens ist ein hübscher Hintergrund für den Fast-Sportwagen mit Boxermotor im Schatten der Treppengiebelhäuser. Das *Branding* ist im Vormarsch: Markenprodukte und ihre

<sup>241</sup> Ebd.

<sup>242</sup> Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 103.

Logos erobern das Stadtbild,<sup>243</sup> und wer wollte bestreiten, dass jeder Stadtrat gut daran tut, sich über den Absatz der Markenprodukte des Arbeitgebers Karmann Gedanken zu machen. Mobilität und Konsum sind Artikulationsformen des Wohlstands. Mobilitäts- und Konsumpartizipation von unten überlagern erfolgreich die Schatten hochtotalitärer politischer Mobilisierung von oben. In der Mobilitäts- und Konsum-, weniger in der politischen Kultur entscheidet sich, dass Bonn nicht Weimar<sup>244</sup> wird.

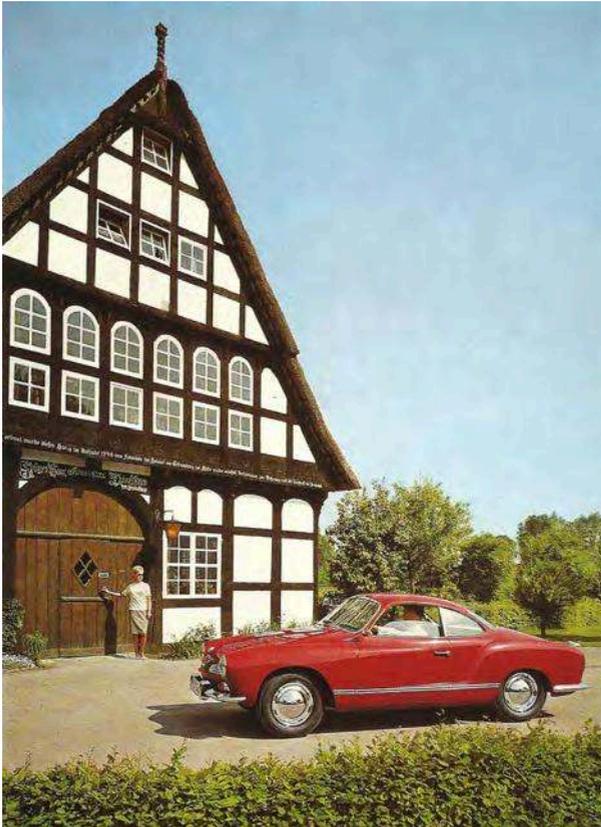


Abbildung 185<sup>245</sup>

Ein Karmann Ghia 1200 vor einem vorbildlich renovierten Bauernhaus in der Nähe von Osnabrück. Volkswagens Beitrag zur Massenmobilität trägt dazu bei, den Stadt-Land-Gegensatz zu verringern, fördert den sozialen Typus des Pendlers und damit die Zersiedlung stadtnaher Landgebiete, in denen Höfe wie dieser liegen. Der Bildband berichtet über Karmann:

243 Vgl. Günther Oetzel, Konsum(t)räume. Die Warenwelt als Technotop, in: *Journal of New Frontiers in Spatial Concepts* 2 (2010), S. 1–11.

244 Fritz René Allemann, Bonn ist nicht Weimar, Köln 1956.

245 Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 181.

„Das Karosseriewerk Wilhelm Karmann G. m. b. H., Osnabrück, wurde 1874 gegründet. Heute beschäftigt das Unternehmen 6000 Arbeitskräfte, die im Karosseriewerk, im Preßwerk und im Werkzeugbau eingesetzt sind. Durch die von diesem Werk herausgebrachten Fabrikate gelang es dem Unternehmen, sich gegen deutsche und ausländische Konkurrenz erfolgreich durchzusetzen. Karmann-Karosserien sind weltbekannt.“<sup>246</sup>

2009 ging das Traditionsunternehmen in die Insolvenz und wurde 2010 aufgelöst.



Abbildung 186<sup>247</sup>

Osnabrück bekommt erst Ende der 1970er Jahre eine Stadthalle für größere Veranstaltungen. Bis dahin finden diese in einem schlichten Zweckbau an der Ausfallstraße nach Diepholz und Bremen statt, der Halle Gartlage.<sup>248</sup> Sie war 1954 als Viehauktionshalle errichtet worden und verfügte im Vergleich zu Innenstadtlagen über einen unschlagbaren Vorteil, den die Abbildung gut erkennen lässt: viel gut anfahrbaren Parkraum. Bis 1959 konnte sie auch mit der Straßenbahn erreicht werden. Kleintierzüchter, Karnevalisten und Rockbands, die für Auftritte in der Halle Münsterland in der Nachbarstadt nicht publikumsträchtig genug waren, gaben ihr vor der Epoche der Medialisierung und Eventisierung das Profil. Die freie Fläche um die Halle war, wie man sehen kann, nicht betoniert und verwandelte sich unter nordwestdeutschen Witterungsbedingungen regelmäßig in einen Schlammsee. Zur automobilen Modernisierung gehört auch das Vordringen der großen Parkplatzflächen mit der ihnen eigenen Straßenmöblierung: Beleuchtung, Beschilderung und Markierung. Unreguliertes Parken ist angesichts der Dynamik des Verkehrswachstums nicht möglich. Die Stadthalle von 1979 wird gleich eine Tiefgarage haben.

<sup>246</sup> Ebd., S. 204.

<sup>247</sup> Osnabrück<sup>3</sup>1964, S. 140.

<sup>248</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Gartlage> [17.6.2011].

Abbildung 187<sup>249</sup>

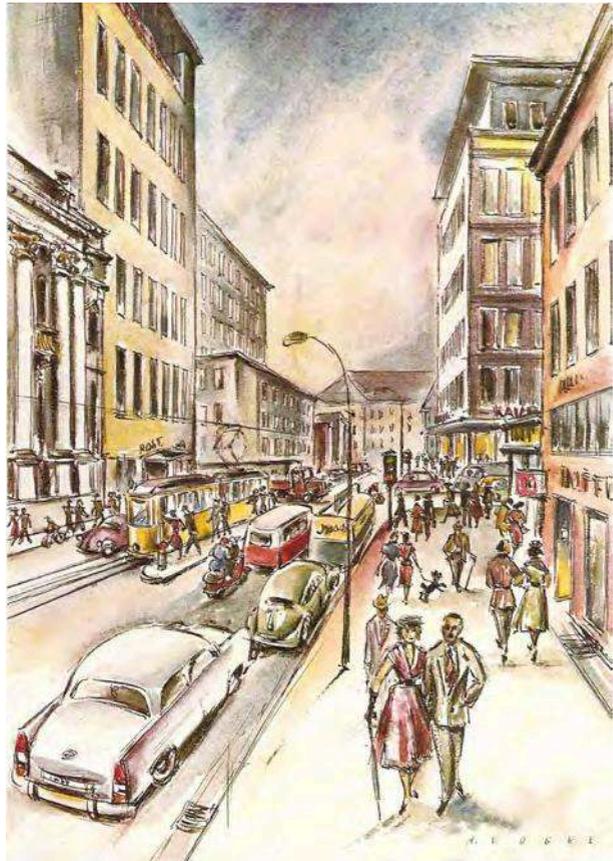
Innenstadt mit und ohne Straßenbahn: unten der Blick vom Platz vor dem Gerichtsgebäude in die Wittkindstraße mit einem Straßenbahnzug der Linie 3 in der Fahrbahnmitte, oben die neue Verkehrsführung mit Busbahnhof. Die Staus nach der Straßenbahn sind von neuer Qualität.<sup>250</sup>

Abbildung 188<sup>251</sup>

<sup>249</sup> Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 157.

<sup>250</sup> Kurt Möser, Der Stau – Zur Geschichte der Überfüllung des Verkehrssystems, in: Torsten Meyer, Marcus Popplow (Hg.), Technik, Arbeit und Umwelt in der Geschichte. Günter Bayerl zum 60. Geburtstag, Münster u. a. 2006, S. 281–296.

<sup>251</sup> Alfred Spühr, Claude Jeanmaire, Die Osnabrücker Strassenbahn. Die Geschichte der elektrischen Strassenbahn, deren Vorgänger und Nachfolger, Villigen/Schweiz 1980, Abb. 283.

Abbildung 189<sup>252</sup>

Noch einmal die Wittekindstraße, hier mit Blick auf das Gerichtsgebäude am Neumarkt: In der Auflage von 1964 ist diese freundliche Modernisierungsidylle in sanften Tönen nicht mehr enthalten, deren Botschaft das Nebeneinander von starkem Verkehr und der Möglichkeit zum Flanieren und Einkaufen ist. Genau dies wird sich in den 1960er Jahren immer mehr zum Gegensatz entwickeln. Bis zur Einrichtung der Fußgängerzone in der Großen Straße 1972 schränkt der Autoverkehr dort die Konsummöglichkeiten erheblich ein. Als Folge der fortschreitenden Sperrung der Altstadt bleibt der Verkehr auf dem Wall – und steht. Die Stadtplanung kommt hier an die Grenzen kybernetischer Steuerungsmodelle, nicht nur bei Ampelphasen, sondern im Umgang mit ganzen Plätzen wie dem Neumarkt, bei dem über die Jahrzehnte ein Konzept von der Untertunnelung bis zur Wiedereinführung von Fußgängerüberwegen das andere ablöst, ohne an dem grundsätzlichen Widerspruch von konsumerschließendem Verkehr und Realkonsum durch Begehbarkeit des Zentrums etwas ändern zu können.

---

252 Osnabrück<sup>2</sup>1958, S. 141.

Abbildung 190<sup>253</sup>

Osnabrück nennt sich gern Großstadt und ist es formal erst seit 1939. Die Rasterfassade des Gebäudes der Niedersächsischen Provinzialbrandkasse am Neumarkt hat zwar nur sieben Stockwerke, wirkt in ihrem Umfeld aber großstädtisch. Das würde deutlich, könnte man die andere Straßenseite sehen, die von wenig profiliertem Wohnbau beherrscht wird, die bis unmittelbar an das Schloss heranreicht. Der Raum zwischen Neumarkt und dem Wall, der sichtbar wird, wenn man sich an der Stelle, an der diese Aufnahme gemacht wurde, umdreht, gehört zu den kuriossten Modernisierungsbrachen, die ich kenne. Mehrspurig führt der Neue Graben zum Heger-Tor-Wall. Gegenüber vom ehemals Fürstbischöflichen Schloss, heute Sitz der Universität, lag jahrelang der als Parkraum genutzte Nichtplatz des Ledenhofs. Die dort Ende der 1970er Jahre errichtete Tiefgarage wurde aus statischen Gründen mit Steinwerk bedeckt, das einen neuen innerstädtischen Antiraum erzeugte, auf dem man dem im Regen dem Verkehrsfluss oder Stillstand auf dem Neuen Graben zusehen kann.

---

<sup>253</sup> Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 158.

Abbildung 191<sup>254</sup>

Wiederum kann der Bildvergleich der Situation am Nicolaiort mit und ohne Straßenbahn – Bild unten, Bild oben – zeigen, wie erheblich die Verkehrsinfrastruktur die soziale Konstruktion eines Platzes beeinflusst. Wo vorher die Inselbahnsteige der Straßenbahn lagen, befindet sich später eine großzügige, aber sinnlose Verkehrsfläche, weil im Hintergrund die enge Gasse der Herrenteichstraße anschließt. Die auf dem Bild unten noch fehlende neue Eckbebauung folgt ungefähr der alten Bebauungslinie und macht den neuen Nicolaiort zu einer symbolisch schimmernden Asphaltfläche mit breiten Zebrastrifen. Heute ist der gesamte, von Straßencafés eingerahmte Platz Fußgängerzone und aufgrund seiner Zentralität ein beliebter Standort für diverse kommerziell-kulturelle, gastronomische und mediale Events.

Abbildung 192<sup>255</sup>


---

254 Osnabrück<sup>3</sup>1964, S. 162.

255 A. Spühr, Die Osnabrücker Strassenbahn, Abb. 164.

Abbildung 193<sup>256</sup>

So westeuropäisch kann Niedersachsens drittgrößte Stadt aussehen, und das liegt mindestens so sehr am innenstadtbeherrschenden Hochhaus am Berliner Platz wie an den neuen Renault Dauphine-Modellen eines Händlers, der das Zentrum noch nicht verlassen hat. Allerdings spricht die umgebende Architektur des Viertels am nordöstlichen Rand der Altstadt klar zur Sache: Osnabrück, nicht Enschede. Die Wiederaufbau-Neubauten wie hier in der Bildmitte rechts hinter dem Hochhaus, die bei näherem Hinsehen durchaus nicht nur Platzhalter sind, sondern Varianten gebremster architektonischer Erneuerung im traditionellen Formrahmen darstellen, finden sich so z. B. nicht in den Niederlanden. Bis in die 1970er Jahre bleiben kriegs-lückenbedingte Durchblicke auf Häuserrückseiten und in Hofstrukturen mit ihren Zweckgebäuden und Garagen in Osnabrück wie anderswo typisch. Hier ist das links neben der im westlichen Abendlicht glänzenden Hochhausfassade gut erkennbar und dürfte aus den höheren Stockwerken dieses Gebäudes sogar der dominierende Eindruck sein.

---

<sup>256</sup> Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 163.

Abbildung 194<sup>257</sup>

Der Rosenplatz in der Neustadt. Das Grundverkehrsgeräusch kommt hier nicht durch den Individualverkehr zustande, sondern ist der Nord-Süd-Hauptbahnstrecke geschuldet, die knapp hinter dem Rosenplatz die Meller und Iburger Straße auf Überführungen quert. Der unscheinbare, wenig attraktive Platz ist im Blick auf die Verkehrslenkung nicht unwichtig: von Süden mündet die B 51 aus Richtung Münster hier in die Innenstadt. Der Wald an Richtungsschildern in der rechten Bildmitte lässt erkennen, wie der von dort kommende Fern- und Durchgangsverkehr hier geführt werden soll: nicht geradeaus in die Altstadt, sondern nach links in den weiteren Rosenplatz und dann um einen Bebauungsblock herum auf den Johannistorwall. Diese Verkehrspädagogik, die ursprünglich aus der Zeit der Straßenbahn stammt und die trotz der im Wiederaufbau um drei Meter zurückgesetzten Bebauung immer noch schmale Johannisstraße vor Überlastung schützen will, bewirkt, dass der Rosenplatz nichts anderes ist als eine Verkehrsdurchschleusungsfläche. Das ist ein trivialer Befund, aber er gilt für jeden einzelnen der städtischen Plätze am Rand der Altstadt, in den Ausfallstraßen münden. Man muss kein Retro-Idylliker oder grundsätzlicher Autogegner sein, sondern kann sich ganz nüchtern an die Quartiersentwicklung um solche Plätze herum halten, um darin eine schwer reparable Beschädigung urbaner Sozialität zu sehen.

---

257 Osnabrück <sup>3</sup>1964, S. 164.

Abbildung 195<sup>258</sup>

Die Straße ist gar nicht zu sehen, und doch erkennt man ihre Präsenz. Diese Fußgängerbrücke am Westerberg überquert die Caprivistraße. Die Allgegenwart des Autos bewirkt die Einrichtung von Fußgängerbiotopen, deren einzelne Teile durch solche Brücken kreuzungsfrei nach der Logik von Autobahnbrücken verbunden werden. Je weiter die Autofreundlichkeit zunimmt, desto klarer wird die Herrschaft der automobilen Apartheid, die den schwächeren Verkehrsteilnehmer, den Fußgänger, ghettoisiert. Alle Proklamationen der Straßenverkehrsordnung zu seinem Artenschutz, die jeder angehende Autofahrer und sonstige Teilzeitfußgänger zumindest theoretisch einmal zur Kenntnis nehmen muss, ändern nichts an einem strukturellen Feindverhältnis, das im übrigen zur Geschichte des Automobils gehört. Die Autofreiheit der Alt- und Innenstädte ist keineswegs eine konzeptionelle Antwort auf dieses Problem, sondern eine Notbremse zur Wahrung der Konsumfreiheit und zur Sicherung des Verkehrsflusses, dem die planenden städtischen Obrigkeiten außerhalb der konsumptiven Zentren mit Grünphasen und eben mit Fußgängerbrücken auf die Sprünge helfen wollen. Viele Fragen bleiben hier offen: Was wird aus dem öffentlichen Personennahverkehr? An der Wende von den 1950er zu den 1960er Jahren beherrschen Anderthalbdecker-Omnibusse nach einem kurzen dysfunktionalen Intermezzo von elektrischen Oberleitungsbussen das Bild – und stehen mit dem anschwellenden Individualverkehr auf dem Wall im Stau. Für eine U-Bahn ist Osnabrück zu klein, und die Straßenbahn kommt nicht wieder. Heute ist die abgebildete Brücke Teil einer beliebten Inlinerstrecke am Stadtrand.

Was das Kultur- und Verkehrsamt hier 1957 präsentiert (Abbildung 196), ist nicht ganz ehrlich. Wirft man einen Blick auf die vorgeschlagenen Routen durch das Osnabrücker Land, wird schnell klar, dass sie sich in erster Linie an den Auto-Ausflügler und nicht an den Hobbyfahrradfahrer

---

258 Ebd., S. 165.

Abbildung 196<sup>259</sup>

richten. Das Auto erschließt die kulturellen Attraktionen, die Hünengräber, Wasserburgen, ehemaligen Klosteranlagen und Dorfkirchen aus karolingischer Zeit und ermöglicht Rundfahrten bis zu 100 Kilometern. Die Broschüre bedient ein gerafftes Interesse an kulturgeschichtlicher (und immer auch noch konfessioneller) Identität: „Venne: Paterstein, zur Erinnerung an einen vor der Kirche erschlagenen Priester. – Ostercappeln: in der neuen kath. Kirche Triumphkreuz des 14. und Madonna des 16. Jahrhunderts. – Schledehausen: Alte Kirche kurz nach 1243, in der neuen Reste eines Steinaltars des 15. Jahrhunderts. – Schelenburg: Eine der ältesten Renaissance-Wasserburgen Nordwestdeutschlands (1490–1532).“<sup>260</sup>

259 Kultur- und Verkehrsamt der Stadt Osnabrück (Hg.), Rund um Osnabrück. 6 Tage mit Auto oder Fahrrad, Osnabrück 1957, Cover.

260 Ebd., S. 2 b.

## Ausblick auf die 1970er Jahre

Abbildung 197<sup>261</sup>

Beleuchtete Richtungsanzeiger am Wall sollen einen Autoverkehr organisieren, der durch einen konsequenten und noch weitergehenden Ausbau der Anschlüsse an das Fernstraßennetz in die Innenstadt gelenkt wird. War Osnabrück zunächst Eisenbahnknotenpunkt, so liegt es in den 1970er Jahren an der Kreuzung der Autobahnen Hamburg-Ruhrgebiet und Niederlande-Hannover-Berlin. Stadtumgehungen beginnen zu fehlen, da die Aufnahmefähigkeit des Walls um das Zentrum für Durchgangsverkehr und Pendler längst an seine Grenzen gekommen ist.

261 Verkehrsamt der Stadt Osnabrück (Hg.), [Ohne Titel, Broschüre], [o.J., 1970er Jahre], S. 33.

Abbildung 198<sup>262</sup>

Das Auto als Schicksal: hier ein Blick auf die Halden von VW-Porsches 914 – des „Volksporsche“ – und VW-Schiroccos bei Karmann in den 1970er Jahren. Die Firma lebt vom Cabriolet- und Coupé-Bau und steht mit ihrer Firmengeschichte für die langanhaltende Konjunktur im Zeitalter der automobilen Modernisierung. Nicht nur soziologische Prognostiker ahnen, dass diese Grenzen haben könnte,<sup>263</sup> und, einmal ganz abgesehen von der seit dem Club-of-Rome-Bericht weltweiten hochemotionalen Diskussion über die Endlichkeit von Ressourcen, ist die Begrenztheit des städtischen Raum des Firmensitzes Osnabrück kein schlechtes, weil sehr sachliches Beispiel für die konkreten Grenzen des Wachstums. Seit den 1970er Jahren wird die Stadt- als Verkehrsplanung immer weitere Teile der Alt- und Innenstadt für den Individualverkehr sperren und seine Begehbarkeit im Wortsinn fördern – und Tiefgaragen bauen.

Abbildung 199<sup>264</sup>

262 Ebd., S. 50.

263 Daniel Bell, *Die nachindustrielle Gesellschaft*, Frankfurt am Main/New York 1975 (zuerst u. d. T. *The Coming of the Post-Industrial Society. A Venture in Social Forecasting*, New York 1973).

264 A. Spühr, *Die Osnabrücker Straßenbahn*, Abb. 350. Die Johannisstraße vor dem Neumarkt als Fußgängerzone mit Warntafeln für Busfahrer.

Abbildung 200<sup>265</sup>Abbildung 201<sup>266</sup>

---

265 Ebd., Abb. 252: Bushaltestelle am Neuen Graben gegenüber dem Schoss im Stau, 1970er Jahre.

266 Ebd., Abb. 353: Stau auf dem Wall. 1970er Jahre, der Busverkehr steckt fest.