DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT

7
bre
462
aufb
799
Staats- und Universitäts-Bibliothek Bremen

100 Jahre Waller Wied

42. JAHRGANG · HEFT 1 · BREMEN · JUNI 1988

DEPOT-MANAGEMENT: UNSERE LEISTUNG FÜR IHR GELD

Daß nur Millionäre von der Börse profitieren, muß nicht sein. Denn Deka/Despa, die Investmentgesellschaften der Sparkassen, bieten die Möglichkeit, schon mit überschaubaren Beträgen Zug um Zug ein Vermögen in Wertpapieren oder Immobilien aufzubauen.

Das System ist denkbar einfach: Sie kaufen beispielsweise regelmäßig monatlich für 200,00 DM Anteile eines Sparkassenfonds. Das Fondsmanagement von Deka/Despa legt Ihr Geld an. Und es disponiert um, sobald dies Zinsentwicklung, Konjunktur oder andere Faktoren erfordern. Und informiert Sie regelmäßig. Diesen Service nennen wir Depot-Management.

Aus einer monatlichen Einzahlung von 200,00 DM in Rendit-Deka wurden bei einer Anlagedauer von	
5 Jahren (30.6.82 – 30.6.87)	DM 14.722,00
10 Jahren (30.6.77 – 30.6.87)	DM 36.950,00
15 Jahren (30.6.72 – 30.6.87)	DM 69.290,00

bei Anteilerwerb zum Ausgabepreis und Ertragswiederanlage zum Rücknahmepreis.

Mehr über die finanzielle Vorsorge mit Sparkassenfonds sagt Ihnen Ihr Kundenberater.

Ihre Bank:
Die Sparkasse in Bremen

Gespräch mit Dr.-Ing. habil. Hans-Otto Schulte

Senatsdirektor/Stadtentwicklung im Ressort Umweltschutz und Stadtentwicklung

Dr. Hans-Otto Schulte (44) studierte an der Uni Stuttgart und war, bevor er am 1. März 1988 nach Bremen gekommen ist, vier Jahre lang Stadtbaudirektor in der Kreisstadt Gaggenau und zehn Jahre lang Planungsdezernent in Oberhausen; derzeit ist Dr. Schulte auch Lehrbeauftragter an der Uni Duisburg, nachdem er vorher bereits an der ETH Zürich und an der Uni Stuttgart wissenschaftlich tätig gewesen war. Die Verbindung von kommunaler Planung und Wissenschaft hält Dr. Schulte für fruchtbar und will sie auch beibehalten, was nach seiner Meinung problemlos möglich ist; „ich brauche zudem den Kontakt mit kritischen jungen Leuten" bemerkt er dazu.

Bei seinen Überlegungen, ob er dem Ruf nach Bremen zu kommen, folgen sollte oder nicht, hat eine gewisse Analogie, die er bei dem Vergleich Oberhausen–Bremen gesehen hat, eine Rolle gespielt und zwar insofern, als beide Standorte in ihrer Arbeitswelt ihre Probleme haben. Wenn Bremen ihn als eine reiche Stadt ohne solche Probleme gerufen hätte, wäre er womöglich nicht von Oberhausen fortgegangen.

Auf die Frage, wie er Bremen von Oberhausen aus gesehen hätte, antwortete Dr. Schulte spontan, „feine Hansestadt" sei keine zu hoch gegriffene Bezeichnung, Bremen stelle einen „riesigen Gegensatz" zum Ruhrgebiet dar.

Zur Frage, wie er Bremen jetzt sozusagen von innen sähe, führte Dr. Schulte aus: Es sei eine schöne und anziehende Stadt, die auf ihn wie „ein Solitär im freien Raum" wirke; er sei schon im vergangenen Winter von der „sinnlich wahrnehmbaren Komplexität und der visuellen und akustischen Enge, der Vitalität und Farbigkeit der Raumfolgen zwischen Hauptbahnhof und Weser und der darin abgehaltenen Veranstaltungen wie zum Beispiel dem „Weihnachtsmarkt" beeindruckt gewesen. In der Bremer Bevölkerung glaube er, „eine Menge Substanz zu sehen, die entwicklungsfähig sei" – so sein Eindruck, zumal die Menschen hier am städtebaulichen Geschehen offensichtlich stark interessiert seien. Wenn man so auch die Altstadt als ein Juwel ansähe, so müßte daneben „in den Stadtteilen Eigenleben inszeniert werden" durch Förderung des Vorhandenen, durch neue Anstöße und gegebenenfalls durch Umbauten.

Auf die Oberzentralität und die Chance, sie zu erhalten und zu fördern: Dr. Schulte sieht sehr wohl die Schwierigkeiten der schmalen personellen Basis des Zwei-Städte-Bundeslandes, aber Bremen müsse mit seinen Pfunden wuchern. Wiederum sieht er hier vornehmlich die historische Substanz, die die Straßen und Platzräume der Altstadt-City auszeichnet, dazu komme die Lage am Strom, die intensiver genutzt werden müsse.

Bei einem Planer von Geblüt – und das ist der spontane Eindruck, den man im Gespräch mit Dr. Schulte von ihm hat – geht die Darstellung seiner ersten Eindrücke vom derzeitigen Zustand sofort über in eine Darstellung von Konzepten und Plänen: Dr. Schulte sieht nicht nur die funktionalen und räumlichen Probleme in Bremen, seine Lage im Raum, die langen Berührungslinien mit der freien Landschaft, die Stadtgestalt und die Probleme des Verkehrs, derzeit besonders im Osten und im Westen des Stadtgebietes, sondern auch die gesellschaftlichen Probleme der Freizeit, die durch Reduzierung der Erwerbsarbeit entstehen; hier muß die Stadt Kon-

zepte dafür liefern, wie das offenbar „große kreative Potential", das in der Bremer Bevölkerung nach seinen Eindruck vorhanden ist, genutzt werden kann.

Man muß dabei aber – soweit Dr. Schulte – Gelassenheit zeigen und darf nicht nur in Legislaturperioden denken, denn – das ist seine Erfahrung – „man muß eine Menge Klimmzüge machen, ehe man eine Pirouette drehen kann" wie er das bildreich ausdrückt.

Probleme beim Ausgleich zwischen Ökonomie und Ökologie sieht Dr. Schulte, was die Kooperation anbelangt, nicht, denn er habe lange genug in seiner Tätigkeit in Oberhausen Erfahrungen sammeln können, wo der Umweltschutz zu seinem Ressort gehört hat.

Das Gespräch endete nicht, sondern wurde nur unterbrochen mit der Vereinbarung, daß Dr. Schulte sich nach angemessener Zeit in unserer Zeitschrift selber zu Worte melden wird.

Franz Rosenberg

INHALTSVERZEICHNIS

Gespräch mit Senatsdirektor Dr.-Ing. habil. Hans-Otto Schulte . . . 3
Dr.-Ing. Franz Rosenberg, Bremen

Wettbewerb Teerhof 4
Dr.-Ing. Franz Rosenberg, Bremen

Der Kommentar:
Zur Bebauung des Teerhofes
Dr.-Ing. Franz Rosenberg, Bremen . . 6

Teerhof-Wettbewerb des Aufbaustudienganges Architektur der Hochschule für gestaltende Kunst und Musik 8
Dr.-Ing. Franz Rosenberg, Bremen

100 Jahre Waller Wied

Der Zeitabschnitt 1888 – 1945
Konrad Donat, Bremen 9

Der Zeitabschnitt 1945 – 1988
Dr.-Ing. Franz Rosenberg, Bremen . . 13

Grundstückspreisentwicklung in der Stadt Bremen, im Umland und im Vergleich zu anderen Großstädten
Dr.-Ing. Harald Lucht, Bremen 19

Die stadtbremischen Häfen

Die Entwicklung der Häfen in Bremen-Stadt seit dem Zweiten Weltkrieg
Heinrich Flügel, Ltd. Hafenbaudirektor i. R., Bremen 23

Zum Tode von Dietrich Harborth 1945 – 1988 29
Christof Steuer, Bauamt Bremen-Nord, Abteilung Stadtplanung

Lebensbilder bremischer Baumeister

Gabriel von Seidl 30

Eberhard Gildemeister 31

Herbert Anker 32

Bremer Preis für Heimatforschung 1988 34

Bücherschau 34

Titelbild: 100 Jahre Waller Wied

Wettbewerb Teerhof

Auf der Grundlage des B-Planes Nr. 1435 hatte die Bauprojektgesellschaft mbH Der Teerhof Bremen als Ausloberin unter den in der Liste der Architektenkammer der Freien Hansestadt Bremen eingetragenen selbständigen Architekten einen Realisierungswettbewerb ausgeschrieben. In der vorzüglich abgefaßten Ausschreibung wurden den Teilnehmern klare Bedingungen gestellt und deutliche Aussagen über die Vorstellungen des Auslobers gemacht; eine Informationsfahrt zu beispielhaften Bauten in Holland und ein Kolloquium diente dem Meinungsaustausch zwischen Auslober, Preisrichtern, Vorprüfern und Teilnehmern.

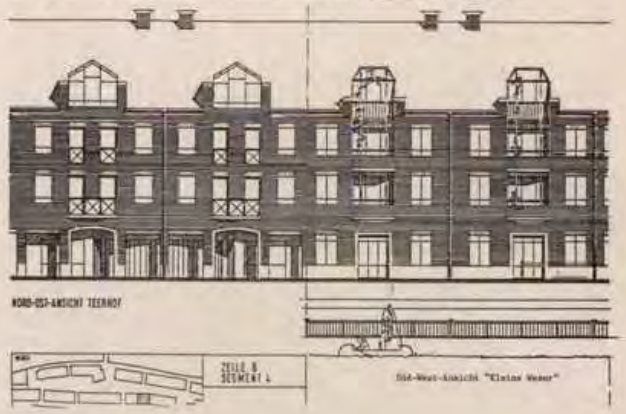
Das Preisgericht tagte am 29./30. Januar 1988, Fachpreisrichter waren die Herren Weitling/Kopenhagen (Vorsitz), Klocke, Kniemeyer, Schwerdtfeger, Zantke (Stellvertreter Karl, Latta), Sachpreisrichter die Herren Dittbrenner, Nullmeyer, Rebers und Schorling. Es wurden folgende Preise und Ankäufe vergeben:

1. Preis	Prof. Schomers
2. Preis	Prof. Müller-Menckens/Hübschen/Mulitze
2. Preis	Peter Weber
4. Preis	Christian Lankenau
5. Preis	Haslob/Hartlich/Schütz
Ankäufe	Freese/Morschel + Partner
	Jürgen Renziehausen
	Turk/Richter/Borchers
	Rosengart/Sommer
	Michael/Kasprick
Sonderankauf	Holger Schmidt

Dabei hat das Preisgericht die Preissummen so differenziert, daß die Spitzengruppe des ersten Preisträgers und der zwei 2. Preisträger deutlich von den folgenden abgesetzt wurde.

Das geschah nach unserer Meinung zu Recht. Bei der Arbeit des ersten Preisträgers Prof. Schomers wird vom Preisgericht die Flächigkeit der Fassaden und die hohe Qualität der Grundrisse besonders

2. Preis Prof. Müller-Menckens/Hübschen/Mulitze



2. Preis Prof. Müller-Menckens/Hübschen/Mulitze

Südansicht

Westansicht

1. Preis
Prof. Schomers

2. Preis Prof. Müller-Menckens/Hübschen/Mulitze

schlüsselfertiges Bauen · Industrie- u. Gewerbebau · Stahlbeton-Fertigteile · Hoch- u. Ingenieurbau · eigene Betriebsstätten · mit eigenen Systemen

Hallen Fertigteilbau
Stahlbetonbau
Stahlbau
Leichtmetallbau
Holzbau

Rohbau und schlüsselfertig
Sportstätten Gewerbebau
Bürogebäude
Industriebau
Kommunalbau
Ingenieurbau

Ihr Partner auch für Reparaturen energiesparende Baumaßnahmen
Renovierung
Alles aus einer Hand
Maurerarbeiten
Sanitär, Elektro, Heizung usw.

Eigene Werkstätten für
Fenster und Innenausbau
individuell - hochwertig
Holz - ALU - Kunststoff
moderne Ausbautechnik

kamü
baubetriebe
fertigteilwerk
holzwerkstätten
Bremen Tel. 0421/5496-0
Delmenhorst Tel. 04221/2771
Hamburg Tel. 040/8803024-25
Berlin Tel. 030/8835492

hervorgehoben. Die Arbeit von Prof. Müller-Menckens/Hübschen/Mulitze gefiel durch ihre der Auslobung entsprechende Grundhaltung, durch die zwei Giebel am Brückenkopf der Fußgängerbrükke sowie durch funktional durchdachte Grundrisse und die überzeugend klare Fassadengestaltung. Die Arbeit von Peter Weber gefiel durch die Flächigkeit der Fassaden und das gute Verhältnis von Öffnung und Wandfläche sowie durch das originelle Café.

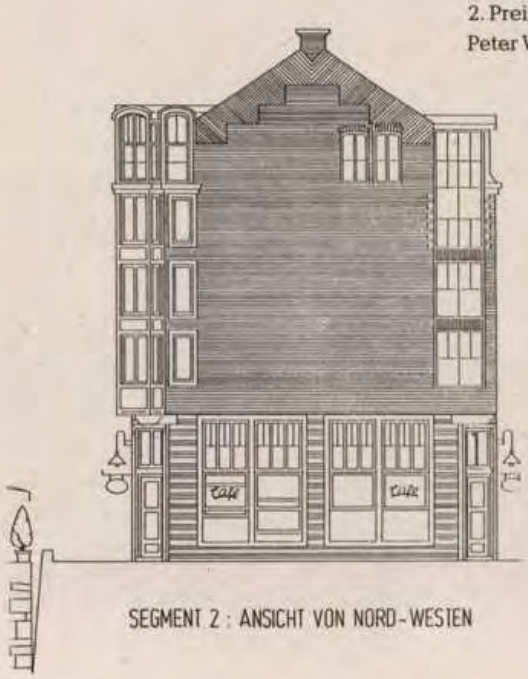
Diesen Beurteilungen können wir uns nur anschließen, wenngleich uns – in summa – die Architektur der Arbeiten Müller-Menkkens und Weber für den Teerhof besser geeignet erscheinen als die von Schomers; diese ist uns ein Hauch zu elegant – für diesen Standort wohlgemerkt.

Damit ist nun ein wichtiger Schritt nach vorne getan und es bleibt im Augenblick nur zu hoffen, daß der Auslober und künftige Bauherr bei der Auswahl der Preisträger, mit denen er weiter arbeiten will, eine glückliche Hand haben wird.

2. Preis
Peter Weber

SEGMENT 3 : ANSICHT VON KL. WESER

2. Preis
Peter Weber



SEGMENT 2 : ANSICHT VON NORD-WESTEN

Kundendienst mit Sachverstand

Tiews & Krieger OHG

Borgfelder Heerstraße 36 · 2800 Bremen 33 · Telefon (04 21) 2 77 08

Meisterfachbetrieb

Kühl-, Gefrier- und Klimaanlagen für Gewerbe, Industrie, Schiffahrt und Fahrzeug. Getreidekühlung

Eis- und Sahnemaschinen
Bierkühlungen sowie Tresen- und Ladenbau

Reparaturen aller Systeme

Anerkannter Kälte- und Klima-Fachbetrieb

VDKF

KOMMENTAR

Zur Bebauung des Teerhofes

Wir sind zwar kritisch und scheuen die Auseinandersetzung nicht, aber wenn Entscheidungen gefallen sind, müssen sie nach unserer Meinung auch dann respektiert werden, wenn sie unseren Auffassungen nicht oder nur teilweise entsprechen. So auch beim B-Plan Nr. 1435 Teerhof. Diesen Bebauungsplan hat die Stadtbürgerschaft in der letzten Sitzung der vergangenen Legislaturperiode beschlossen. Insoweit sollte auch dieses Kapital als erledigt angesehen werden. Trotzdem glaube ich, aber doch noch einige Anmerkungen machen zu dürfen, denn der Entscheidungsprozeß weist einige interessante Aspekte auf – und das Ende ist noch offen.

In den Anhörungen und Diskussionen vor Beginn des förmlichen Verfahrens hatte die Aufbaugemeinschaft ebenso wie die Architektenkammer immer wieder verlangt, die Fußgängerbrücke jetzt schon, unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Realisierung, mit in die Planung einzubeziehen. Was den Standort anbelangt, so hat die Aufbaugemeinschaft ursprünglich für den auch von der Handelskammer vertretenen Standort auf Höhe der Martinikirche plädiert, sich dann aber von den Argumenten der Stadtplanung überzeugen lassen, die den Standort Pieperstraße favorisierte. Die Stadtplanung ihrerseits hat im Gegensatz zu ihrer ursprünglichen Planung in der letzten Fassung des B-Planes sowohl die Fußgängerbrücke aufgenommen, als auch auf der Teerhofseite durch Fixierung von Baukörpern einen Brückenkopf gebildet und Höhenfestlegungen für die Verkehrsflächen getroffen: Ein vernünftiges Verfahren ohne Sieger und Besiegte, in dem ohne Zweifel Verbesserungen erzielt worden sind. Dazu zum Schluß noch eine Bemerkung.

In der öffentlichen Auslegung hat die Aufbaugemeinschaft nochmals eingehend Stellung genommen und das Programm, das dem B-Plan-Entwurf zugrundegelegt worden ist, für nicht vertretbar gehalten, und zwar aus Gründen der Ausgewogenheit der Nutzungen, der Aufnahmefähigkeit des Wohnungsmarktes und aus Gründen der Stadtentwicklung.

Zum Pkt. „Ausgewogenheit der Nutzungen" haben wir vorgebracht:

„Die einzelnen aufgezählten Nutzungen erscheinen zum Erreichen der angestrebten Ziele durchaus geeignet. Sieht man jedoch die Einzelheiten des Bebauungsplanes an, so ergibt sich für Wissenschaft und Kultur ein winziger Bruchteil, nämlich die Erweiterung der Weserburg und ein Übergewicht für die Nutzung Wohnen. Für Nutzungen, die entsprechend der hervorragenden Lage des Teerhofes in der Innenstadt geeignet wären, die Attraktivität der Innenstadt zu heben, ist jedoch nichts ausgewiesen."

Zum Pkt. „Stadtentwicklung" haben wir vorgebracht:

„Daß zur Hebung der Attraktivität Bremens als Oberzentrum im allgemeinen und seiner City im besonderen ein Bündel von Maßnahmen gehört und daß es dazu großer Anstrengungen der Stadt und der Wirtschaft bedarf, ist eine Binsenwahrheit. Wenn die Stadt nun – was zwangsläufig Folge der Beschließung des Bebauungsplanes wäre – ein Grundstück in hervorragender Lage veräußert für die Realisierung eines problematischen Programms, das Zweifel erweckt, dann engt die Stadt nicht nur ihre Handlungsfähigkeit für Maßnahmen der Stadtentwicklung ein, sondern vergibt auch zugleich die Chance für die Ansiedlung einer Einrichtung von überregionaler Bedeutung, die keine Zweifel mehr erregen würde. Was hiermit gemeint ist, hat die Stadt Bremerhaven mit dem Bau des Deutschen Schiffahrtsmuseums und des Polar-Instituts gezeigt; man hätte diese für die Entwicklung der Stadt Bremerhaven ungemein wichtigen und jetzt schon erfolgreichen Maßnahmen nicht treffen können, wenn man im richtigen Augenblick nicht ein attraktives Grundstück hätte anbieten können."

Außer der Mitteilung des Senates betreffend „Teerhof-Verbauung" (B-Plan Nr. 1435) hat die Stadtbürgerschaft in ihrer Sitzung am 3. 9. 1987 auch die Mitteilung des Senates vom 25. 8. 87 betreffend „Kulturelle Nutzung auf dem Teerhof" vorgelegen. Darin heißt es:

BERICHT

Betr.: Kulturzentrum Frese-Haus auf dem Teerhof

1. „Nutzungskonzept
   Die künftige Teerhofnutzung soll im Spannungsfeld zweier Kulturzentren stehen: Im Westen das Museum für zeitgenössische Kunst (Weserburg) mit Austellungs-, Kommunikations- und Aktionsräumen (ca. 7000 m² Nutzfläche). Im Osten neben und mit dem Frese-Haus ein Kulturzentrum als Veranstaltungszentrum oder Ausstellungszentrum oder „Kulturwerkstatt".

   Es fehlt im Zentrum der Stadt an multifunktionalen Aufführungsorten mit größerem Platzangebot (200–400 Plätze) für kulturelle Darstellungen aller Art.

   Gemeint ist insbesondere hinsichtlich des miteinbezogenen Werkstattcharakters eine neue Form eines offenen Kommunikationszentrums, in dem im Umgang mit kulturellen und künstlerischen Medien kreative Fähigkeiten entwickelt werden und auch jenseits formeller Lohnarbeit neue (alternative) Arbeitsformen erprobt werden können. Grundsätzlich sollen in diesem Zentrum alle kulturellen Techniken – von der bildenden Kunst bis zum Theaterspiel – zur Anwendung kommen. In Bremen besteht ein besonderer Bedarf an einer Medienwerkstatt, gegebenenfalls kombiniert mit Aktionsräumen des Bremer Rundfunkmuseums."

In dem Bericht folgen dann Ausführungen über

2. Vorläufiges Raumprogramm (3 Varianten)
3. Städtebauliche Hinweise

   „Für die Unterbringung dieses Raumprogramms in Verbindung mit dem geplanten Wiederaufbau des Frese-Hauses bieten sich im Rahmen der städtebaulichen Ordnung gute Möglichkeiten.

   Das vorgesehene Grundstück (im Bebauungsplan als Fläche für den Baukörper 9, 10 und Parkplatz ausgewiesen) umfaßt 4000 m². Es setzt sich zusammen aus

– Piazza (Parkplatz)	1500 m²
– Frese-Haus	500 m²
– Kulturzentrum mit Außenanlagen	2000 m²

   Die notwendigen 60 Parkplätze sind unterirdisch in Verbindung mit dem Kulturzentrum anzuordnen.

   Die Außenanlage sollte neben der Piazza (Parkplatz) eine möglichst große Aktionsfläche unter freiem Himmel für Kleinkunst, Zeltveranstaltungen, Märkte etc. enthalten (mindestens 600 m²)."

4. –
5. –
6. –
7. Finanzierung

   Die Kosten für Investitionen und Betrieb hängen von dem endgültigen Programm und Betrieb ab.

   Die Finanzierung sieht das Engagement Dritter vor. Im übrigen sieht der Senat die Aufnahme der Finanzierung im Rahmen des Kulturplanes in die Finanzplanung vor.

Die Stadtbürgerschaft hat von diesem Bericht des Senates wie erbeten Kenntnis genommen und ist damit in der Sache auch auf die Argumente, die die Aufbaugemeinschaft und andere vorgebracht haben (s. oben 1. Ausgewogenheit der Nutzungen), eingegangen.

Bei den Vorberatungen des Haushaltes 1988 in der SPD-Fraktion hat dieser Punkt wie aus dem folgenden Bericht des Weser Kuriers vom 26. 2. 88 hervorgeht, eine Rolle gespielt:

WILHELM GROTKOP
BAUUNTERNEHMEN FÜR STAHLBETON-, HOCH- UND TIEFBAU
Delbrückstraße 15 · 2800 Bremen 1 Telefon 34 80 43 / 44

Teerhof-Kultur-Spiel mit überraschendem Ausgang

SPD-Fraktion und Senator im Clinch: Wird Kunststätte mit „Drittmitteln" verwirklicht?

Das Spiel mit dem Schwarzen Peter ist bekannt: Wer ihn hat, ärgert sich. Kinder können das schnell vergessen, Erwachsene haben da größere Probleme. Es sei denn, sie sind Politiker. Dann beherrschen sie das Spiel meistens so perfekt, daß den Schwarzen Peter zuletzt niemand mehr hat. Zur Zeit versuchen sich der SPD-Fraktionsvorsitzende Claus Dittbrenner und der Kultursenator Horst-Werner Franke an einem solchen Kartentrick.

Gegenstand des Spiel ist einmal mehr der Teerhof. Oder besser gesagt: der Teil des städtebaulichen Sahnestücks, der die Kultur beherbergen soll.

Die Partei wird während der Vorberatungen des Haushalts 1988 in der SPD-Fraktion vom Finanzsenator mit knallharten Fakten eröffnet. Claus Grobekker rechnet seinen Genossen vor, daß er beim Verkauf der Weserinsel 12,7 Millionen Mark einnimmt. Etwa 9,2 Millionen Mark muß er für den Bau einer Brücke sowie Infrastrukturmaßnahmen wieder ausgeben. Bleiben nach Adam Riese 3,5 Millionen Mark, die in die Kulturstätte „Weserburg" fließen sollen.

Um aber ein „multifunktionales Kulturzentrum" auf dem Teerhof verwirklichen zu können, sind noch mal 12 bis 15 Millionen Mark erforderlich. „Nicht von mir", läßt Grobecker die Fraktion unmißverständlich wissen.

Da hat sie ihn nun, den Schwarzen Peter. Was macht man nun mit ihm? Wem kann man ihn zuschieben? Der Finanzsenator ist offensichtlich eine harte Nuß. Wie wäre es also mit dem Wissenschaftssenator? Prompt wird ein Beschluß formuliert: „Die SPD-Bürgerschaftsfraktion sieht sich aufgrund der Berichterstattung des Senats über den Stand der Umsetzung des Teerhof-Konzeptes zum jetzigen Zeitpunkt außerstande, eine konkretisierte Beschlußfassung vorzunehmen." Zu deutsch: „Eigentlich müßten wir für die Kultur auf dem Teerhof 12 bis 15 Millionen Mark fordern. Aber wir lassen das, weil wir nicht wissen, woher das Geld kommen soll."

Immerhin hat es Claus Dittbrenner in der Öffentlichkeit aber erst einmal geschafft, dem Kultursenator den Schwarzen Peter in die Tasche zu stecken. Horst-Werner Franke ist sichtlich überrascht und trägt schwer daran. Zumal in den Fraktionsberatungen deutlich geworden ist, daß man es ihm nicht anlasten kann, wenn der Finanzsenator sich weigert, aus einem früher als Einnahmequelle gehandelten Teerhof einen „Subventionsbetrieb" zu machen.

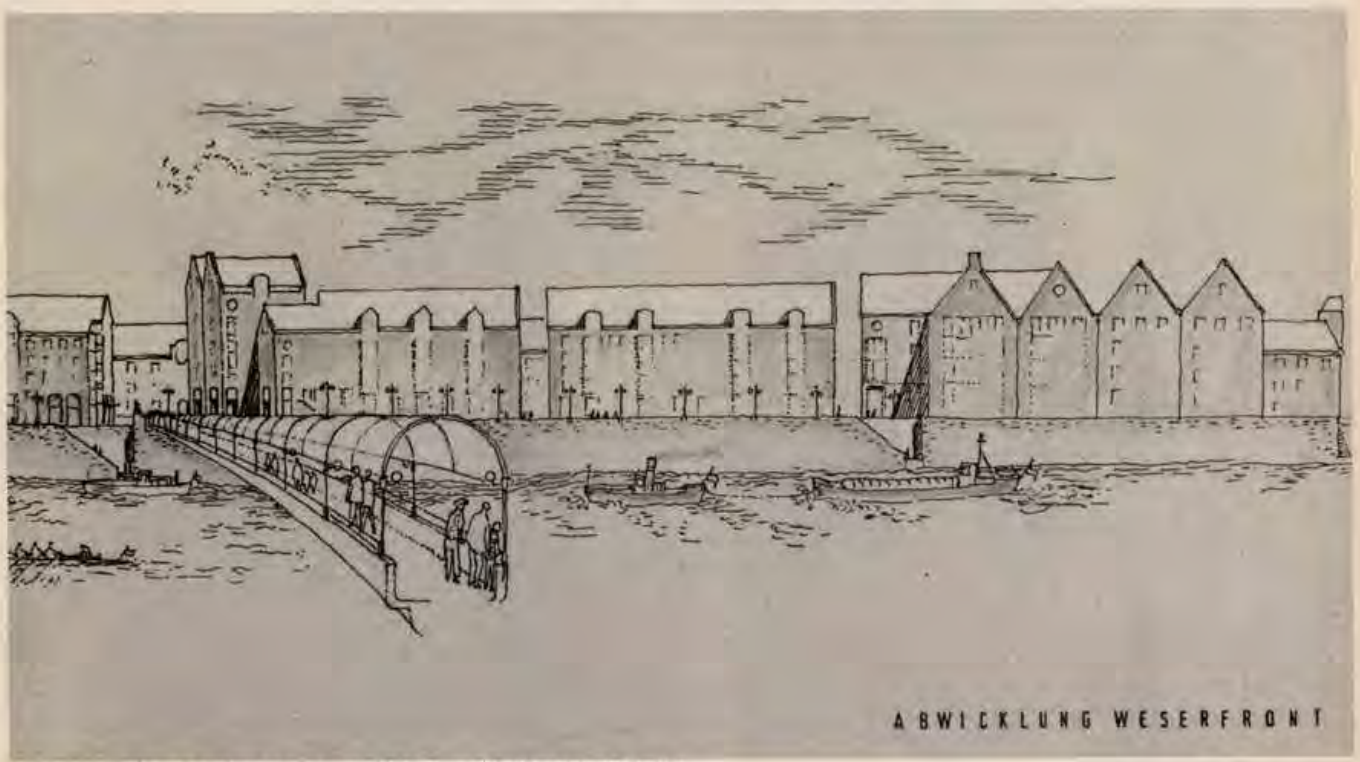
Dennoch weiß Franke, wie er sich aus der Klemme helfen und die schlechte Karte verschwinden lassen kann. „Drittmittel" heißt das Zauberwort. Was das ist? „Ein blöder Ausdruck", würde der Finanzsenator sagen. Man muß sich das wohl so vorstellen: Zwei Politiker und ein Nichtpolitiker stehen zusammen und beratschlagen, wer denn nun das notwendige Kleingeld habe. Der erste Politiker hat keine (Erst-)Mittel, der zweite hat keine (Zweit-)Mittel, und der Privatmann besitzt die Kohle. Das sind die Drittmittel, die der Kultursenator nun bei einem Mäzen auftreiben möchte.

Ein solcher Kunstfreund (nach dem Römer Maecenas benannt), da ist Franke guter Hoffnung, läßt sich auftreiben. Dann wäre das Schreckgespenst gebannt, auf dem vorgehaltenen Kulturgelände könnten sich weitere Wohngebäude ausbreiten. Werner Schorling von der Teerhof GmbH hält den Senator denn auch keinesfalls für einen Seiltänzer: Mit Hilfe von „Drittmitteln" sei das Kulturzentrum zu verwirklichen.

Wie gesagt: Politiker spielen gern Schwarzer Peter und sie beherrschen den Trick, ihn in Luft aufzulösen. Vielleicht sollten sie anläßlich der Einweihung des künftigen Kulturzentrums ihr Können einmal coram publico zeigen. Protagonisten – siehe oben – gibt es genug. Klaus Grunewald

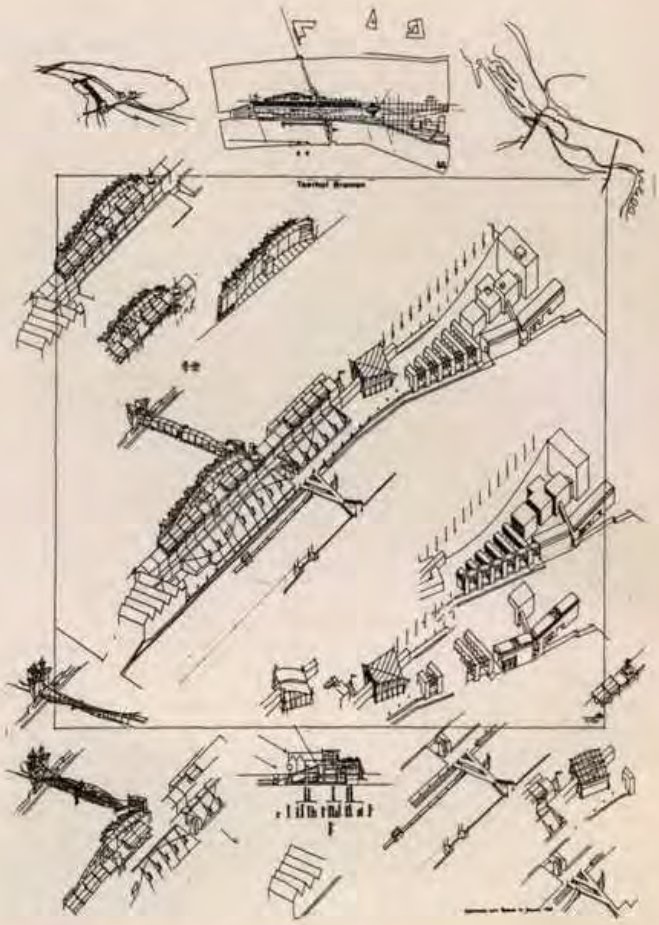
Ich bin nicht der Meinung, daß Senator Franke an dem „Schwarzen Peter" schwer trägt, wie der Weser Kurier meint; sollte Senator Franke aber enttäuscht gewesen sein, weil er nicht durchgedrungen ist, so darf ich – wenn das bei einem so erfahrenen Politiker überhaupt notwendig ist – daran erinnern, daß solche Vorhaben selten auf den ersten Hieb glücken; so ist zum Beispiel das Neue Rathaus vor dem Ersten Weltkrieg erst nach einem jahrelangen Planungsprozeß erbaut worden, beim Haus der Bürgerschaft hat es in den 60er Jahren zehn Jahre seit Planungsbeginn gedauert, ehe der Grundstein gelegt worden ist. Beiden Vorhaben hat es aber nicht geschadet, daß sie lange und sorgfältig geplant worden sind.

Zum Schluß eine Bemerkung zu einem baulichen Detail, das ich aber für die Bebauung des Teerhofes für wichtig halte: Die Stadtplanung ist auf das vorgebrachte Argument, es müsse der Brückenkopf der Fußgängerbrücke auf der Teerhofseite räumlich gestaltet werden, was schon bestimmter Festlegungen im B-Plan bedarf, dadurch eingegangen, daß sie einen Baukörper auf der Grundfläche eines Quadrates von 14 m × 14 m auswies und den Abstand gegenüber der ursprünglichen Planung erweiterte. Die Übereck-Stellung dieses Baukörpers zeigt, daß sicherlich vorab eine Klärung am Modell stattgefunden hatte. Trotzdem habe ich befürchtet, daß diese Ausweisung womöglich eine Fessel für den Hochbauentwurf darstellen könnte und hätte eine größere Freiheit für die Architekten lieber gesehen. Das Wettbewerbsergebnis hat dann gezeigt, daß die Architekten sich durchweg schwer taten mit der Gestaltung dieses Baukörpers; überzeugende Lösungen habe ich nicht gesehen, bis auf eine: Müller-Menckens/Hübschen/Mulitze haben einen Doppelgiebel vorgeschlagen, der auf die Gegenwart bezogen mit der Weserburg korrespondiert, auf die Vergangenheit bezogen an die zerstörten Packhäuser erinnert und das ehrlich und ohne Maskerade: Müller-Menckens und seine Partner haben aus einer von mir befürchteten Fessel eine Lösung entwickelt, die für mich zu den interessantesten Ergebnissen des Wettbewerbs gehört. Dem Bauherrn kann ich nur empfehlen, diese „Pointe" damit zu honorieren, daß er diesen Teil der Teerhofbebauung von Müller-Menckens und seinen Partnern ausführen läßt. Franz Rosenberg



Architekten Prof. Müller-Menckens/Hübschen/Mulitze (ein 2. Preis)

Teerhof-Wettbewerb des Aufbaustudienganges Architektur der Hochschule für gestaltende Kunst und Musik



Nach einer Auseinandersetzung mit den Bedingungen des von der Bauprojektgesellschaft Der Teerhof in Bremen ausgeschriebenen Wettbewerbs führte Prof. Uwe Süchting in einem Interview aus (Auszug taz vom 14. 11. 87):

> Die entscheidende Frage ist ja: Wie wird das Stadtbild von Bremen verändert? Nach den Vorgaben des Wettbewerbs haben wir gesagt: Wir werden an diesem Wettbewerb nicht teilnehmen, aber wir werden einen Beitrag dazu leisten. Aber einen extrem anderen Beitrag. Wir wollen noch einmal ganz generell Möglichkeiten zeigen, die der Teerhof gehabt hätte, auch wenn wir damit jetzt kaum noch etwas beeinflussen können, es sei denn in den Köpfen. Eine Möglichkeit wäre ja zum Beispiel, den Teerhof überhaupt nicht zu bebauen. Ich denke, daß der Teerhof Teil einer Bremer Flußlandschaft ist. Er könnte so etwas sein wie „das Fremde", „das Andere" in Bremen; er muß nicht ein Stück Stadt werden. Ich denke das Schlechteste, was man überhaupt machen kann, ist das, was man jetzt macht: So zu tun, als gehe die Stadt nahtlos weiter. Aus ökonomischen Gründen ist das natürlich plausibel, daß man einen Punkt schafft, der irgendwie attraktiv ist: Schönes Wohnen mit Infrastruktur. Man könnte aber natürlich auch was ganz anderes machen, zum Beispiel Kultur reinbringen.

Nach diesem Zitat bedarf es keiner weiteren Erläuterungen zu den Arbeiten, die die Studenten der Hochschule für darstellende Kunst und Musik (Professoren Norbert Hellwig und Uwe Süchting) gemacht haben. Es ist aufschlußreich und erfrischend zu sehen, wie sie von ihrer selbstgewählten Freiheit Gebrauch gemacht haben: Die Fußgängerbrücke als Tidebrücke, die dem Steigen und Fallen des Wassers folgt (Verfasser Norbert Szametait, geb. 1954); die Arbeit von Michael Metz, geboren 1957, der die Halbinsel bei den Bauten der Seeversicherer und bei der Weserburg durchsticht und den Mittelteil, über Brücken erreichbar, mit einer gestalteten Hochgarage bebaut, auf ihr ein öffentlicher Platz, verfügbar für urbane Aktivitäten aller Art; die Arbeit Michael Klüver, geb. 1959, sieht eine quergestellte Bebauung vor und stellt so konsequent eine optische Verbindung zwischen Altstadt und Neustadt her; schließlich schon einen stärker durchgearbeiteten Vorschlag von N. Hellwig/B. Hermes.

Diese Arbeiten stellen eine Auswahl dar, die Hochschule hat die Herausgabe einer Broschüre über alle Arbeiten angekündigt.

Die beiden Wettbewerbsergebnisse lassen sich natürlich nicht miteinander vergleichen. Skeptikern aber sei gesagt, daß die Utopisten von heute die kreativen Praktiker von morgen sein können.

ROM

Technologie für Mensch & Umwelt

Unser Ziel ist es, Ihnen beste Technik bei größter Wirtschaftlichkeit zu bieten.
Wir beraten Sie gern und möchten für Sie planen, koordinieren, liefern, installieren, warten.

RUD.OTTO MEYER 2800 Bremen · Neustadtswall 61 · Telefon (0421) 59007-0
Heiz- und Feuerungstechnik, Klimatechnik, Elektro-, Meß-, Steuer- und Regeltechnik

100 Jahre Waller Wied

Konrad Donat

Zeitabschnitt 1887–1945

Der Anfang mit Heimatstraße und Eintrachtstraße

Am 15. August 1887 übersandte der Landherr zu Bremen, Senator Barkhausen, eine Eingabe der Herren Chr. Papendieck und Joh. Smidt an die Baudeputation. Senator Barkhausen bat „um möglichst beschleunigte Äußerung". In dieser Eingabe, ebenfalls am 15. August 1887 geschrieben, war zu lesen: „Wir wünschen zwei Straßen anzulegen und dieselben nach und nach mit einstöckigen, für eine Familie bestimmten Arbeiterwohnungen zu bebauen.

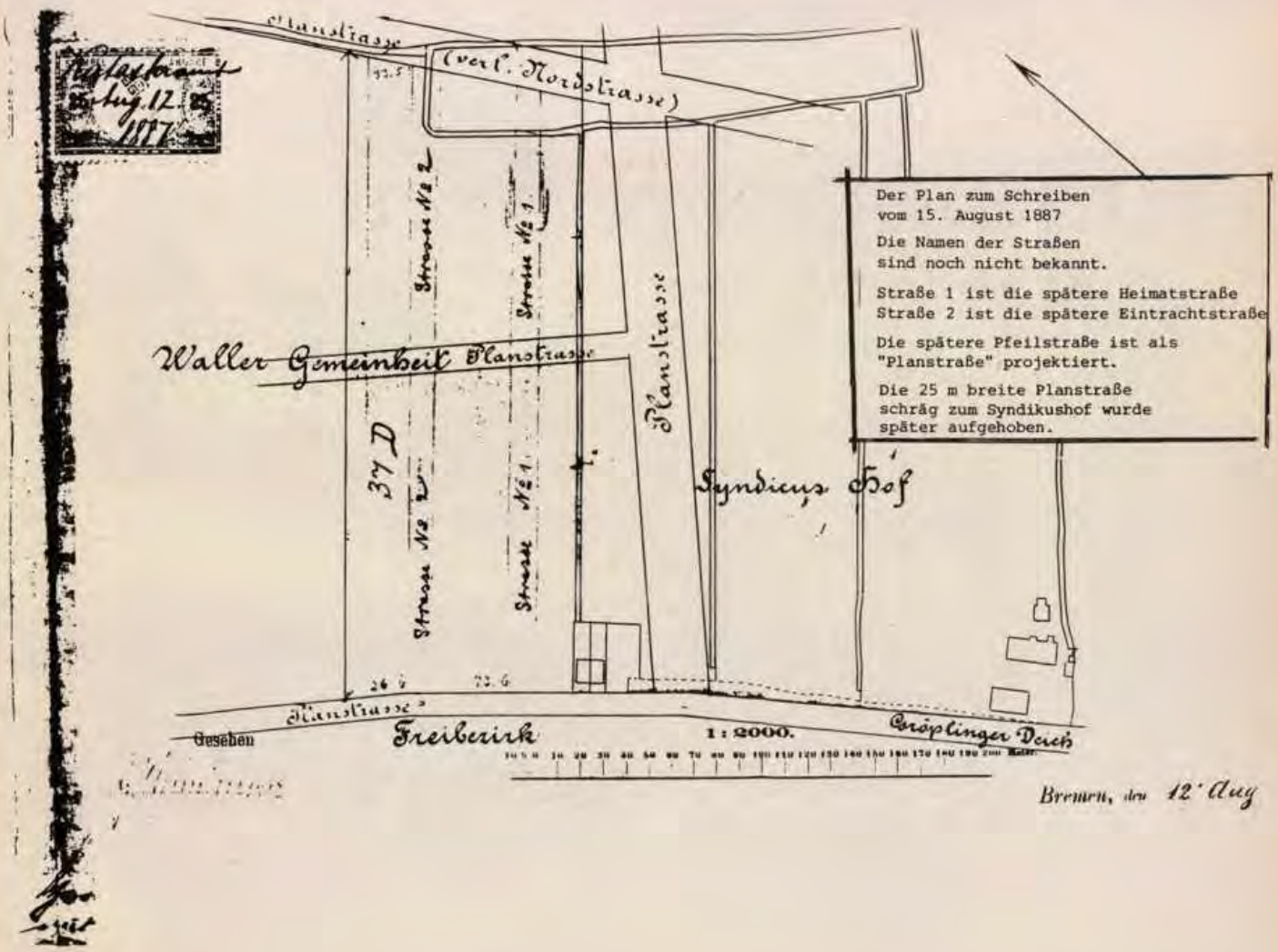
Die Lage unseres Platzes ist aus beifolgender Kataster-Copie, Feldmark Walle, ersichtlich." Nach Detailangaben über Lage, Straßenbreite, Fußwege heißt es weiter: „Da die Arbeiterwohnungsnot groß ist, wollen wir versuchen, im Oktober noch 10 bis 20 Häuser ...herstellen zu lassen.

Wir ersuchen daher um Genehmigung der neuen Straßen, wie wir sie wünschen in den nächsten Tagen, sowie um Baugenehmigung der ca. 20 Häuser vor Bepflasterung und Canalisierung der Straße..."

Aufgrund dieses Antrages schaltete die Baudeputation den „Vermessungsbeamten" und den „Baucommissär" ein, befürwortete den Antrag, zumal er einem Beschluß des Senats entgegenkam, der bereits am 10. Mai 1887 sich mit der Wohnungsnot befaßt hatte.

Der hierzu gefaßte Beschluß lautete „... Es müßte jedenfalls gegen den Herbst d. J., wo die Wohnungsnot sich noch steigern werde, etwas zur Abhilfe geschehen. Der Bau von Baracken oder Armenhäusern von Seiten des Staats habe seine ernsten Bedenken, wohl aber könne der Staat durch Milderung der strengen Vorschriften der Bauordnung, welche wie ihm von erfahrenen Leuten mitgeteilt sei, den Bauunternehmern wegen ihrer Vorschriften in betreff der Anlage von Vorgärten, Straßenanlagen usw. das Bauen kleiner Wohnungen unmöglich machten, Bauunternehmern oder Privatgesellschaften, zumal wenn letztere sich etwa damit ohne eigenen Nutzen befassen wollten, den Bau solcher Wohnungen erleichtern. ... Von Seiten des Herrn Senator A. Gröning wurde dazu das Amendement gestellt, daß die Commission nach ihrem Ermessen Bauunternehmer, welche sich schon Erfahrungen beim Bau von Arbeiterwohnungen erworben hätten, darüber vernehme, ob die Vorschriften der Bauordnung unter den gegenwärtigen Umständen den Bau kleiner Wohnungen unmöglich machten oder doch sehr erschwerten..."

Insoweit war also ein Zeichen gegeben, das den Wünschen der Herren Papendieck und Smidt entgegenkam. Sie haben offensichtlich den Inhalt des Senatsbeschlusses gekannt. Nachdem die Bau-



1889

Bogenstraße
Pfeilstraße
Friesenstraße
Wiesstraße
Einfachstraße
Heimatstraße jeweils ganz
Baujahr: ab 1888
Bauherr: Gemeinnütziger Bremer Bauverein
Architekt: E. Gildemeister
heutige Eigentümer: privat

Kurzbeschreibung

Eine heute nur noch in der Struktur der Straßenanlage nachvollziehbare Siedlung für Arbeiter, die auf Grund eines Konklusumvertrages zwischen Senat und gemeinnützigem Bremer Bauverein von 1889 seit 1888 straßenweise zügig erstellt wurde.
Kleine Reiheneinfamilienhäuser ohne Vorgärten, teilunterkellert, mit separatem Stallgebäude an rückwärtigem Erschließungsweg (Kohlenweg). Schlichte zweischalige Putzbauten, die außer einem schmalen Sockel und einem hohen flachen Gesims lediglich schmale Hohlkehlen um Fenster und Tür als Schmuckformen aufweisen.
Von den ursprünglich fast 300 Gebäuden ließen Krieg und Wiederaufbau in den 50er und 60er Jahren nur 8 Gebäude in wiedererkennbarem Zustand überleben (Bogenstraße 36, 39; Friesenstraße 18, 20 sowie 28 - 34).
Dieser Haustyp kann als Prototyp des Kleinsthauses bis weit in die 30er Jahre dieses Jahrhunderts angesehen werden.

Verweis

u. a. Siedlung von Wilh. Jänicke an der Geeststraße/Rastedter Str. für Gemeinnützigen Bremer Bauverein
sowie das Viertel an der Zietenstr. von 1897

deputation Einzelheiten über Haustiefen, Vorgärten usw. festgesetzt hatte, erschienen beide bei dem für das Landgebiet zuständigen Baukommissar Bülck, der darüber in die Akte schrieb:

„Geschehen Bremen, den 30. August 1887
Stadthaus Bremen Nr. 28.

Es sistieren sich die Herren C. Papendieck und Smidt und erklären: Wir haben uns die Lage der Straßen nunmehr überlegt und bitten dieselbe wie sie jetzt mit Bleifeder in den Plan eingetragen als feststehend anzunehmen. Mehr als 2,0 m tiefe Vorgärten legen wir an der Planstraße nicht an, da solches nicht zu verlangen ist. Wir bitten um weitere Veranlassung.

gez. Chr. Papendieck, Johann Smidt
Bülck Baukommissar

Wenn nunmehr durch den Vermessungsbeamten der Plan, wie vorstehend gewünscht, geändert ist, wogegen keine Bedenken geltend zu machen sind, würde behufs Aufstellung des Kostenanschlages die Akte an die Wegebau-Inspektion zu übersenden sein.

30. 8. 87 gez. Bülck, Baukommissar"

Einem Verzicht auf den gesamten Vorgarten, dem die Baudeputation aufgrund der Maßgaben des Senats stattgeben wollte, stand allerdings der Wortlaut der Bauordnung entgegen.

Demgemäß dispensierten Baudeputation, Senat und Bürgerschaft die beabsichtigten Bauvorhaben von bestimmten Vorschriften. Dies wurde im Gesetzblatt vom 20. November 1887 bekanntgegeben. An diesen Straßen durfte nunmehr ohne Vorgarten gebaut werden.

Zwischenzeitlich fertigte die Baudeputation einen Kostenanschlag über die Bepflasterung und Kanalisierung der von den Herren C. Papendieck und Smidt in der Feldmark Walle beantragten Straßen an, der mit 37 800 Mark abschloß.

Bevor aber diese Straßenbauarbeiten beginnen konnten, mußten die Antragsteller mit dem Senat einen entsprechenden Vertrag

Flexibel & Bequem

Das BauKreditSystem

Handeln Sie jetzt, wenn Sie ein Haus bauen, kaufen oder modernisieren wollen:

- Das Angebot guter Objekte ist groß.
- Die Bau- und Kaufpreise sind noch günstig.
- Der Staat bietet interessante Steuervorteile.
- Die Zinsen sind niedrig.

Persönliche Beratung und solide Finanzierung sind entscheidend für den Erfolg Ihres Vorhabens. Unser Kundenberater ist der richtige Gesprächspartner für Sie. Nutzen Sie die günstige Situation.

Deutsche Bank

Filiale Bremen · Domshof 22–25 · Zweigstellen in allen Stadtteilen

1912

schließen, „Konklusum" genannt. Die Antragsteller unterzeichneten am 22. November. Im Zusammenhang mit dieser Unterzeichnung wurde auch – wie das üblich war –, der Vorschlag protokolliert, welchen Straßennamen die Antragsteller vorschlugen. Hier wurden zum ersten Male diese Namen genannt. Im Behördendeutsch der damaligen Zeit liest sich das so:

Geschehen Bremen, am 22ten November 1887
vor dem unterzeichneten Landherrn.

Es erschienen die Herren J. Smidt und Chr. Papendieck und erklärten mit Bezug auf die von ihnen projektierten Straßenanlagen:
Wir erkennen den amtlich angefertigten Lageplan vom 1. Sept. d. J. als für die projektierten Straßen ausschließlich maßgebend an. Wir bitten denselben, die Namen **Heimathstraße** und **Eintrachtstraße** beizulegen. Wir verpflichten uns, falls von Vorgärten an den projektierten Straßen abgesehen wird, nur eingeschossige Häuser an denselben zu bauen und erklären uns für uns und unsere Rechtspfleger einverstanden, daß einem etwaigen Höherbau derselben die baupolizeiliche Genehmigung verweigert werde, und wollen dies als dingliche Last auf die Grundstücke legen.

gez. Chr. Papendieck, Johann Smidt, Der Landherr Gröning.

Der Senat befaßte sich am 25. November 1887 mit dem Konklusum und beschloß gemäß Antrag die Namen der Straßen. Damit war die Voraussetzung geschaffen, die Straßen anzulegen und deren Häuser bauen zu können.

Der Sekretär des Senats legte am 4. April 1888 alle Akten im Archiv ab, nicht ohne vorher auf dem Aktendeckel zu vermerken:
„Acta betr. die wegen der augenblicklich herrschenden Wohnungsnot von Cons. Joh. Smidt und Chr. Papendieck projektierte Straßenanlagen in der Waller Feldmark vom Gröpelingerdeich nach der verlängerten Nordstraße Benennung dieser Straßen mit den Namen **„Heimathstraße** und **Eintrachtstraße"** und in Folge dessen beschlossenen Änderung des § 30 der Wegeordnung vom 27. December 1878 und des § 59e der Bauordnung vom 15. August 1883 und Zusätze zum Gesetz vom 29. Juli 1871 betr. die Bauten u. Straßenalagen im Landgebiet.
ad. P 4.0.2.b. **Heimathstraße"**

Der Bau der Wohnhäuser

Nachdem der Bau der Heimatstraße und Eintrachtstraße gesichert war, folgte alsbald der Antrag auf Bauerlaubnis für die Wohnhäuser. In zeitlicher Abfolge ist nachweisbar:

11. Januar 1888	Bauantrag. Es sollen fünfzig Häuser nebst Zubehör gebaut werden. Eigentümer und Bauherr ist der „Gemeinnützige Bremer Bauverein", vertreten durch den Vorsitzer Chr. Papendieck und den Rechnungsführer Johann Smidt. Als Bauführer unterzeichnete C. H. Bruns.
15. Januar 1888	Bauerlaubnis angekündigt.
2. Mai 1888	Bauantrag auf weitere 22 Arbeiterwohnhäuser. Als Bauführer zeichnet jetzt G. E. Gildemeister.
12. Juni 1888	Antrag auf Rohbauabnahme der ersten 26 Häuser.
5. September 1888	Antrag anstelle der Stallgebäude einen Schuppen als Petroleumlager zu bauen.
16. September 1888	Bauerlaubnis für die Petroleumlager.
29. Dezember 1888	Beginn der Anträge auf Schlußabnahme
18. Dezember 1889	Abschluß der Bauakten.

Es folgten 1890 die Bogenstraße, 1890/91 die Friedenstraße und Wiedstraße und 1893 die Pfeilstraße.

Ab 1905 werden die Häuser an die städtische Kanalisation angeschlossen, die Häuser erhalten Spülklosettanlagen.

In den zwanziger Jahren wird vermehrt der Antrag gestellt, die Häuser auszubauen, aufzustocken oder zu erweitern. In der Regel wird solchen Anträgen stattgegeben. Das hat zur Folge, daß nunmehr viele Gebäude von zwei Familien bewohnt werden.

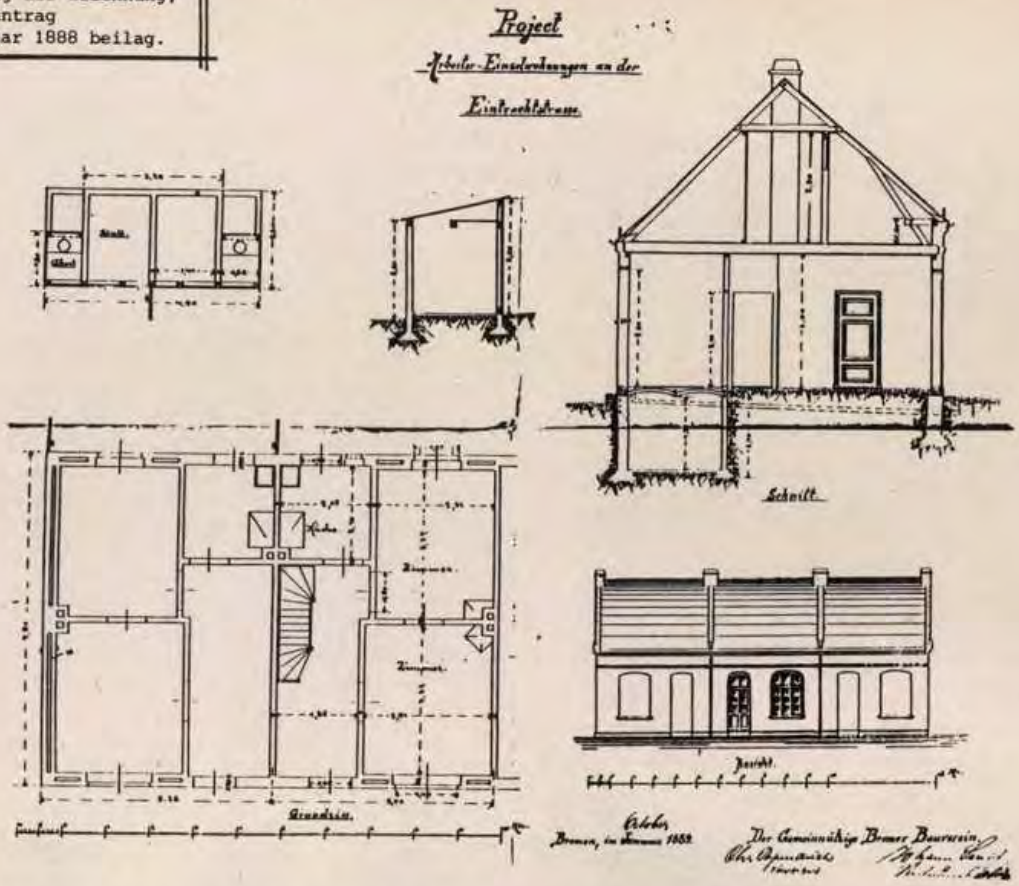
Bemerkung: Der ab 1889 betreuende Architekt Georg Eduard Gildemeister, 1848–1946, war der später sehr renommierte bremische Architekt. Viele repräsentative Gebäude wurden von ihm entworfen, so z. B. die Außenfassade der Kunsthalle Bremen.

Über die Bewohner sowie über Mieten bzw. Verkauf der Häuser

Bauherr der Häuser war der Gemeinnützige Bremer Bauverein. Dieser Verein wurde am 21. November 1887 mit einem Stifterkapital von 321 000 Mark gegründet. Der Verein hatte sich zum Ziel gesetzt, den weniger bemittelten Einwohnern gesunde, gut eingerichtete, das Familienleben fördernde Wohnungen zu beschaffen. Dieses Ziel sollte durch den Bau von Häusern, der Vermietung und Verkauf unter erleichterten, den Verhältnissen der Käufer besonders angepaßten Bedingungen erreicht werden. Die Stifterscheine waren unkündbar und wurden zu 4 Prozent verzinst. Bis zum Jahre 1903 hatte der Verein 532 Häuser (auch an der Winterfeldstraße u. a.) errichtet, von denen 198 in das Eigentum der Mieter übergegangen waren. Der Mieter hatte eine Anzahlung von 5 Prozent des Verkaufspreises und eine jährliche Miete von 6 Prozent zu zahlen, von denen ein Prozent als weitere Anzahlung galt. Hatte das Gutha-

HOCHTIEF
Aktiengesellschaft · vorm. Gebr. Helfmann
Zweigniederlassung Bremen
Stresemannstraße 60 · 2800 Bremen 11
Telefon (04 21) 49 20 41/43 · Telex 245745 · Telefax (04 21) 49 21 13

Verkleinerung der Zeichnung, die dem Bauantrag vom 11. Januar 1888 beilag.



ben des Mieters, Zins auf Zins gerechnet, 20 Prozent des Verkaufspreises erreicht, so konnte der Mieter die Übertragung des Eigentums fordern. Setzte die Miete aus irgendeinem Grunde aus, so erhielt der Mieter das angesammelte Guthaben – abzüglich eines Betrages von einem Prozent Wertminderung für jedes Mietjahr – zurück.

In der Eintrachtstraße, als Beispiel, betrug der Wert des Grundstükkes mit Haus zwischen 3800 und 4700 Mark. Als Mietwert waren Beträge zwischen 216 und 225 Mark zu zahlen.

Vor hundert Jahren rund ums Waller „Wied"

Im plattdeutschen Wörterbuch wird „Wied" als das hochdeutsche „Weide" angegeben. Eine entsprechende Weidelandschaft erstreckte sich zwischen der Weser und dem Dorfe Walle. Den Schutz vor Hochwasser sicherte der „Gröpelinger Deich". Die Straße gleichen Namens kennzeichnet in etwa den früheren Verlauf. Zwischen Deich und Weser war 1880/1881 der 720 m lange Winterhafen angelegt worden, dessen östlicher Teil später Teil des Überseehafens wurde. Im Zusammenhang mit dem Anschluß Bremens an das Deutsche Zollgebiet und der Anlage eines Freihafengeländes rückten die hierzu erforderlichen Arbeiten immer näher an das Dorf Walle heran. Walle gehörte zum Landgebiet Bremen und war von der Stadtmitte 4 km entfernt. Die Grenze zwischen Stadt und Landgebiet verlief dort, wo heute die Grenzstraße ist.

Im Hinblick auf eine Erweiterung der engeren Stadt lag daher Walle – neben der Nähe der Häfen – im besonderen Interesse der Stadt-

KOOPMANN
Brennstoff-Mineralölhandel

KOOPMANN GmbH · Schlachte 37
2800 Bremen 1 · Tel. (0421) 18544

Heizöl
- rund um die Uhr
- natürlich mit dem dazugehörigen Service:
  Brenner-Dienst
  Tankreinigung
  Tankgewässer-Haftpflicht-Versicherung
- selbstverständlich marktgerechte Preise

In dringenden Fällen auch außerhalb der Geschäftszeiten erreichbar unter Telefon 25 50 40

väter. Aus dem Jahre 1890 ist eine Planung überliefert, welche die geplante städtebauliche Einordnung zeigt. Darin ist auch die Erklärung dafür, warum die (heutige) Bogenstraße einen geometrisch so exakten Kreisbogen macht:

Er war einst die Trasse neben einer Eisenbahn zum Hafen. Bald wurde jedoch diese Gleisführung aufgegeben, der entsprechende Gleisbogen wurde nach Grambke verlegt. Die beigefügte Karte spricht mit ihren Eintragungen für sich.

In allen weiteren Planungen bis zum Kriegsbeginn 1939 ist das Gebiet zwischen Jute-Spinnerei und Bogenstraße als Wohnbaufläche ausgewiesen worden.

Die Belegung dieser Häuser ist (in einigen Fällen) bekannt. Danach wohnten in einem Haus 7 bis 14 Personen. Darunter waren in der Regel 1, 2 oder gar 3 „Einlogierer".

Als Beruf der Mietherren verzeichnet das Adreßbuch für die Heimatstraße und Eintrachtstraße im Jahre 1890:

Sechzehnmal Arbeitsmann, je viermal Lotse, Revieraufseher, Schuhmacher, Tischler, Zimmermann, je dreimal Küper, Schlosser, Schmied, je zweimal Heizer, Krämer, Maurer, Schlachtermeister, Schneidermeister und je einmal Bahnwärter, Flußschiffer, Kesselschmied, Klempner, Küpermeister, Kupferschmied, Lloydschiffer, Maschinist, Näherin, Schiffer, Steuer-Assistent, Steuer-Aufseher, Tapezierer und Zigarrenmacher.

Für das Jahr 1902, also rund vierzehn Jahre nach erstmaligem Bezug der Häuser, war festzustellen, daß 69 im Eigentum der Bewohner und 75 gemietet waren.

In einer Beschreibung dieses Wohnquartiers etwa im Jahre 1905 heißt es abschließend: „Die Häuser haben kein Kellergeschoß, doch ist ein Vorratskeller unter dem hinteren Teil vorhanden. Der Hof ist kürzer als im allgemeinen üblich (5–7 m), am Ende desselben ist der Abort und ein Ziegenstall. Der Stall wird eifrig benützt."

Am 1. April 1892 wurden die Häuser in das Gebiet der Stadt Bremen eingemeindet.

Franz Rosenberg

Der Zeitabschnitt 1945–1988

Zerstörung

Während des Zweiten Weltkrieges zog auch ins Waller Wied viel Leid ein: In der Nacht vom 18./19. August 1944 wurde das Viertel, wie der ganze Bremer Westen, ein Raub der Flammen. Bei einem Fliegerangriff, der nur gut 20 Minuten dauerte, wurde alles vernichtet. Einige Anwohner kamen in ihren Häusern ums Leben, alle anderen waren obdachlos. Sie fanden teilweise eine Bleibe bei Verwandten oder Bekannten in Bremen und dem näheren Umland sowie auf ihren Parzellen. Etliche Hausbesitzer richteten sich in den zerstörten Häusern Notquartiere ein. Erst 1949 fanden sich die ersten Anwohner zusammen, um über den Aufbau ihrer Häuser nachzudenken und die Planung dafür in Angriff zu nehmen.

Wiederaufbau – Auseinandersetzung mit der Stadtplanung

Für den Eigentümer eines Grundstückes, dessen Haus durch Bomben im August und September 1944 zerstört oder beschädigt worden war, stand nach Beendigung des Krieges der Wiederaufbau im unmittelbaren Sinne des Wortes, nämlich die Wiederherstellung des alten Zustandes, eindeutig als Ziel vor Augen. Für Bürgerschaft und Senat und die Planer bei der Bauverwaltung und bei der Hafenverwaltung sah dieses Ziel anders aus; keineswegs durfte – so die einhellige Meinung dieser Stellen – schlechthin der alte Zustand wiederhergestellt werden, dazu waren zu viele Mängel und Unzulänglichkeiten dieses Zustandes bekannt; sie sollten nicht nur ausgeglichen oder beseitigt werden, es sollte vielmehr der Aufbau so vollzogen werden, daß Verbesserungen für die Menschen in der Stadt erreicht und Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklung für die Wirtschaft gesichert würden.

Die in dieser Situation sich ergebenden Probleme konnten zwar in weiten Teilen der Stadt einvernehmlich gelöst werden; vielfach ergaben sich aber Interessenkollisionen, so auch im Wohnquartier Waller Wied, begrenzt von der Nordstraße, Heimatstraße und Bogenstraße.

Das Konzept der Hafenplanung war klar: Die Nordstraße als Strukturgrenze. Vom Hafen aus gesehen jenseits der Hafenrandstraße (Nordstraße), also nördlich von ihr, sollte das Wohngebiet der Westlichen Vorstadt (Walle) wieder entstehen; diesseits zwischen Nord-

SEIT 1853

INGENIEURBAU
HOCH- UND TIEFBAU
SCHLÜSSELFERTIGES BAUEN
HYPER-DÄMMTECHNIK
KALKSANDSTEINWERK
BAUSTOFFGROSSHANDEL
BAUMARKT KISTNER
FENSTER – TÜREN

H.F. KISTNER
BAUGESELLSCHAFT

2850 BREMERHAVEN 21
HAFENSTR. 56–60
TEL. (0471) 489-0
TELEX 238612

2800 BREMEN 41
LUDWIG-ROSELIUS-ALLEE 11
TEL. (0421) 469098

2740 BREMERVÖRDE
ZEVENER STR. 48
TEL. (04761) 70055

straße und Hafenanlagen sollten alle Grundstücke künftig für Hafenzwecke genutzt werden, soweit sie im Privatbesitz waren – was überwiegend der Fall war – sollten sie angekauft, notfalls enteignet werden.

Die Stadtplanung übernahm dieses Konzept. Ein wesentlicher Punkt der Planung für die Westliche Vorstadt (auf deren Detail hier nicht eingegangen wird) war die Differenzierung des Straßennetzes, d. h. die kräftige Verbreiterung der Straßen, in die man starke Verkehrsströme lenken wollte, die mäßige Verbreiterung für Sammelstraßen innerhalb des Wohngebietes und Belassung der Straßenbreite dort, wo kein Durchgangsverkehr herrschen würde. Ein zweiter wesentlicher Punkt des Konzeptes der Stadtplanung in der Westlichen Vorstadt war die Zusammenfassung der Nutzungen: Läden und Dienstleistungsbetriebe an der Landwehrstraße und am Steffensweg; Gewerbe im Gebiet Steffensweg, Hansestraße, Nordstraße und zwischen Utbremer Straße und Bundesbahn; öffentliche Gebäude in der Mitte des Wohngebiets in Verbindung mit dem neu geplanten öffentlichen Grün.

In dieses Konzept paßte ein Wiederaufbau von Wohnbauten zwischen Heimatstraße und Bogenstraße überhaupt nicht, denn jeder Weg – so die Argumente der Planer – von der Wohnung zum Einkaufen, zur Schule oder zu anderen Zielen mußte über die Hauptverkehrsstraße Nordstraße gehen, an allen anderen Seiten war das Quartier zudem vom Hafengebiet umgeben, das sich einerseits mit einem hohen Zollzaun abgrenzen würde, andererseits über diesen Zaun aber Lärm und Abgase schicken würde und das bei Tag und Nacht. Dazu kam, daß die innere Struktur des Quartiers keineswegs dem entsprach, was der Planung als Wiederaufbau und Neugestaltung vorschwebte: keine Vorgärten, keine Garagen, keine Infrastruktur. Die Stadtplanung versagte also Genehmigungen und empfahl den Verkauf der Grundstücke oder einen Austausch an einen anderen Standort. Dabei gab man von seiten der Stadtplanung außerdem noch den Hinweis, daß ein Enteignungsverfahren in Vorbereitung sei, die Hafenerweiterung werde mit Sicherheit realisiert werden, denn sie geschähe ja im öffentlichen Interesse, das hier über das Einzelinteresse gestellt werden müsse.

COMMERZBANK

Jetzt zur Commerzbank:

Beim Privat-Konto entfallen die Gebühren für einzelne Buchungen. Egal wie viele – Sie zahlen dafür nur noch 3 Mark monatlich.

Commerzbank
Die Bank an Ihrer Seite

2800 Bremen, Schüsselkorb 5–11, Telefon (04 21) 36 33-0

Während auf dieser Weise die Grundstücke zwischen dem Werksgelände der Jute und der Oldenburger Bahn, an Anzahl und Fläche ein Vielfaches der Grundstücke des Quartiers Heimatstraße, für die Hafenerweiterung erworben werden konnten, ließ der Widerstand der Eigentümer im Quartier zwischen Heimatstraße und Bogenstraße nicht nach.

Dieser Widerstand war nicht einfach da, es war vielmehr ein Mann, der es damals verstanden hat, mit seinen Nachbarn und Mitinteressenten zu reden, ihnen Mut zu machen und so ihr Sprecher und die Seele des Widerstandes gegen eine Einbeziehung in das Hafenerweiterungsgebiet zu werden: Paul Falck.

Paul Falck (im Bild links neben Senator Theil), Jahrgang 1902, war 1949, als diese Auseinandersetzungen begannen, also 47 Jahre alt, hatte das Ende des Ersten Weltkrieges noch als aktiver Soldat mitgemacht, war von 1920–1926 Berufssoldat in der Reichswehr gewesen, hatte aber aus Krankheitsgründen vorzeitig ausscheiden müssen und war dann zuerst im Zolldienst, später in der Steuerverwaltung als Beamter tätig. 1965 wurde er als 63jähriger pensioniert, seine Leiden verschlimmerten sich, so daß er schließlich an den Rollstuhl gefesselt war; seine letzten Lebensjahre hat er zusammen mit seiner Frau im Rembertistift verbracht. 1965 wurde er durch Verleihung des Bundesverdienstkreuzes geehrt und ist als 84jähriger 1986 gestorben.

Im Januar 1949 hatte das hartnäckige Wirken von Paul Falck immerhin insoweit ein erstes, für die Anlieger des Quartiers positives Ergebnis, als die zuständigen Senatsressorts damals übereinkamen, das Quartier nicht in das Enteignungsverfahren mit einzubeziehen; zwar sah es die Bauverwaltung als ein „absterbendes Wohngebiet" an und war allenfalls unter erneutem Herausstellen der städtebaulichen Bedenken bereit, eine „Bauerlaubnis auf Widerruf" in Aussicht zu stellen. Damit aber konnte man sich von seiten der Eigentümer nicht zufriedengeben, denn man befürchtete mit Recht, daß sich so keine Finanzierung des Wiederaufbaues würde ermöglichen lassen – und so kämpfte Paul Falck weiter.

Er mußte dies nicht nur an einer Front, nämlich gegen die Behörden tun, sondern sozusagen auch an einer inneren Front, denn er mußte möglichst viele Mitstreiter und Interessenten finden und möglichst eine ganze Straßengemeinschaft von Bauherren präsen-

tieren, wollte er Erfolg haben. Er hatte bei Zweiflern und Widerstrebenden viel Widerstand zu überwinden.

Im Laufe des Jahres 1949 gelang aber in zwei Versammlungen die Gründung des „Verein Bremer Haus e. V." mit dem ersten Vorsitzenden Paul Falck, dem zweiten Vorsitzenden Rechtsanwalt Hermann Noltenius, Theodor Frixen und Wilhelm Diekmann als weitere Vorstandsmitglieder; der Letztgenannte war zugleich als Architekt für Planung und Ausführung zuständig. Insgesamt bildeten 72 Anlieger der Heimatstraße den Verein.

Parallel dazu liefen dann im Jahre 1950 die Bemühungen um die Erteilung der Bauerlaubnis und um die Finanzierung. Die Aufräumungsarbeiten haben die Anlieger in Eigenhilfe geleistet, für die Hausreste gab es eine kleine Entschädigung.

Mit der Erteilung einer uneingeschränkten Bauerlaubnis tat sich die Bauverwaltung insofern schwer, als sie nach wie vor auf ihre städtebaulichen Bedenken beharrte und Präzedenzfälle fürchtete, bis Senator Emil Theil selber entschied. Das entscheidende Gespräch in dieser Sache habe ich in einem anderen Zusammenhang wie folgt beschrieben: „Eine Woche später rief er mich aber allein zu sich und anstatt mich anzuweisen, diese Sache trotz aller planerischen Bedenken gefälligst in Ordnung zu bringen, sah er mich über seine randlose Brille hinweg an und fragte: ‚Doktor, geht es denn wirklich nicht? Menschenskind, das sind soundsoviele Familien, die haben nichts als ihre winzigen Grundstücke und wollen dort, wo sie gelebt haben, bleiben!' Wären die Grundstückseigentümer an diesem Tage zu mir gekommen, so hätte ich sie mit gutem Gewissen wieder abgewiesen; derartige Gespräche waren wir damals gewohnt. Dem Blick von Senator Theil vermochte ich in diesem Gespräch aber nicht zu widerstehen, die bekannten Gegengründe habe ich nicht vorgebracht, ich versprach ihm vielmehr, die Angelegenheit in seinem Sinne zu regeln und ging mit beklommenem Planergewissen."

Ich schildere dieses Gespräch hier so detailliert, weil mir die Episode heute nach fast 40 Jahren charakteristisch für die damalige Situation erscheint und weil ich außerdem gerne die Gelegenheit ergreife, um der Menschlichkeit von Senator Theil, die ihn nicht nur in diesem Falle auszeichnete, ein kleines Denkmal zu setzen.

Mit den 72 Vollmachten der Straßengemeinschaft Heimatstraße ist es Paul Falck dann gelungen, die Gelder für die Finanzierung der Neubauten zu beschaffen und die Bauerlaubnis zu erhalten. Im Nachlaß von Paul Falck, der sich in der Staatskanzlei befindet, fand sich der damals an das Amt für Wohnung und Siedlung gestellte Antrag mit folgenden Details:

DM 4500,– unverzinsliches Darlehen
DM 3200,– verzinsliches Darlehen

DM 7700,– Darlehen für jedes Grundstück mit jeweils 2 Wohnungen

Insgesamt betrugen die von der Deutschen Hypothekenbank, der Bremer Landesbank und der Sparkasse in Bremen gewährten Darlehen rund DM 1 000 000,–.

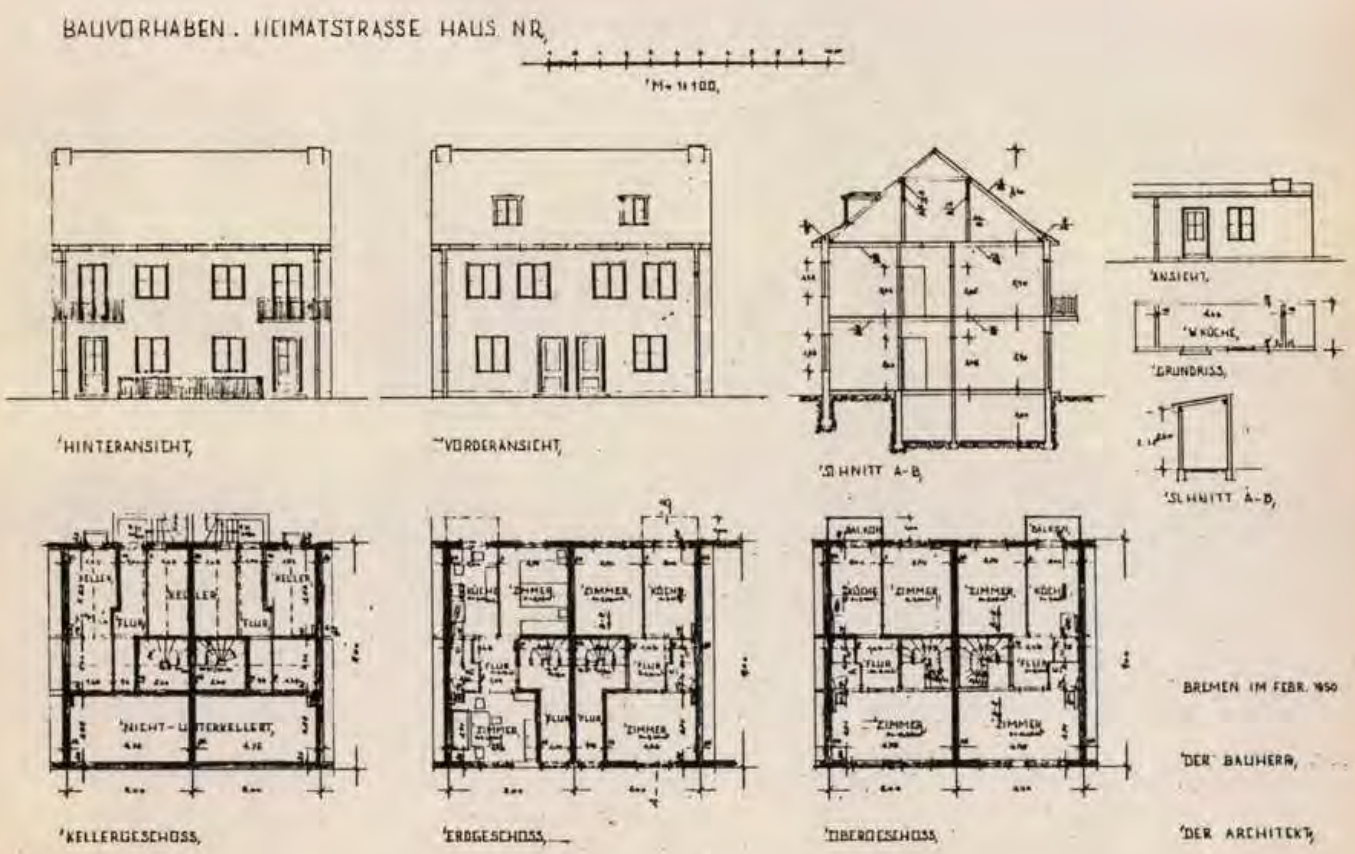
Die Bauerlaubnis für das nunmehr zweigeschossige Haus mit zwei Wohnungen, von denen eine als Mietwohnung angeboten wurde, ist am 25. 5. 1950 erteilt worden, im November 1950 wurde das erste Haus bezogen, zum Jahresende 1950 waren die Bauten fertiggestellt.

Folgende Daten aus dem Jahr 1950 sind noch von Interesse:

Baukosten je Haus mit 2 Wohnungen	DM 15 046,14
Wohnung Erdgeschoß	DM 28,50 Miete für 33,65 m²
Wohnung Obergeschoß	DM 31,50 Miete für 37,30 m²

Und heute 1988? Die Feiern anläßlich des 100jährigen Bestehens der Heimatstraße und der Eintrachtstraße, deren erste Bauten 1888 errichtet worden sind, geben Veranlassung, sich auch mit dem derzeitigen Zustand zu befassen, insbesondere wegen der im letzten Teil geschilderten Gefahren, die für einen Wiederaufbau im Jahre 1950 bestanden haben.

Derzeit wohnen im Waller Wied zwischen Heimatstraße und Bogenstraße ca. 725 Personen, davon 10 Prozent älter als 75 Jahre in 297 Häusern; von diesen sind etwa 100 seit dem Wiederaufbau im Jahre 1950 im Eigentum derselben Familie; heute wohnen die Kinder der Wiederaufbaugeneration in diesen Häusern. Bei den anderen Häusern hat ein Eigentumswechsel stattgefunden; zu einem



Zustand vor der Zerstörung

erheblichen Teil bewohnt heute eine Familie das ganze Haus, also die zwei Wohnungen, die beim Wiederaufbau in einem Hause gebaut worden sind. Nur ein geringer Prozentsatz der Wohnungen werden als Mietwohnungen genutzt, hier herrscht eine starke Fluktuation.

Im Waller Wied werden ca. 250 Pkws gehalten, für die nur 49 Garagen vorhanden sind, etwa 200 Pkws müssen im Straßenraum parken.

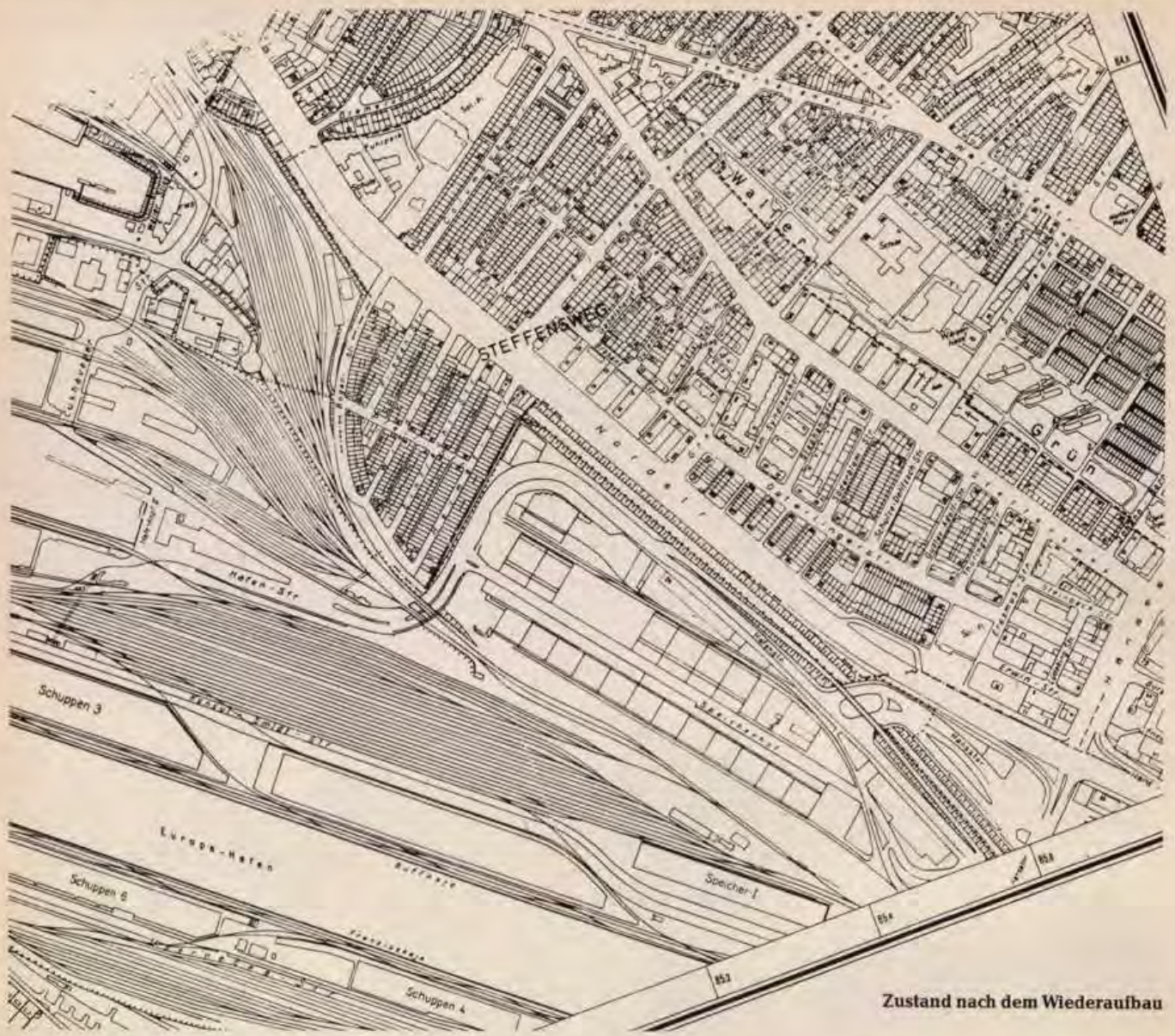
Es gibt einen gutgehenden Bäckerladen, in dem auch gebacken wird, und einen kleinen SB-Laden, in dem sich die Leute auch bedienen lassen können, was vor allen Dingen für Ältere wichtig ist. Alle anderen Einkäufe müssen in Läden jenseits der Nordstraße gemacht werden, ebenso geht der Schulweg für die Kinder immer über die Hauptverkehrsstraße hinweg. Insofern haben sich die Bedenken der Planer von 1949 durchaus bestätigt.

Nicht vorherzusehen war, und deshalb besonders hervorzuheben, ist der nachbarschaftliche Zusammenhalt, der sich besonders in zwei Erscheinungen äußert: Lange Jahre hindurch war fester Bestandteil des Zusammenlebens im Waller Wied eine jährliche Kohlfahrt nach außerhalb unter großer Beteiligung; erst in jüngster Zeit ist das Interesse, wohl weil sich die Altersunterschiede doch stärker bemerkbar machen, etwas geringer geworden. Nach wie vor blüht und gedeiht aber der Verein „Bürgerinitiative Spielplatz Waller Wied e. V.", den die Bewohner gegründet haben, um ein Fehl in der Kinderbetreuung, das mit öffentlichen Mitteln nicht gedeckt werden konnte, auszugleichen. Zweck dieses Vereins ist die Errichtung und Unterhaltung eines Kinderspielplatzes auf einer Fläche, die auf dem ehemaligen Gelände des Hafenbauamtes zur Verfügung gestellt worden ist. (Es handelt sich um die ehemalige Bogenstraße, das Gelände wurde aufgeschüttet). Die Mitglieder des Vereins zahlen nicht nur einen Vereinsbeitrag, sondern sind auch verpflichtet, sich an den anfallenden Arbeiten (Unterhaltung und Aufsicht) anteilsmäßig zu beteiligen; es herrscht jedoch kein Mangel an Vereinsmitgliedern.

So bietet sich ein Bild nachbarschaftlichen Zusammenlebens, dessen positive Aspekte in bemerkenswert großem Gegensatz stehen zu der Ungunst der äußeren Umstände. Wie konnte sich so etwas entwickeln?

Aus Erzählungen ergibt sich, daß auch vor dem Kriege ein guter nachbarschaftlicher Zusammenhalt bestanden hat. Er ist durch die schreckliche Zäsur der Kriegszerstörungen nicht etwa untergegangen, sondern hat sich durch die Anstrengungen für einen Wiederaufbau – der Widerstand gegen den gemeinsamen Feind Stadtplanung einte die Betroffenen – im Gegensatz zu der Entwicklung

Straßenfest im Waller Wied



Zustand nach dem Wiederaufbau

zahlreicher anderer Wiederaufbaugemeinschaften nicht etwa abgeschwächt, sondern hat sich eher noch verstärkt, wie sich das in erster Linie aus der Existenz des Spielplatzvereins ergibt; aber auch die Vereinbarungen wegen einer Parkordnung u. ä. zeigen gleiches an. Das – fast möchte man sagen verbissene – Festhalten an einem Standort, dem es an Unzulänglichkeiten und Erschwernissen nicht mangelt, auch in der Generation der Kinder der Wiederaufbaugeneration ist zwar ein Phänomen, das sich nicht restlos erklären läßt, ohne Zweifel hat es aber eine seiner Wurzeln darin, daß sich jeweils energische Männer und Frauen gefunden haben, die sich für die Belange der Gemeinschaft engagierten. Zum anderen hat das Phänomen aber eine zweite Wurzel sicherlich in der räumlichen Einengung durch Zollzaun und Hauptverkehrsstraße. Das Waller Wied ist so gesehen eine Oase in unwirtlicher Umgebung, die alle Widerstandskräfte geweckt hat und wachhält. Dazu kommt noch, gewissermaßen als dritte Wurzel, daß bis auf wenige Ausnahmen die Eigentümner auch in ihren Häusern wohnen.

Abschließend ein Hinweis auf ein im wahrsten Sinne des Wortes liebenswürdiges Detail: Unter den Bewohnern des Waller Wied gibt es eine Anzahl von Ehepaaren, bei denen beide Teile im Waller Wied aufgewachsen sind – wenn diese Tradition sich fortsetzt, dann braucht einem wegen des Zusammenlebens der Menschen dort für die Zukunft nicht bange zu sein.

Literatur

1) Ingrid Beran „Der Wiederaufbau der Heimatstraße", 1954
2) Nachlaß Paul Falck (Bestandsnummer 7500), Staatsarchiv Bremen
3) Die Neugestaltung Bremens, Herausgeber Der Senator für das Bauwesen, Heft 5
4) Der Aufbau, Heft 1/86

wachtel fliesen
Fliesen Groß- und Einzelhandel
Wachtel Baukeramik GmbH
Fliesenverlegebetrieb
Produktionsprogramm

Wand- und Bodenfliesen · Mosaike · Fassadenplatten · Klinker
Baukeramik · Kamine

Edisonstraße 12 · 2800 Bremen 33
Telefon (04 21) 2 79 24/2 79 25

Grundstückspreisentwicklung in der Stadt Bremen, im Umland und im Vergleich zu anderen Großstädten

Von Dr.-Ing. Harald Lucht, Vorsitzender des Gutachterausschusses für Grundstücksbewertungen in Bremen

1. Einführung

Die Gutachterausschüsse für Grundstücksbewertungen verfügen aufgrund der Bestimmungen des Baugesetzbuches (früher des Bundesbaugesetzes) über die Kaufpreise von unbebauten und bebauten Grundstücken. In Bremen wird diese Kaufpreissammlung bei der Kataster- und Vermessungsverwaltung als Geschäftsstelle des Gutachterausschusses geführt. Das Kaufpreismaterial wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten der Geschäftsstelle zur Ableitung der für die Wertermittlung erforderlichen Daten nach fachspezifischen und statistischen Methoden untersucht.

Nachfolgend werden einige Ergebnisse dieser Untersuchungen zur aktuellen Grundstückspreissituation sowie im Rückblick auf die vergangenen Jahre mitgeteilt und im Vergleich zu Untersuchungen der Gutachterausschüsse in der Nachbarschaft zu Bremen, zu Untersuchungen des Städtetagesausschusses „Kommunales Vermessungs- und Liegenschaftswesen" sowie zu entsprechenden Auswertungen des Rings Deutscher Makler (RDM) dargestellt.

2. Aktuelle Bodenrichtwerte in Bremen

Der Gutachterausschuß für Grundstücksbewertungen erarbeitet aufgrund der gesetzlichen Vorgaben alle zwei Jahre eine Bodenrichtwertkarte. Sie zeigt auf drei Kartenblättern im Maßstab 1:20000 Werte des Grund und Bodens für Teilgebiete von Bremen in generalisierter Form. Die zum Stichtag 1. 1. 1988 erarbeitete Richtwertkarte ist in der Sitzung des Gutachterausschusses vom 17. März 1988 abschließend behandelt worden und wurde der Öffentlichkeit im April 1988 vorgelegt.

Die Bodenrichtwerte weisen im Bereich der äußeren Vorstädte gegenwärtig ein Niveau von durchschnittlich 170 DM/m² Grund und Boden auf. Dabei liegen die an Durchschnittspreisen gemessenen Bodenwertigkeiten im Bereich Habenhausen zwischen 180 und 250 DM/m², im Bereich Huchting zwischen 150 und 170 DM/m², im Bremer Westen zwischen 140 und 160 DM/m² und im Bereich Bremen-Nord je nach Lage 80 DM/m² im Bereich Farge, zwischen 110 und 160 DM/m² in der Nachbarschaft zu Vegesack und zwischen 110 und 180 DM/² im Bereich Lesum-Burgdamm. Im Bereich Horn und Oberneuland betragen die Bodenrichtwerte zwischen 190 bis zu 240 DM/m².

Die höhere Lagegunst zum Beispiel im Bereich Oberneuland spiegelt sich in dieser Wertigkeit nicht unmittelbar wieder, da es sich um Quadratmeterwerte handelt. Die zugehörigen Grundstücksgrößen liegen je nach Bauform (Einzelhaus, Reihenhaus, flächensparendes Bauen) und nach Stadtlage zwischen ca. 120 m² und über 1000 m². Berücksichtigt man die durchschnittliche ortsübliche Bauplatzgröße, so wird insbesondere im Bereich Oberneuland mit den Bauplatzgrößen um 1000 m² die erheblich über dem Durchschnitt liegende Preislage deutlich.

In den stadtkernnäheren älteren Stadtteilen ist neben bebauten Objekten nur wenig freies Bauland verfügbar und gehandelt worden. Die Bodenrichtwerte liegen hier zwischen 310 DM/m² in Hastedt und 500 DM/m² in Schwachhausen bei einer relativ wenig verdichteten Bebauung, wie sie durch die Geschoßflächenzahl (GFZ) 1,0 bzw. 0,9 gekennzeichnet wird. Die Wertigkeit der etwas stärker verdichteten Bauweise in Findorff (GFZ = 1,5) wurde mit einem Bodenrichtwert von 400 DM/m² ermittelt.

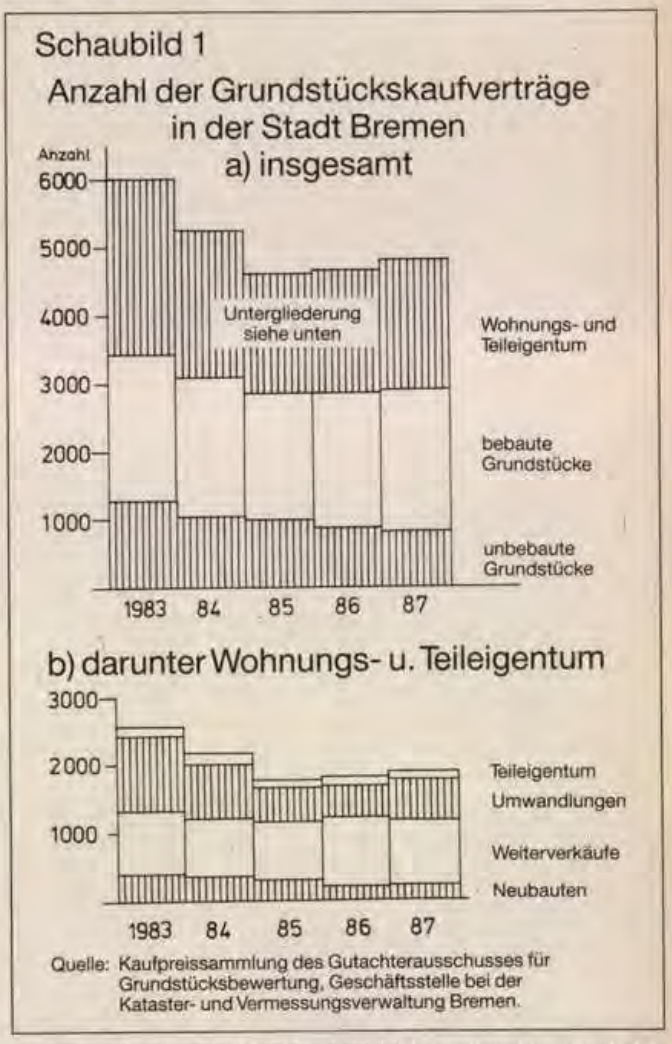
Auf der Grundlage des Kaufpreismaterials der vergangenen zwei Jahre sind in den älteren Stadtteilen die zugehörigen Richtwerte für den bebauten Grund und Boden abgeleitet worden. Unter Bezug auf die jeweilig durchschnittliche zugrundeliegende Grundstücksgröße beträgt das Richtwertniveau bei Grundstücksgrößen von etwa 100 bis 200 Quadratmetern im Bereich Gröpelingen, Oslebshausen überwiegend 150 bis 220 DM/m², im Bereich Walle, Utbremen und Findorff zwischen 210 und 370 DM/m², im Bereich Neustadt zwischen 250 und 450 DM/m², im Bereich Hastedt, Hulsberg, Steintor zwischen 270 und 540 DM/m², im Bereich Schwachhausen zwischen 220 und 460 DM/m² (bei hier relativ größeren zugehörigen Grundstücksflächen von 200 bis 350 Quadratmetern).

3. Grundstückspreisentwicklungen in Bremen

3.1. Kaufvertragsanzahl

In der Geschäftsstelle des Gutachterausschusses sind in den 70er Jahren durchschnittlich jeweils 4000 bis 5000 Kaufverträge für unbebaute und bebaute Grundstücke registriert worden, diese Anzahl steigerte sich im Jahre 1978 auf rund 6600 Verträge; in jenen Jahren betrafen durchschnittlich etwa 15 bis 20 Prozent der Verträge unbebaute Grundstücke.

Im **Schaubild 1a** ist die Kaufvertragsstatistik seit dem Jahre 1980 nach Verträgen über Wohnungs- und Teileigentum, Verträgen über weitere bebaute Grundstücke sowie nach unbebauten Grundstük-



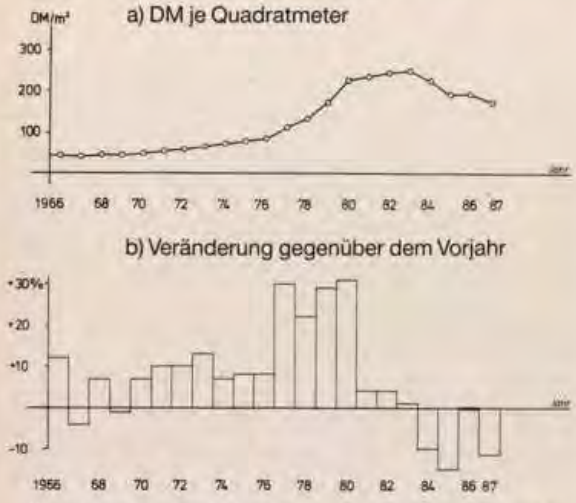
ken untergliedert. Die im **Schaubild 1b** besonders hervorgehobenen Verträge über die Veräußerung von Wohnungs- und Teileigentum haben zunächst (1980) einen relativ hohen Anteil an Umwandlungen (der in den weiteren Jahren deutlich rückläufig ist), während die Weiterverkäufe nach leichter Abnahme in den Jahren 1984 und 1985 absolut und insbesondere relativ zunehmen. Besonders hinzuweisen ist auf den deutlichen Rückgang der Kaufverträge über neuerbaute Eigentumswohnungen.

3.2. Entwicklung durchschnittlicher Kaufpreise für baureife Wohnbauflächen in Bremen

Das **Schaubild 2a** zeigt die Entwicklung der durchschnittlichen Grundstückspreise für Wohnungsbauflächen für den Ein- und

Schaubild 2

Durchschnittliche Kaufpreise für baureife Wohnbauflächen in den äußeren Vorstädten Bremens



Quelle: Kaufpreissammlung des Gutachterausschusses für Grundstücksbewertung, Geschäftsstelle bei der Kataster- u. Vermessungsverwaltung Bremen.

Zweifamilienhausbau in den äußeren Vorstädten Bremens (z. B. Huchting, Obervieland-Habenhausen, Arsten, Osterholz, Horn, Gröpelingen, Burglesum, Blumenthal – ohne die Flächen aus Oberneuland, Vegesack). Im **Schaubild 2b** sind die prozentualen Veränderungen jeweils gegenüber dem Vorjahr dargestellt.

Die langfristige Betrachtung zeigt eine durchschnittliche Zunahme in der Größenordnung zwischen 5 und 10 Prozent in den Jahren 1966 bis 1976, alsdann eine deutlich überproportionale Preissteigerung in der Größenordnung von 25 bis 30 Prozent in den Jahren 1977 bis 1980 mit einer anschließenden Stagnations- und auch Abnahmephase. In absoluten Zahlen stiegen die Baulandpreise in den äußeren Vorstädten in Bremen durchschnittlich von etwa 50 DM/m² Ende der 60er Jahre auf etwa 100 DM/m² in den Jahren 1976/77 bis schließlich auf eine Höhe von durchschnittlich um 250 DM/m² in den Jahren 1981/82; der Durchschnittspreis ist inzwischen wieder deutlich unter 200 DM/m² gefallen und war für Mitte 1987 bei 170 DM/m² zu beobachten.

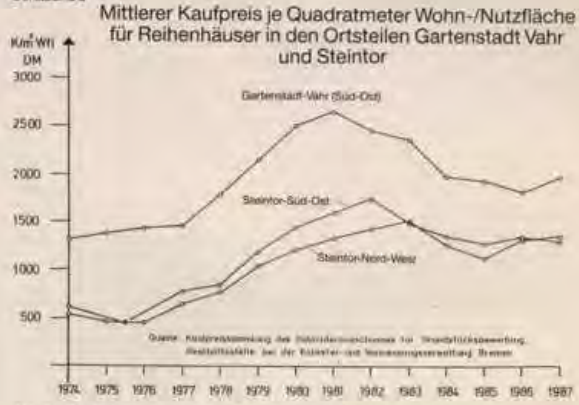
3.3 Grundstückspreisentwicklungen bebauter Grundstücke

Bremen hat bekanntlich (mit rund 73 Prozent) den relativ höchsten Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern am Gesamtwohnhausbestand in den deutschen Großstädten. Vor diesem Hintergrund zeigt **Schaubild 3** die Grundstückspreisentwicklung je Quadratmeter Wohn-/Nutzfläche im Bereich der Gartenstadt Vahr (Süd-Ost-Teil) und des Steintorviertels; die Untersuchung im Steintorviertel wurde untergliedert nach Kauffällen im Bereich der kleinteiligeren Bebauung mit Bremer Häusern im Südostbereich gegenüber der großzügigeren Bebauung im nordwestlichen Steintor. Die Kauffälle in der Gartenstadt Vahr betreffen Reiheneinfamilienhäuser, wie sie in den Jahren um 1960 entstanden sind.

Die Entwicklung der auf die Wohn-/Nutzfläche (NF) normierten Kaufpreise zeigt einen Anstieg, der im Bereich der Gartenstadt Vahr von 1974 (mit damals rund 1300 DM/m² NF) bis 1981 (dann rund 2600 DM/m² NF) in etwa einer Verdoppelung entspricht, mit einem nachfolgenden Rückgang um rund 30 Prozent. Demgegenüber ist im Steintor seit Mitte der 70er Jahre eine überproportionale Steigerung bis etwa 1982 mit einer nachfolgend nur geringen Abnahme festzustellen. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, daß in diesen Jahren hier wie auch in anderen älteren Stadtteilen eine deutliche Modernisierung stattgefunden hat, die den Wert der veräußerten Objekte relativ gesteigert hat.

Schaubild 3

Mittlerer Kaufpreis je Quadratmeter Wohn-/Nutzfläche für Reihenhäuser in den Ortsteilen Gartenstadt Vahr und Steintor



Quelle: Kaufpreissammlung des Gutachterausschusses für Grundstücksbewertung, Geschäftsstelle bei der Kataster- und Vermessungsverwaltung Bremen.

4. Vergleich mit dem Umland Bremens

Auf der Grundlage der Grundstücksmarktberichte der Gutachterausschüsse für die benachbarten Städte und Landkreise (Delmenhorst, Oldenburg, Osterholz-Scharmbeck, Syke und Verden) ist die Grundstückspreisentwicklung von Grundstücken für den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern vergleichend zusammengetragen worden:

Schaubild 4 zeigt die (relative) Quadratmeterpreisentwicklung in Bremen im Vergleich zu den korrespondierenden Bodenpreisindexreihen in den Städten Oldenburg und Delmenhorst, im Landkreis Osterholz, in der Stadt Achim und im Bereich der Stadt Syke/Gemeinden Stuhr, Weyhe. Spezielle Kurven für die Stadt Osterholz-Scharmbeck und für Lilienthal liegen nicht vor.

Besonders bemerkenswert ist zunächst die große Ähnlichkeit der Entwicklungen. Einem relativ behutsamen Anstieg von 1970 bis etwa 1976 folgen erhebliche Preissteigerungen bis etwa 1981/82. Inzwischen ist ein wesentlicher Teil des „Preisberges" wieder abgeschmolzen. Im Jahre 1987 haben sich die Durchschnittspreise auf ein Niveau wie etwa vor knapp zehn Jahren wieder zurückentwikkelt.

Bei einer weitergehenden Interpretation des nur wenig unterschiedlichen Verlaufs der Entwicklungen in Bremen und im Um-

land ist daran zu erinnern, daß absolute Höhe der Preise, Grundstücksgrößen, insbesondere aber auch die vielfältigen Unterschiede in der Verkehrslage, generell der Infrastruktur und damit der Zentralität, der Lage zum Oberzentrum Bremen oder benachbarten Städten gewichtige und unterschiedliche Rahmenbedingungen darstellen.

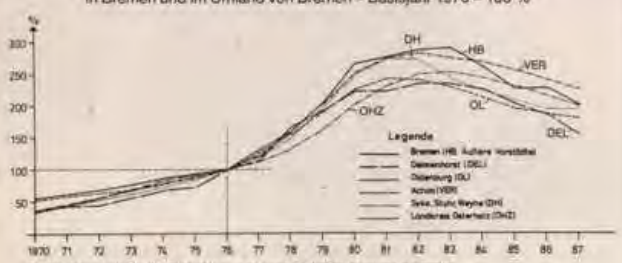
Allein das absolute Preisniveau variierte um 1982/83 im Umland von Bremen zwischen etwa 100 und 200 DM/m² als – vor fünf Jahren – in Bremen das Durchschnittspreisniveau auf um 250 DM/m² angestiegen war. Andererseits sind im Umland Flächengrößen unter 500 m² die Ausnahme, in Bremen dagegen die Regel. Im Hinblick auf die Preisentwicklung ist auch bedeutsam, daß in Bremen in den vergangenen zehn Jahren das flächensparende Bauen besonders gefördert wurde.

Die Entwicklung der Quadratmeterpreise darf von daher bei langfristiger Betrachtung mit der Entwicklung der Preise für Baugrundstücke nicht gleichgesetzt werden. Wegen der Reduktion der Flächengrößen sind Grundstückspreise nicht im gleichen Maße angestiegen wie die Quadratmeterpreise.

Vor diesem Hintergrund läßt sich der Verlauf der durchschnittlichen Quadratmeterpreise in **Schaubild 4** nurmehr als Ergebnis der tatsächlichen Entwicklung in den vergangenen fast 20 Jahren dokumentieren. Der Kurvenverlauf der langfristigen Entwicklung in Bremen und in Delmenhorst (alle anderen Kurven liegen zwischen diesen beiden) läßt sich wie folgt in Zahlen umsetzen: In den sechs Jahren von 1970 bis 1976 betrug die durchschnittliche jährliche Steigerungsrate in Bremen 10 Prozent, in Delmenhorst hingegen 18 Prozent; im Zeitraum 1976 bis 1983 (sieben Jahre) dann in Bremen durchschnittlich 16 Prozent und in Delmenhost 13 Prozent. Vergleicht man insgesamt den Zeitraum 1970 bis 1983, so waren

Schaubild 4

Vergleich der Baulandpreisentwicklung
(durchschnittliche Quadratmeterpreise)
in Bremen und im Umland von Bremen – Basisjahr 1976 = 100 %



Quelle: Jahresberichte der Gutachterausschüsse für Grundstückswerte in Bremen, Delmenhorst, Oldenburg, Oerlenhols-Schwanbeck, Syke und Verden, jeweils für das Jahr 1987.

die durchschnittlichen Quadratmeterpreise in Delmenhorst stärker (insgesamt rund 640 Prozent) als in Bremen (insgesamt rund 510 Prozent) gestiegen. Seit 1983 sind in beiden Städten die Quadratmeterpreise um jeweils 10 Prozent je Jahr gefallen.

Die Grundstückspreisentwicklung im Nordkreis Diepholz (Stadt Syke, Stuhr, Weyhe) und auch in der Stadt Achim war nahezu identisch mit der Entwicklung in Bremen.

Generell scheint die deutlich höhere Steigerungsrate am Beispiel Delmenhorst 1970 bis 1976 den Wunsch nach Wohnen im Grünen zu bestätigen. Die Steigerungen seit 1976 sind dann in **allen** Bereichen erheblich, in Bremen speziell in den Jahren 1977 bis 1980 (siehe auch nochmals **Schaubild 2**). Weitergehende Interpretationen sind im Hinblick auf die eingangs umrissenen Rahmenbedingungen meines Erachtens nicht zulässig.

5. Vergleich mit anderen Großstädten

5.1 Grundlagen

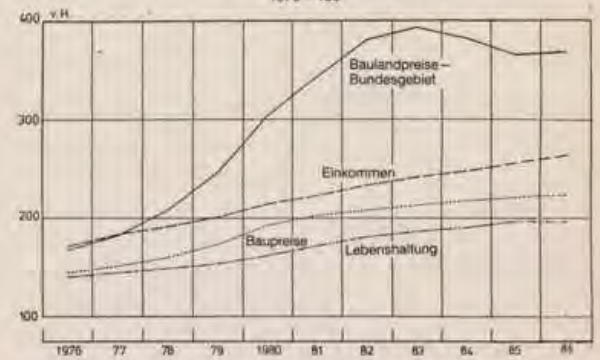
Der Deutsche Städtetag hat auf der Grundlage der Arbeiten des Unterausschusses „Kommunales Vermessungs- und Liegenschaftswesen" zum Bauausschuß in den vergangenen Jahren ein Berichtssystem zur Grundstückspreisentwicklung aufgebaut und berichtet regelmäßig darüber in der Verbandszeitschrift „der städtetag". **Schaubild 5** zeigt die Entwicklung der Baulandpreise für Wohngrundstücke in den Jahren seit 1976 im Vergleich zur Einkommensentwicklung, zur Entwicklung der Baupreise und der Lebenshaltung.

5.2 Vergleich Bremen zu den übrigen Großstädten – unbebaute Grundstücke

Auf der Grundlage des Berichtssystems des Deutschen Städtetages sind in **Tabelle 1** die Durchschnittspreise für baureife Grundstücke in den Jahren 1975 und 1986 gegenübergestellt. Die Auflistung zeigt den bekannten Nord-Süd-Anstieg der Grundstückspreise, die im nördlichen Bereich mit durchschnittlich 180 bis 200 DM/m² liegen, über einen mittleren Bereich mit Durchschnittspreisen zwischen 280 und 340 DM/m² auf Spitzenpreise bis über 800 DM/m² in den Baugebieten der Ballungsräume München und

Schaubild 5

Entwicklung von Baulandpreisen für Wohnungsgrundstücke[1]), Lebenshaltungskosten, Baupreisen und Einkommen im Bundesgebiet
1970 = 100



1) Unter Ausschluß der Auswirkungen von Struktur- und Widmungsänderungen
Quelle: Berichtssystem des Deutschen Städtetages, Köln

Stuttgart. Da es sich um Durchschnittspreise handelt, ist zusätzlich darauf hinzuweisen, daß der Preis des Eigenheimgrundstückes außerdem von der durchschnittlichen Grundstücksgröße abhängt, die zum Beispiel dort besonders reduziert wurde, wo flächensparendes Bauen praktiziert worden ist, wie zum Beispiel in Bremen. Die Auswertung der Kaufpreismaterialien für die äußeren Vorstädte in Bremen zeigt für 1987 gegenüber dem Basiszeitraum der **Tabelle 1** (1986) einen weiteren Rückgang auf rund 170 DM/m².

Tab. 1:

Preisspiegel für typische Baulandpreise
(baureife Grundstücke mit ein- und zwei-geschossiger Bauweise, m wesentlichen für Eigentumsmaßnahmen)

Stadt	Preis je Quadratmeter		Steigerungsfaktor
	1975	1986	
	DM		
Bremen	70	190	2,7
Kiel	70	200	2,9
Hamburg	100	180	1,8
Dortmund	110	210	1,9
Köln	130	280	2,2
Hannover	100	285	2,8
Essen	75	285	3,8
Bonn	180	340	1,9
Nürnberg	135	460	3,4
München	270	810	3,0
Stuttgart	310	840	2,7

Quelle: Berichtssystem des Deutschen Städtetages, Köln.

Die Steigerungsfaktoren zeigen ein uneinheitliches Bild (die besonders ausgeprägte Steigerung in Essen ist auf den deutlichen Mangel an Einfamilienhaus-Grundstücken zurückzuführen). Die Gegenüberstellung von 1975 zu 1986 macht darüber hinaus deutlich, daß im Norden der Bundesrepublik heute Durchschnittspreise zu beobachten sind, die zum Beispiel in München und Stuttgart bereits vor über zehn Jahren überschritten waren.

5.3. Preisspiegel für Reihenhäuser mit mittlerem Wohnwert

Die **Tabelle 2** ist in analoger Art zur **Tabelle 1** zusammengestellt worden auf der Grundlage der Immobilien-Marktberichte des Rings Deutscher Makler (RDM), da das Berichtssystem des Deutschen Städtetages für das Jahr 1975 die bebauten Grundstücke noch nicht vergleichend untersucht hat. Die **Tabelle 2** zeigt, daß die Preise für Eigenheim durchschnittlich nicht im gleichen Maße wie die Grundstückspreise angestiegen sind. Andererseits wird auch hier sehr deutlich, daß ein Eigenheim mit mittlerem Wohnwert im Süden der Bundesrepublik deutlich teurer ist als etwa in Bremen und Kiel.

Tab. 2:

Preisspiegel für Eigenheime
(Reihenhäuser, mittlerer Wohnwert)

Stadt	Kaufpreis		Steigerungsfaktor
	1975	1987	
	DM		
Bremen	135000	170000	1,3
Kiel	150000	190000	1,3
Hamburg	135000	230000	1,7
Hannover	200000	220000	1,1
Köln	140000	250000	1,8
Nürnberg	175000	280000	1,6
München	190000	420000	2,2
Stuttgart	180000	425000	2,4

Quelle: Preisspiegel des Ringes Deutscher Makler (RDM), Hamburg.

6. Bewertung

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß in Bremen 1986/87 relativ zu anderen Großstädten wie schon 1975 eine relativ günstige Situation auf dem Bau-Boden-Markt gegeben ist: Bremen hatte 1986 mit durchschnittlich 190 DM/m² (und hat gegenwärtig mit durchschnittlich 170 DM/m²) einen Baulandpreis, der am unteren und damit günstigen Ende der Vergleichsstädte liegt, obwohl die Steigerungsrate auf das 2,7fache seit 1975 relativ hoch erscheint. Diese Steigerung um 170 Prozent liegt jedoch noch unterhalb der Steigerungsraten von Kiel, Hamburg, Essen, Nürnberg, München und Stuttgart. Gegenüber dem Durchschnitt aller genannten Vergleichsstädte lag der Durchschnittspreis in Bremen 1975 bei 47 Prozent, dieser Anteil war 1986 mit 49 Prozent praktiv unverändert.

Demgegenüber ist die Situation für Käufer von Eigenheimen in Bremen deutlich günstiger geworden. Dies wird zunächst deutlich, wenn man die Steigerungsrate in Bremen mit dem 1,3fachen (d. h. um 30 Prozent) betrachtet, wobei die Kaufpreise in den Jahren 1981/82 hier wie in den anderen Städten zum Teil deutlich höher lagen (vergleiche hierzu nochmals **Schaubild 3**). Mit der Ausnahme von Hannover liegen gegenwärtig alle anderen Steigerungsraten in gleicher Höhe und darüber. Relativ hatte der Käufer in Bremen 1975 – gemessen am Schnitt der übrigen in der Tabelle benannten Vergleichsstädte – 80 Prozent des Durchschnittswertes für sein Reihenhaus mit mittlerem Wohnwert zu bezahlen. Dieser Prozentsatz ist 1987 mit 60 Prozent für Bremen deutlich günstiger geworden – letztlich auch bedingt durch die großen Steigerungsraten (mit 120 bzw. 140 Prozent) im Raum München und Stuttgart.

Der Vergleich der Grundstückspreisentwicklungen in Bremen und im Umland zeigt einen außergewöhnlich einheitlichen Verlauf. Bei langfristiger Betrachtung der Entwicklung der Quadratmeterpreise ist für Bremen zu beachten, daß durch intensivere Nutzung des Baubodens die Preise für Baugrundstücke nicht im gleichen Maße wie die Quadratmeterpreise gestiegen sind.

7. Literatur

Hüttenrauch, Ch.:
Preise für Wohnbauland – Preisspiegel und Preisentwicklung, Zs. Der Städtetag 1988 (in Vorbereitung)

Lucht, H.:
Grundstückspreisentwicklungen in der Stadt Bremen im Vergleich zu anderen Großstädten, Statistische Monatsberichte Bremen 1/1988, S. 5–8

Ring Deutscher Makler (RDM) – Preisspiegel 1975 und Preisspiegel 1987, Beilage zur Zs. Allgemeine Immobilien-Zeitung AIZ

Grundstücksmarktberichte der Geschäftsstellen der Gutachterausschüsse bei den Katasterämtern in Delmenhorst, Oldenburg, Osterholz-Scharmbeck, Syke, Verden, jeweils für das Jahr 1987

IHR PERSÖNLICHES BANKHAUS

VERMÖGENSBILDUNG
Durch Kombination verschiedener Sparalternativen bringen wir die Sparformen, die Ihren persönlichen Zielen entsprechen, auf einen Nenner.

GELDANLAGEN
Eine erfolgreiche Anlagenstrategie erfordert eine ständige Beobachtung der internationalen Kapitalmärkte durch Fachleute. Unsere Mitarbeiter im Wertpapiergeschäft sind Experten und immer für Sie da.

KREDITGESCHÄFT
Betriebsmittel-, Investitions-, Kontokorrentkredite, Raten-, Praxis- und Vorschaltdarlehn. Für Ihre Kreditwünsche haben wir immer das richtige Angebot.

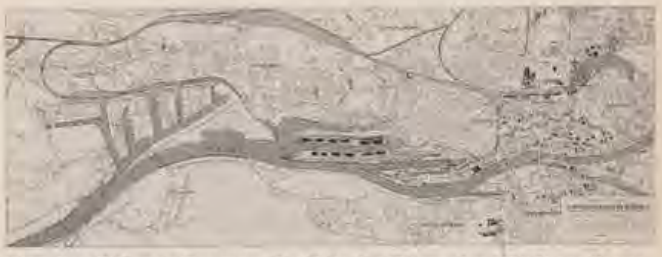
ZAHLUNGSVERKEHR
Bargeldloser Zahlungsverkehr: Überweisungen, Auslandszahlungen, Daueraufträge, Lastschriften, Scheckverkehr etc. – Das alles übernehmen wir für Sie – schnell und zuverlässig.

BANKVEREIN BREMEN AG
WACHTSTRASSE 16, 2800 BREMEN 1, TEL. (0421) 3684-1

Die Entwicklung der Häfen in Bremen-Stadt seit dem Zweiten Weltkrieg

Heinrich Flügel

Die bremischen Häfen gliedern sich in die Häfen in Bremen-Stadt und die Häfen in Bremerhaven. Diese Teilung war schon vor dem Zweiten Weltkrieg gegeben, nur gehörten damals die Fischereihäfen im heutigen Bremerhaven, dem damaligen Wesermünde, zu Preußen und nur die Überseehäfen in Bremerhaven waren stadtbremisch. Die nachfolgende Betrachtung hat die Entwicklung der Häfen in Bremen-Stadt seit dem Zweiten Weltkrieg zum Inhalt, ein Bericht über die Hafenanlagen in Bremerhaven ist für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen.



Plan der Häfen in Bremen-Stadt in der Phase des Wiederaufbaus

Situation 1939

Bei Beginn des Zweiten Weltkrieges waren die Häfen auf dem rechten Ufer der Unterweser in Bremen-Stadt nahezu voll ausgebaut. Auf der Neustadtseite bestand nur der Hohentorshafen. Die Häfen umfaßten die Freihäfen I und II – sie wurden Anfang des Zweiten Weltkrieges in Europahafen und Überseehafen umbenannt – und die Hafenbecken, die neben dem Umschlag auch der Ansiedlung von Hafengewerbe dienten. Eine Zwischenstellung nahm die Getreideanlage ein, die zwar nur dem Umschlag diente, aber nicht zum Freibezirk gehörte. Hier sei bemerkt, daß beim Zollanschluß der deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen 1888 an das Deutsche Reich nur Hamburg ein Freihafen zuerkannt wurde, während Bremen mit einem Freibezirk, in dem nur umgeschlagen und gelagert, aber nicht verarbeitet werden durfte, vorliebnehmen mußte.

In den Freihäfen war bei Beginn des Zweiten Weltkrieges nur am westlichen Ende der Südseite des Freihafens II hinter dem Schuppen 18 ein Freilagerplatz vorhanden. Am Freihafen I und hinter den Schuppen 11 und 13 am Freihafen II standen in zweiter Reihe Speicher, die der langfristigen Lagerung dienten. Im Freihafen I gab es anstelle der mehrstöckigen Speicher auch einstöckige Lagerschuppen.

Da der Freihafen I noch vor Fertigstellung der Korrektion der Unterweser in Betrieb genommen wurde, konnte man seinerzeit nicht übersehen, welche Veränderung der Wasserstände eintreten würde. Allein infolge der eigentlichen Korrektion der Unterweser, die man als sogenannten 5-m-Ausbau bezeichnen kann, ist das mittlere Tide-Niedrigwasser um fast 2 m abgesunken. Durch die folgenden Ausbauten, 7-m-Ausbau, erweiterten 7-m-Ausbau und 8-m-Ausbau, sind die Niedrigwasserstände bis zum Zweiten Weltkrieg auf rund 3,3 m unter dem mittleren Tide-Hochwasser abgesunken. Dieses Absinken hat sich dementsprechend bei Niedrigwasser zu einer Verminderung der nutzbaren Wassertiefe in den Häfen ausgewirkt. Da die Konstruktion der Kajen im Freihafen I nur noch eine Vertiefung um 1 m zuließ, reichte den größer werdenden Schiffen auch in der europäischen Fahrt die Tiefe in diesem Becken nicht mehr aus. Gleichzeitig war die Zustellung der Eisenbahnwagen auf der fast 2 km langen Kaje bei nur zwei Gleisen zwischen Kaje und Schuppen schwierig. So wurde ab 1935 vor die Kaje auf der Südseite des Freihafens I im Abstand von 5 m eine neue Spundwand gerammt, die einerseits die Anordnung eines dritten Gleises zuließ, gleichzeitig aber auch eine Vertiefung des Beckens ermöglichte. Im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme, die bis zum Zweiten Weltkrieg abgeschlossen war, wurden die bisherigen hydraulisch betriebenen Halbportalkräne durch elektrisch betriebene Wipp-Kräne ersetzt. Eine ähnliche Maßnahme war für die Nordseite ab 1940 geplant, konnte aber wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr verwirklicht werden.

Im Bereich des Industrie- und Handelshafens sind besondere Baumaßnahmen aus den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg nicht zu verzeichnen. Als letztes großes Objekt war hier die Kalianlage am Kalihafen 1928 fertiggestellt worden. Im letzten Jahr vor dem Zweiten Weltkrieg, also 1939, erreichte der Umschlag in den Bremischen Häfen 8,99 Millionen Tonnen.

Kriegszerstörungen

Infolge schwerer Luftangriffe glichen die Häfen in Bremen-Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend einem Trümmerhaufen. Besonders hart waren die Schuppen und Speicher betroffen, sie waren zu fast 90 Prozent zerstört. Am günstigsten waren die eigentlichen Kajen davongekommen, hier hatten Sprengbomben nur einzelne Löcher gerissen, beherzten Männern war es gelungen, die geplante sinnlose Sprengung auch der Kajen zu verhindern. Die Häfen waren vermint und über 200 Wracks blockierten zusätzlich die Wasserflächen, so daß in den ersten Monaten nach Ende des Krieges an einen Hafenbetrieb nicht zu denken war. Es war ein trostloses Bild und das zu einer Zeit, als weder ein geschulter Stamm von Arbeitskräften noch die notwendigen Ersatzteile zur Verfügung standen. Es schien eine unmögliche Aufgabe zu sein, aus diesem Chaos von ausgebrannten Schuppen, ausgeglühten und völlig verbogenen Stahlkonstruktionen und den Trichterfeldern in den ausgedehnten Gleisanlagen wieder einen leistungsfähigen Hafen zu machen.

Die schlimmsten Zerstörungen hatten den Europahafen getroffen. Bis auf kleine brauchbare Reste des alten Speichers 5 und des Schuppens E war buchstäblich kein Stein auf dem anderen geblieben. Dieser Bereich war zusammen mit der westlichen Vorstadt ein Opfer des Luftangriffs vom 18./19. 8. 1944 geworden.

Etwas günstiger sah es am Holz- und Fabrikenhafen und im Industriehafen aus. Teile der Betriebe waren erhalten geblieben, auch ein Teil der Getreideanlage. Die Pier A war allerdings völlig zerstört und das Dachgeschoß der Getreideanlage war erheblich beschädigt, so daß die Kapazität nur noch zur Hälfte nutzbar war. Die Hallen der Kalianlage waren weitgehend zerstört, schwere Schäden hatten die Holzhandelsfirmen erlitten. Ein besonderes Ziel der

Luftbild des Westteiles des Überseehafens 1945

Luftangriffe war neben der AG Weser die Norddeutsche Hütte und die Vacuum-Öl-Raffinerie gewesen. Ein Hagel von Sprengbomben hatten diesen Bereich immer wieder getroffen, aber die Anlage war nicht vernichtet. Die Luftangriffe haben aber dazu geführt, daß das Gelände der Raffinerie heute in erheblichem Umfange im Untergrund mit Öl verseucht ist.

Wiederaufbau der Anlagen und Hafenentwicklung bis 1960

Trotz der schier unlösbaren Probleme wurde unmittelbar nach der Kapitulation mit Räumung der Minen, Beseitigung der Trümmer und ersten Instandsetzungsarbeiten begonnen. Hierbei war die Unterstützung der Militärregierung eine wesentliche Hilfe. Da wegen der Minen zunächst der Hafen von Schiffen nicht angelaufen werden konnte, fand der erste Umschlag nur an den intakt gebliebenen Schuppen an den Kaiserhäfen in Bremerhaven statt. Hierzu erhielten Arbeitskräfte, insbesondere die ersten Heimkehrer aus der Kriegsgefangenschaft, Arbeitsplätze in Bremerhaven.

In mühseliger Kleinarbeit wurden aus den beschädigten Kränen alle brauchbaren Teile geborgen, und nach und nach Gerät für Gerät wieder instandgesetzt. Im gleichen Sinne wurde bei den alten Bahnanlagen verfahren. Es kam darauf an, schnell, jedenfalls in einzelnen Bereichen, einen Hafenumschlag wieder zu ermöglichen.

Wegen der besonders schweren Zerstörungen im Europahafen konzentrierten sich die Arbeiten zunächst auf den Überseehafen. Die noch verwendungsfähigen Teile der Schuppen 16, 15 und 17 sowie des Speichers 13 wurden wieder instandgesetzt und so eine Keimzelle für den weiteren Wiederaufbau geschaffen. Auf den Fundamenten der alten Schuppen 12 und 14 auf der West-und der Schuppen 11 und 13 auf der Ostseite des Überseehafens wurde mit

Überseehafen nach dem Wiederaufbau

dem Wiederaufbau neuer großer Schuppen von rund 400 m Länge mit modernen Sozialgebäuden begonnen. Mit der Währungsreform im Juni 1949 endeten schnell die Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung und es gab auch keine Engpässe bei den Arbeitskräften mehr. Die neuen Schuppen sind im Gegensatz zu den früheren Holzkonstruktionen Stahlbauten. Die Zahl der Zwischenstützen konnten dadurch erheblich reduziert werden. Bereits 1950 wurden diese ersten neuen Schuppen in Betrieb genommen.

Neben Schuppen für die kurzfristige Lagerung erfordert der Hafenbetrieb auch Speicher für die langfristige Lagerung. Da die früheren beträchtlichen Speicherflächen im Bereich des Europahafens völlig vernichtet waren, konnte auf Ersatzbauten nicht verzichtet werden. Im Bereich des Standortes des alten Speichers 1 wurde schon vor der Währungsreform mit einem Ersatzbau begonnen. Der neue Speicher erhielt eine Länge von 226 m und eine Breite von 30 m und umfaßte mit seinen sechs Stockwerken eine Lagerfläche von insgesamt 38000 m^2. Das Bemerkenswerte an diesem neuen Bau ist nicht nur seine Stahlbetonskelettkonstruktion, sondern hier wurde in einem frühen Stadium bereits von der Fertigteilbauweise Gebrauch gemacht. Die wesentlichen Tragglieder sind Spannbetonbalken, die im Spannbett entstanden und erst nach Vorspannung eingebaut wurden. Gegenüber dem heutigen Verfahren mit nachträglichem Vorspannen hat dieses Verfahren den Vorteil, daß die Spannglieder nicht nachträglich verpreßt werden müssen, sondern unmittelbar beim Betonieren satt vom Beton umschlossen sind. Alle Erkenntnisse hinsichtlich Beleuchtung und Fördertechnik fanden ebenso Anwendung. Gleichfalls 1950 konnte der Speicher in Betrieb genommen werden.

Ein weiteres besonderes Bauvorhaben der ersten Wiederaufbauphase war der Einsatz der Pier A der Getreideanlage. Die alte Pier mit einer Holzpfahlkonstruktion und vier stationären Getreideheben war zerstört und Untersuchungen zeigten, daß auch die Gründungskonstruktion nicht wieder verwandt werden konnte. Der Neubau wurde auf sieben Betonpfeilern gegründet, die eine Betonplatte mit sechs fahrbaren Getreidehebern trägt. Über Bandstraßen und ein Becherwerk gelangte das Getreide zu den Verteileranlagen oben auf dem Silo. Die Getreideanlage war so konzipiert, daß die Seeschiffe auf der Innenseite der Piers liegen, während an der Außenseite die Plätze für die zu beladenen Binnenschiffe sind. Dementsprechend wurde auch für eine entsprechende Beladenanlage für Binnenschiffe gesorgt. Auch die Getreideanlage konnte 1950 voll ihren Betrieb wieder aufnehmen. Die Anlage hat sich in dieser Konzeption voll bewährt.

In dieser ersten Phase des Wiederaufbaus wurden auch die Umschlaganlagen an der Kalianlage gemeinsam mit der Kali Transportgesellschaft wieder hergestellt und dann Zug um Zug die Lagerhallen neu errichtet. Ebenso erfolgte die Beseitigung der Kriegsschäden an den Umschlaganlagen der Firma Röchling am Kohlenhafen. Ein trauriges Bild bot die Norddeutsche Hütte. Die gesamten Anlagen mußten demontiert und in die Sowjetunion gebracht werden. Lediglich die Kokerei und die Zementfabrik blieben erhalten. Ähnlich erging es der AG Weser. Die Werft wurde demontiert, es gelang aber später in Verhandlungen, daß ab 1950 Schiffbau wieder stattfinden durfte und damit ein neuer Betrieb entstehen konnte.

Nicht unerwähnt darf schließlich die Erneuerung des Weserbahnhofs bleiben. Der 1859/60 als erste Verbindung zwischen Eisenbahn und Schiff errichtete Schuppen am Stephanitors-Bollwerk war vor dem Zweiten Weltkrieg zusammen mit einem großen Schuppen auf dem früheren Gelände des Stephanitors-Stadtgrabens zum Stückgutverteilzentrum eingerichtet. Der hohe Anteil des Stückgutumschlages in den bremischen Häfen erforderte frühzeitig auch die Wiederherstellung einer solchen Anlage. In großzügiger Form mit sechs bis in das Innere hineingezogenen Gleisen entstand ein Sammelgutschuppen, der von der Bahn und den Straßenfahrzeugen gleich gut erreicht werden kann und unmittelbar Anschluß zum Wasser hin hat. Unter Ausnutzung der erhaltenen Reste entstand eine neue Kaje an der Weser von 250 m Länge, die eine Wassertiefe von 5,50 m bei mittlerem Tide-Niedrigwasser gestattet. Der Schuppen ist 229 m lang, 105 m breit und wie die anderen Schuppen am Überseehafen in leichter Stahlkonstruktion errichtet. Er wurde 1951 fertiggestellt und wie die übrigen Anlagen in den Handelshäfen der Lagerhausgesellschaft zum Betrieb übergeben.

Noch während dieser ersten Phase des Wiederaufbaus befaßte man sich intensiv mit der Planung zur weiteren Gestaltung der Häfen. Während sich das Grundprinzip der Häfen durchaus bewährt hat, zeigte sich doch mit den Jahren, daß insbesondere die Flächen für den Landverkehr zu klein waren und auf den langen Kajen zusätzliche Gleisverbindungen zu den Vorstellgruppen fehlten. Die Bebauung grenzte bis dicht an die Häfen, so daß wenig Raum für Hafengewerbe verblieben war. Aus diesen Gründen wurde im Zuge des Wiederaufbaus der westlichen Vorstadt, abgesehen vom Gebiet an der Heimatstraße, auf eine Neubesiedlung des Bereiches westlich des Straßenzuges Hans-Böckler-Straße (Nordstraße) verzichtet. Im vorderen Bereich zwischen der Eisenbahnlinie Bremen–Oldenburg und der Hansestraße ist heute Gewerbe angesiedelt, auf dem Grundstück des früheren Diakonissenhauses an der Ostseite der Hansestraße erhielt die Auto-Parkplatz GmbH ihren Standort. Im alten Wohngebiet Koblenzer Straße entstand in großzügiger Form das neue Zolltor. Zwischen dem Bahnhof Bremen Zollausschluß und dem Zolltor fanden die Speicher der Bremer Speicher GmbH und die Tabakbörse ihren Platz. Diese Entwicklung wurde noch begünstigt dadurch, daß die Jutespinnerei ihren Betrieb aufgab.

Im Zuge des Wiederaufbaus hatte die getrennte Gleiszuführung zu jedem Schuppen besondere Bedeutung. Dieses System war schon beim Bau der Schuppen 15 und 17 1926/28 berücksichtigt worden. Nun fand es auch für die Schuppen 14, 16 und 18 Anwendung und lag ebenso der Neuplanung für den Europahafen zugrunde.

Wie schnell sich die Zeit wandelt, bestätigt ganz besonders das Schicksal des Europahafens. Er war bei seiner Fertigstellung 1888 eine der modernsten Anlagen dieser Art und das System der an den Kajen stehenden Schuppen und der in der zweiten Reihe dahinter angeordneten Speicher hatte sich gut bewährt. Im Zuge des Wiederaufbaus wurde die Zahl der Schuppen auf der Südseite von fünf auf drei reduziert und gleichzeitig auf die Speicher verzichtet. Die neuen Schuppen 2 und 4 sind rund 40 m breit und 250 m lang. Der Schuppen 6 war für Bremen insofern etwas Besonderes, als er als erster Schuppen zweistöckig ausgeführt wurde. Er wurde in Stahlbetonkonstruktion errichtet, ist rund 50 m breit und 320 m lang und erhielt im Obergeschoß eine breite Rampe, auf die die Halbportalkräne unmittelbar die Güter absetzen können. Zusätzliche Fahrstühle sorgen für den Abtransport zur Landseite. Im Gegensatz zu den früheren Verhältnissen entstanden große Freiflächen zwischen den Schuppen und gleichzeitig konnten die Straßenverhältnisse erheblich verbessert werden. Die Schuppen waren aber noch wie die Schuppen des Überseehafens aus der ersten Wiederaufbauphase Rampenschuppen. Im Zuge der Umstellung des Hafenumschlages auf moderne Flurfördergeräte zeigen sich heute die Anlagen vom Europahafen als nicht mehr zeitgemäß.

Bevor der Wiederaufbau der Anlagen auf der Nordseite des Europahafens beginnen konnte, mußte hier, wie schon vor dem Zweiten Weltkrieg auf der Südseite, zur Vertiefung des Hafens eine neue Spundwand geschlagen werden. Erst nach ihrer Fertigstellung und eingehenden Untersuchungen über den Bedarf entstand hier der zweistöckige Schuppen 1. Er ist über 400 m lang und hat eine Nutzfläche von rund 36500 m^2. Nach seiner Inbetriebnahme im Jahre 1960 war bis auf 7 Prozent vor dem Zweiten Weltkrieg vorhandene Schuppenfläche wieder verfügbar. Heute dient der Schuppen 1 vor allem als Fruchtschuppen.

Neben den vorgenannten Wiederaufbauarbeiten entstanden in der Zeit bis 1960 noch am Höft zwischen Überseehafen und Holz- und Fabrikenhafen das Hafenkühlhaus und der Schuppen 19. Da in diesem Bereich ursprünglich nur ein geböschtes Ufer vorhanden war, wurde der Bereich mit einer neuen Spundwand eingefaßt, erstmals fanden hier Stahlkabelanker Anwendung.

Der Sprung aufs linke Weserufer:

Im Gegensatz zu der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, als sich der Hafenumschlag nur sehr langsam wieder entwickelte, wurde bereits im Jahre 1952 mit 9,7 Mio. t sowohl der Spitzenumschlag des Jahres 1938 als auch des Jahres 1913 mit 7,16 Mio. t deutlich überschritten. Noch mitten in der Wiederaufbauphase des Europahafens erreichte der seewärtige Güterverkehr 1955 mehr als 12 Mio. t und 1960 15,13 Mio. t. Auch wenn durch die Modernisierung im Zuge des Wiederaufbaus die spezifische Umschlagleistung deutlich gestiegen war, waren die Umschlaganlagen insbesondere für die Stückgüter an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen. Wartezeiten auf Ankerplätzen in der Außen- und Unterweser auf das Freiwerden von Liegeplätzen in Bremen war keine Seltenheit.

Im Zusammenhang mit den Plänen zum Bau des Hansa-Kanals von Stade über Achim nach Bramsche am Mittellandkanal und weiter über den Dortmund-Ems-Kanal, der die Hansestädte mit dem Ruhrgebiet verbinden sollte, waren entsprechende Umschlaganlagen auf dem linken Weserufer geplant, die mit einem Verbindungskanal zwischen Grolland und Huchting an den Hansakanal angeschlossen werden sollten. Für diese Anlagen lagen ausgereifte Pläne vor, andererseits gab es die Alternative, im Werderland auf dem rechten Weserufer weitere Hafenbecken anzulegen.

1954 hatte die Klöckner-Hütte im Zuge der Ansiedlung von Großindustrie im Küstenbereich, die vor allem auf den Import ausländischer Rohstoffe angewiesen war, die ehemalige Norddeutsche Hütte übernommen. Während die frühere Norddeutsche Hütte nur ein Hochofenwerk war, errichtete Klöckner ein Stahlwerk mit Hochöfen, Simens-Martin-Öfen, Walz-Straßen bis hin zum Kaltwalzwerk. Die alte Kokerei und die Zementfabrik der alten Norddeutschen Hütte wurden einbezogen. Die neue Hütte stützte sich einerseits auf den vorhandenen Hüttenhafen des Industriehafens und erhielt zugleich Anschluß an die Weser durch den Klöcknerhafen. Während das Gelände der alten Norddeutschen Hütte, vor allem der Bereich zwischen der Hüttenstraße und dem Hüttenhafen war mit dem Gebiet des sogenannten Riespotts nur eine Optionsfläche, übernahm Klöckner ein Grundstück von rund 800 Hektar. Die früheren Ortschaften Osterort und Mittelsbüren einschließlich der Mittelsbürener Landstraße wurden in das Klöckner-Gelände einbezogen und die verbliebenen Flächen des Werderlandes umfaßten nur noch rund 500 Hektar.

Für neue Hafenanlagen wurden nach den Ermittlungen des Hafenbauamtes ein Bereich von rund 800 Hektar benötigt. Aus diesen Gründen kam nach der Ansiedlung der Klöckner-Hütte die Ansiedlung neuer Handelshäfen auf dem rechten Weserufer nicht mehr in Betracht.

DÖRRBECKER
125 JAHRE in der Sögestraße.
Büro-Ausstattung und -Technik
Schreiben und Schenken
Sögestr. 36-38 · 2800 Bremen 1 · Tel. 0421 - 30 80 8-0

Plan des Neustädter Hafens, Version mit 5 Becken

Die Pläne zur Anlage neuer Hafenbecken auf dem linken Weserufer in Verbindung mit dem Bau des Hansakanals konnten jedoch ohne weiteres für die Anlage neuer Hafenbecken nach dem Zweiten Weltkrieg nicht übernommen werden. Das Ziel der Hafenpläne aus der Zeit zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg war die verstärkte Einbindung des Binnenschiffsverkehrs in den Seehafen Bremen. Vor dem Ersten Weltkrieg war das Kennzeichen des Hafens Rotterdam ein Anteil des Binnenschiffsumschlages von 80 Prozent und des Eisenbahnumschlages von nur 20 Prozent. In Hamburg lagen diese Werte bei 60 Prozent für das Binnenschiff und 40 Prozent für die Eisenbahn, während in Bremen der Anteil des Binnenschiffs nur 20 Prozent und der der Eisenbahn aber 80 Prozent betrug. Man erwartete über einen besseren Binnenschiffsanschluß Bremens an das Ruhrgebiet mittels des Hansakanals eine wesentlich größere Bedeutung des Binnenschiffs in den bremischen Häfen, und dementsprechend sah die Planung breite Hafenbecken vor, in denen Dalben-Liegeplätze angeordnet werden sollten für den Direktumschlag zwischen Binnenschiff und Seeschiff. Mit dem Verzicht auf den Bau des Hansakanals nach dem Zweiten Weltkrieg wurden automatisch auch die Erwartungen für den Direktumschlag zwischen Seeschiff und Binnenschiff geringer. Die Fertigstellung der im Zweiten Weltkrieg unterbliebenen Kanalisierung der Mittelweser ließ zwar eine Stärkung des Binnenschiffsumschlages in Bremen erwarten, aber es war abzusehen, daß die früher geschätzten Impulse für den Hafen aus dem Anschluß an das Ruhrgebiet über den Hansakanal nach der Fertigstellung der Kanalisierung der Mittelweser wesentlich schwächer sein würden. Tatsächlich hat die Fertigstellung der Mittelweserkanalisierung auf die Entwicklung der bremischen Häfen keinen Einfluß gehabt.

Eine Entscheidung zum Bau neuer Häfen auf dem linken Weserufer klingt so einfach. Es handelt sich dabei nicht nur um den Ankauf einer Geländefläche und das Ausheben eines Hafenbeckens, sondern die gesamte Infra- und Suprastruktur war neu zu erstellen. Das begann mit einem Vorhafen, einem Wendebecken und einem Hafenbecken, der Schaffung eines Straßennetzes unabhängig von den Haupterschließungsstraßen Woltmershausen und Rablingshausen bis hin zum Eisenbahnanschluß. Erforderlich wurden, wie bei einem großen Rangierbahnhof Ein- und Ausfahrgruppen, Richtungs- und Ordnungsgruppen bis hin zu Vorstellgruppen, von denen die Wagen zu den Hafenschuppen und Lagerplätzen zugestellt werden. Bei diesen Anlagen muß man berücksichtigen, daß Ein- und Ausfahrgruppen und die Richtungsgleise eine Mindestlänge von 750 m benötigen, damit ganze Züge behandelt werden können. Schließlich gehört zu einem neuen Hafen die Errichtung neuer Schuppen, Krananlagen, Zollabfertigung und Betriebsgebäuden bis hin zu den Versorgungsleitungen, Trafostationen usw. Alles in allem war es eine Planung, die in ihrer Vielschichtigkeit fast unbemerkt von der Bevölkerung Schritt für Schritt in die Tat umgesetzt wurde.

Schuppen 24, Becken II, Neustädter Hafen 1968

Der Gesamtplan sah einen Vorhafen und ein Wendebecken, abzweigend von der Weser bei Seehausen vor, von dem rechtwinklig zur Weser ein Hafenkanal, Becken I, abzweigen sollte. Hiervon gingen, wieder parallel zur Weser, drei weitere Becken, Becken II, Bekken III und Becken IV ab. Von diesem System ist zunächst nur das Becken II ausgeführt worden. Der Beschluß zum Bau des Neustädter Hafens wurde 1959 gefaßt, am 28. November 1960 wurde durch Bürgermeister Wilhelm Kaisen der erste Spatenstich ausgeführt. Die Westseite des neuen Beckens wurde von vornherein mit einer Spundwandkaje versehen, während die anderen Ufer zunächst geböscht ausgeführt wurden. Das neue Becken erhiet eine Länge von rund 1500 m und eine Breite von 310 m, die später durch Vorschlagen neuer Spundwände eine allmähliche Beckenverschmälerung auf 300 m zuläßt. Die Möglichkeit einer Dalbenreihe in Beckenmitte war vorgesehen, sie ist aber bis heute nicht ausgeführt, und nach dem gegenwärtigen Stand ist dafür auch kein Bedarf gegeben. Intensiv wurde die Aufteilung der neuen Kaje untersucht. Aufgrund der Umstellungen im Hafenbetrieb von der Sackkarre auf mechanische Flurfördergeräte wurde auf Rampen am Schuppen verzichtet und alles auf ebenerdigen Betrieb eingestellt. An der Kaje entstanden drei Schuppen von je 325 m Länge und rund 70 m Breite. Jeder Schuppen hat eine Fläche von rund 22000 m^2. Während 1888 der Raum zwischen Kajenvorderkante und Vorderkante Schuppen rund 10 m für zwei Bahngleise und eine schmale Rampe umfaßte, stieg dieser Wert über rund 15 m im älteren Teil des Überseehafens 1906 auf rund 20 m bei den Schuppen 15 und 17 1926/28. Die Umstellung des Hafenbetriebes auf moderne Flurfördergeräte, insbesondere Gabelstapler, erforderte einen wesentlich größeren Freiraum zwischen Kajenvorderkante und Schuppen. Die Gesamtfläche ist heute auf der Westseite des Neustädter Hafens auf rund 35 m angewachsen, wobei drei ausgepflasterte Bahngleise sich unmittelbar hinter der Kaje befinden. Das vordere Gleis wird dabei von Portalkränen überspannt, die die Schiffs- und Kajenfläche voll überstreichen können. Noch ohne Fertigstellung der neuen Schuppen hat das erste Schiff 1965 den neu erbauten Hafen erreicht.

Auf eine großzügige Erschließung der Hafenanlage durch Straßen und Eisenbahn wurde besonderer Wert gelegt. Zur Entlastung der Woltmershauser Straße wurde die Senator-Apelt-Straße von der Warturmer Heerstraße zum Hafen verlängert und erhielt gleichzeitig Anschluß an die Stromer Landstraße. In ihrer Fortsetzung nach Westen entstand das zentrale Zolltor für die Häfen auf dem linken Weserufer. Von vornherein erfolgte eine strikte Trennung für den in das Zollgebiet hineinfließenden und den zurückfließenden Verkehr. Im Anschluß daran gabeln sich die Straßen zur Ostseite des Neustädter Hafens, zu seiner Westseite und den später zu errichtenden weiteren Becken.

Bahnanlagen sind insbesondere in einem Niederungsgebiet, wo mit großen Setzungen zu rechnen ist, sehr aufwendig. Es wurde deshalb zunächst darauf verzichtet, die späteren Ein- und Ausfuhrgruppen an der Bahnstrecke nach Oldenburg für den Neustädter Hafen zu errichten und ebenso blieben die zukünftigen Richtungsgruppen für die Gesamtanlage der Neustädter Häfen in der Planung. Es entstand zunächst nur der Bezirksbahnhof Rablinghausen, der für dieses erste Stadium des Baus des Neustädter Hafens die Aufgabe der Ein- und Ausfahrgruppen, der Richtungsgruppen und des Bezirksbahnhofs in eins übernahm. Die anschließenden Gleisanlagen zum Betrieb der Westseite des Beckens II des Neustädter Hafens wurden dagegen von vornherein voll ausgebaut.

Die weitere Modernisierung der Häfen in Bremen-Stadt und die Anpassung an die modernen Verkehre

Fast gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Neustädter Hafens begann im Seetransport eine der revolutionärsten Entwicklungen,

die Aufnahme des Containerverkehrs. Als am 5. Mai 1966 das erste Schiff im nordatlantischen Verkehr nach einer Zwischenstation in Rotterdam Bremen mit Containern anlief, ahnte wohl keiner, welch wesentliche Entwicklung sich damit verbinden würde. Der Containertransport erfolgte zunächst mit umgebauten Frachtschiffen, sie wurden in Bremen auf dem Freilagerplatz zwischen Schuppen 16 und 18 im Überseehafen abgefertigt. Als sich schon nach kurzer Zeit abzeichnete, daß sich der Containerverkehr durchsetzen würde und namhafte Reedereien spezielle Neubauten hierfür in Auftrag gaben, stellte sich für Bremen die Frage, wo der Umschlag stattfinden sollte, in Bremen oder in Bremerhaven. Da es sich beim Containerverkehr um einen schnellen Verkehr handelt und die Schiffe ihre Hafenliegezeiten nicht mehr nach Tagen, sondern nach Stunden bemessen, war es eine klare Entscheidung, den Containerterminal der bremischen Häfen in Bremerhaven unmittelbar am Strom anzulegen. Unabhängig davon gab es aber auch einen Containerverkehr, der von konventioneller Tonnage im Rahmen des Linienverkehrs mit abgewickelt wurde. Hierfür wurde am Schuppen 24, an der Westseite des Neustädter Hafens eine entsprechende Umschlagbrücke aufgestellt. Sehr bald ergab es sich auch, daß zwar die Container im Überseeverkehr in Bremerhaven umgeschlagen, daß sie aber in Bremen-Stadt gepackt/entladen wurden. So wurde schon Anfang der 70er Jahre hinter Schuppen 20 am Neustädter Hafen ein Packing-Center mit je einem Schuppen zur Be- und zur Entladung von Containern errichtet und die Landflächen hinter den Schuppen 22 und 25 für den Containerverkehr hergerichtet.

Eine weitere wesentliche Veränderung im Seetransport brachte der Roll-on/Roll-off-Verkehr. Ausgehend von den Gedanken des Fährverkehrs ergab es sich, daß das An- und Vonbordrollen der Ladung und ihr Verbleib während des Transportes auf den Fahrzeugen wirtschaftlicher war, als der Umschlag mit Kränen. Der Rollverkehr hat seine besondere Bedeutung im Skandinavienbereich, während er im Überseeverkehr auf bestimmte Relationen beschränkt ist. Als erste Roll-on/Roll-off-Anlage entstand eine entsprechende Brücke am Hafenvorsprung zwischen Schuppen 13 und 15 im Überseehafen in Bremen. Als nächste größere Anlage wurde zu diesem Zweck der Kopf des Europahafens umgebaut. Das letzte Stück des Hafenbeckens wurde zugeschüttet und hier auf der Ostseite eine moderne bewegliche Rampe eingerichtet, die sich an die wechselnden Wasserstände im Hafen anpassen kann. Gleichzeitig stehen auf der Kaje Kräne zur Verfügung, die auch einen konventionellen Umschlag jederzeit gestatten. Auf der zugeschütteten Hafenfläche entstand ein großer Schuppen für den Rollverkehr mit einer Fläche von 32000 m². Diese Anlage im Europahafen war insbesondere für den Skandinavienverkehr bestimmt. Als sich Mitte der 70er Jahre abzeichnete, daß auch im Überseeverkehr Roll-on/Roll-off-Schiffe Verwendung finden würden, die gleichzeitig neben konventioneller Ladung auch noch Container zu transportieren hätten, ergab sich der Bedarf für eine weitere Anlage für den Rollverkehr. Unter Ausnutzung der schon vorhandenen Containerumschlagbrücke vor Schuppen 24 wurde dieser Schuppen entsprechend erweitert und an seiner Stirnseite entstand eine besondere Brücke für den Rollverkehr. Sie besitzt einen

Plan der Häfen in Bremen-Stadt 1980

beweglichen Ponton, auf den sich in Anpassung an die wechselnden Wasserstände die Heckklappe der Schiffe ablegen kann. Zum Land hin schließt eine bewegliche Verbindungsbrücke an, die auch bei Niedrigwasserständen das problemlose Anlandbringen der Rollgüter gestattet.

Auf dem Gebiet des Getreide- und Futtermittelumschlages ergaben sich für die Weser insoweit neue Probleme, als immer größere Schiffe eingesetzt werden sollten, während andererseits die einzelnen Hafenplätze zu große Ladungen nicht aufnehmen konnten. So haben sich die Umschlagbetriebe im Unterweserbereich dahingehend geeinigt, daß Getreide und Futtermittel mit den größten für die Weser noch zulässigen Schiffe zunächst Nordenham und Brake anlaufen und anschließend mit der Restladung erst nach Bremen-Stadt heraufkommen. Es handelt sich dabei um Schiffe mit 60000 bis 80000 t Tragfähigkeit, ja zum Teil sogar um noch größere Schiffe, die dann nur mit Teilladungen die Weser überhaupt anlaufen. Schiffe dieser Größenordnung konnten aber an den Piers der Getreideanlage wegen ihrer Länge nicht mehr abgefertigt werden. So entschloß man sich 1970 Pier B an der Getreideanlage abzubrechen und stattdessen eine neue Getreidekaje an der Stirnseite des Getreidehafens zu rammen. Wenige Jahre später zeigte es sich, daß der Bedarf bestand, Schiffe mit 275 m Länge, wenn auch nur mit Teilladungen, an der Getreideanlage abzufertigen. Deshalb wurde auch die 1948/50 wieder aufgebaute Pier A an der Getreideanlage abgebrochen und der Umschlag ausschließlich auf die neue Kaje verlegt. Sie verfügt heute über drei mechanische Getreideheber, die Lagerkapazität wurde inzwischen auf 150000 t vergrößert.

Die fortschreitende Containerisierung des Stückgutseeverkehrs hat dazu geführt, daß mehr und mehr Liniendienste mit konventionellen Frachtschiffen aufgegeben wurden und dementsprechend die Zahl der im Hafen benötigten Liegeplätze geringer geworden ist. Das hatte aber nicht gleichzeitig zur Folge, daß vorhandene Hafenschuppen leer stehen oder etwa der Gesamtumschlag abnehmen würde. Der Gesamtumschlag ist von 1960 mit 15,137 Mio. t bis

Johann Lüssen
Kiesbaggerei
Transportbeton

Arberger Hafendamm
2800 Bremen 44
Telefon 45 90 80

1979 auf 28,06 Mio. t. gestiegen. Dabei ist der Anteil in Bremerhaven zwar gestiegen, aber er hat noch nicht 50 Prozent des Gesamtumschlages der beiden Hafengruppen Bremen-Stadt und Bremerhaven erreicht. Die modernen Transportsysteme haben dazu geführt, daß die Wirtschaft mehr und mehr auf eigene Lagerhaltung verzichtet und diese gern den Seehäfen überträgt. So gehört heute neben dem reinen Umschlag auch das Distributionsgeschäft zu einer wesentlichen Aufgabe der Häfen. Aus diesen Gründen ist der Bedarf an überdachten Lagerflächen gewachsen. Da schließlich auch wirtschaftlicher Umschlag nur an modernen Anlagen getätigt werden kann, wuchs Anfang der 70er Jahre das Bedürfnis, auch die Ostseite des Beckens II des Neustädter Hafens auszubauen. 1976/78 wurde der erste Bauabschnitt zur Erschließung der Ostseite des Neustädter Hafens ausgeführt und gleichzeitig auf der Stirnseite eine neue Spundwand geschlagen. Hinter der neuen Kaje auf der Ostseite entstand der Schuppen 21 und wenige Jahre später, eben aus dem Bedarf heraus weitere Lagerflächen zu schaffen, der Schuppen 31. Wegen des steigenden Bedarfs wurde schließlich in Fortsetzung des Schuppens 21, ohne schon eine neue Kaje davor zu rammen, der Schuppen 23 errichtet. Das Bemerkenswerte der neuen Kaje auf der Ostseite des Neustädter Hafens ist, daß hier der Raum zwischen Vorderkante Kaje und Vorderkante Schuppen auf 50 m vergrößert ist. Die Schuppen sind hier 100 m breit und besitzen bei einer Länge von 200 m eine Fläche von je rund 20000 m^2.

Eine wesentliche Baumaßnahme der vergangenen Jahre war schließlich die Umgestaltung der Industriehafenschleuse. Im Rahmen der Hochwasserschutzmaßnahmen im Unterweserrevier sind in den 70er Jahren die Sperrwerke an Lesum, Ochtum und Hunte entstanden, die das Eindringen von Sturmfluten in die Mündungsgebiete der Unterwesernebenflüsse verhindern. Als Folge des Betriebs der Sperrwerke ist damit zu rechnen, daß die Wasserstände in der Weser selbst, und damit auch im bremischen Bereich, ansteigen. Entsprechende Anpassungsmaßnahmen gehörten demzufolge auch zu den Hochwasserschutzmaßnahmen, die mit dem Bau der Sperrwerke zusammenhingen. In diesem Zusammenhang mußte auch die Schleuse Oslebshausen, die einen Teil der Deichlinie bildet, den höheren Wasserständen angepaßt werden. Mehrere Untersuchungen zeigten, daß die Tore den zu erwartenden Beanspruchungen nicht mehr standhielten und auch wesentliche Teile der Betonkonstruktion nicht mehr ausreichten. Andererseits entsprach auch die Schleuse in ihren Abmessungen (Bauzeit 1907 bis 1910) nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. So wurde in einer Gemeinschaftsaktion zwischen Hochwasserschutz und Hafenbau unter Aufrechterhaltung des Verkehrs 1979/82 die Schleuse umgebaut und modernisiert. Weserseitig und hafenseitig der vorhandenen Häupter wurden neue Häupter in Fertigteilbauweise eingeschwommen und abgesenkt und unter Ausnutzung der vorhandenen Breite von 50 m die Schleusenkammer entsprechend verlängert. Während die alte Schleuse eine nutzbare Länge von rund 170 m und eine Durchfahrtsbreite in den Häuptern von 24 m hatte, hat sie nach Umbau eine nutzbare Länge von rund 250 m und eine Durchfahrtsbreite in den Häuptern von 35 m. Gleichzeitig wurde die Drempeltiefe entsprechend vergrößert. Die neue Drempeltiefe kann jedoch zur Zeit noch nicht ausgenutzt werden, da erst noch in einem zweiten Bauabschnitt die Südkaje der Schleusenkammer der neuen Wassertiefe entsprechend angepaßt werden muß. Der Umbau der Schleuse hat zu einer spürbaren Belebung des Hafenverkehrs im Industriehafen geführt.

Ein Bericht über die Entwicklung der bremischen Häfen nach dem Zweiten Weltkrieg wäre nicht vollständig, wenn nicht auch die mit dem Hafen in Verbindung stehenden Aktivitäten im Vorfeld des Neustädter Hafens genannt würden. Zwischen der Stromer Landstraße und der Zollgrenze zum Neustädter Hafen war ein Gebiet vorgesehen, das für Lagerzwecke und Hafengewerbe dienen sollte. Da wie das Hafengelände selbst die Flächen aufgehöht werden mußten, wurde im Zusammenhang mit dem 9-m-Ausbau der Unterweser hier anfallender Sand aufgespült und so Zug um Zug die Gewerbeansiedlung vorbereitet. Inzwischen sind hier unter anderem die Roland Umschlaggesellschaft und andere Containerbetriebe angesiedelt. Schließlich ist im Bereich Reedeich-Nord ein Außenhandelszentrum der Bremer Lagerhausgesellschaft im Bau, das insbesondere Distributionsaufgaben übernehmen soll. Unabhängig vom Hafen, aber doch mit Absicht im Nahbereich des Hafens, entsteht zwischen dem Neustädter Hafen und der Ortschaft Strom das Güterverkehrszentrum. Es dient zur Bündelung des Gesamtverkehrs in der Region und soll unter Entlastung der Stadt möglichst viele mit dem Güterverkehr zusammenhängenden Aufgaben, wie Umschlag, Zwischenlagerung, Verteilung, Fahrzeugpflege usw. zusammenfassen. Es ist so konzipiert, daß in ihm Ganzzüge im kombinierten Ladungsverkehr abgefertigt werden können und mit dem geringsten Zeitaufwand die Weiterleitung der Güter an die Empfänger stattfindet.

Ausblick

Auch in den vergangenen Jahren haben sich die bremischen Häfen erfolgreich weiterentwickelt. Nach einem Spitzenumschlag von 28,557 Mio. t 1984 hat der Umschlag 1987 mit 29,99 Mio. t die 30-Mio.-t-Grenze erreicht. Besucht ein Bürger die bremischen Häfen, ist er entsetzt darüber, wie wenige Schiffe zu sehen sind. Dies Bild gilt nicht nur für die bremischen Häfen, sondern man findet es weltweit, in Westeuropa, Amerika und Asien. Durch die Umschichtung des Güterverkehrs infolge der Containerisierung gehört der bisherige Stückgutumschlag, soweit es sich nicht um massenhaftes Stückgut handelt, der Vergangenheit an. Für massenhaftes Stückgut, also Eisenwaren, Großrohre, Baumwolle, Tabak, Kaffee, Kakao, Zellulose, Papier usw. werden dagegen großflächige Umschlagplätze benötigt. Ein Blick hinter die Kulissen zeigt volle Schuppen, sie platzen förmlich aus den Nähten. Eine Untersuchung für die bremischen Häfen hat gezeigt, daß auch in Zukunft die beiden Hafengruppen Bremen-Stadt und Bremerhaven ihre Existenzberechtigung haben und sich einander gut ergänzen. Bremerhaven ist der Platz für den überseeischen Containerverkehr und zur Abfertigung der Feeder-Dienste, während für das massenhafte Stückgut der Umschlagplatz Bremen durch seine Lage weit im Binnenland besonders günstig ist. Es ist deshalb nicht daran zu denken, etwa einen Hafenplatz aufzugeben, sondern die Aufgabe für die nächsten Jahre heißt, die vorhandenen Anlagen so umzustrukturieren, daß sie den geänderten Aufgaben optimal entsprechen. In diesem Zusammenhang ist geplant, die Ostseite des Neustädter Hafens (Becken II) weiter auszubauen und nicht nur die entsprechende Kaje zu schlagen, sondern auch die Eisenbahnanlagen dem gestiegenen Bedarf anzupassen. Andererseits ist ebenso zu prüfen, ob nicht Teile der älteren Hafenanlagen, wie zum Beispiel auf der Südseite des Europahafens, neuen Aufgaben zuzuführen sind. Entsprechende Maßnahmen sind aber nicht nur im Bereich der Handelshäfen auszuführen, sondern ebenso ist beabsichtigt, auf der Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens die abgängige Spundwand zwischen der Rolandmühle und den Anlagen der Firma Bachmann zu erneuern.

Nicht unerwähnt darf schließlich bei einem Bericht über die Entwicklung der Häfen in Bremen-Stadt seit dem Zweiten Weltkrieg auch die Frage der Bewältigung des Lkw-Verkehrs im Zu- und Ablauf der Häfen bleiben. Planmäßig ist auf dem rechten Weserufer der Straßenzug Hans-Böckler-Straße – Nordstraße bis zur ehemaligen AG Weser als Hafenrandstraße ausgebaut, und die Fortsetzung entlang des Straßenzuges im Industriehafen bis zur Klöckner-Hütte ist in Vorbereitung. Die zunehmende Verkehrsbedeutung des Neustädter Hafens in Verbindung mit dem Außenhandelszentrum der Bremer Lagerhausgesellschaft und dem Güterverkehrszentrum wird in den nächsten Jahren entsprechende Verkehrsbauten auf dem linken Weserufer erfordern. Eine besondere Bedeutung bekommt in diesem Zusammenhang die Autobahn A 281, die Eckverbindung von der A 1 bei Brinkum über Niedervieland bis zum Autobahnanschluß an die A 27 bei Oslebshausen.

Faßt man das Gesamtbild zusammen, so ist aus dem Trümmerhaufen, den die Häfen in Bremen-Stadt 1945 boten, eine moderne und leistungsfähige Anlage geworden, die auch den Ansprüchen der veränderten Transport- und Umschlagmethoden voll gerecht wird. Dieser Stand darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß Bremen, das zu einem erheblichen Teil von seinem Hafen lebt, immer wieder peinlichst darauf achten muß, immer am Ball zu bleiben. Man kann die Phase des Wiederaufbaus und der Anpassung an die moderne Entwicklung auch mit den Worten Goethes beschreiben: „Was Du ererbt von Deinen Vätern, erwirb es, um es zu besitzen."

Dietrich Harborth 1945–1988

Dipl.-Ing., Architekt,
Leitender Baudirektor des Bauamtes Bremen-Nord

Viel zu früh und mitten aus seiner Familie und seinem Schaffen gerissen, starb Dietrich Harborth am 28. Januar 1988 im Alter von 42 Jahren.

Mit umfassendem Überblick, mit eigenem Gestaltungswillen und mit vollem Einatz hat er das Bauamt Bremen-Nord seit 1981 geleitet. Er hat Umorganisationen vorgenommen, neue Impulse gegeben, die ihm anvertraute Umwelt geformt – dies im Bewußtsein der vorgefundenen Tradition – in Verbindung mit der Notwendigkeit zu weiterer Entwicklung.

Dietrich Harborth studierte Architektur an der Hochschule in Hannover; anschließend begann er seine Referendarzeit in Braunschweig, die er 1973 mit der Großen Staatsprüfung, Fachrichtung Städtebau, beendete. Er hatte für sich entschieden, daß das Berufsfeld und die Verantwortung des Architekten- und Stadtplaners weiter reichen als die damals übliche Praxis in einem Architektur-/Planungsbüro. Die Kenntnis sozialer Zusammenhänge und des formalen Rahmens für bauliche Erhaltung und Entwicklung führten zu seinem Interesse, an der Gestaltung der Umwelt in der Verwaltung, an verantwortlicher Stelle, mitzuwirken. Es war die Zeit der „Stadtentwicklung" unter Berücksichtigung aller räumlich-relevanter Belange: sein Einstieg in Bremen als Stadtplaner begann Ende 1973 im damaligen Referat „Stadtentwicklung" beim Senator für das Bauwesen. Konzepte zum Beispiel für den Wohnungsbau, die Stadtteilzentren und die Stadtstruktur allgemein wurden von ihm mitgeprägt. Ergebnis sind unter anderem „Die Grundsätze zur Stadtentwicklung" von 1975, die Orientierungshilfe für viele politische Entscheidungen in Bremen wurden. Die notwendige Umsetzung dieser umwelt- und sozialpolitischen Konzepte waren bei Dietrich Harborth der Auslöser, praktisch tätig zu werden, erst als Abteilungsleiter (Stadtplanung) ab 1975, dann als Leitender Baudirektor im Bauamt Bremen-Nord. In diesen Funktionen hat er die Sanierung in Vegesack entscheidend mitgestaltet und durchgeführt. Das Ergebnis hat er als Mitautor in dem Buch „Altes Neues Vegesack" dargestellt.

Als Leiter des Bauamtes hat er den eigenen „Lebensraum Bremen-Nord" deutlich gemacht. Als engagierter Kenner der Bremen-Norder Tradition und versiertem Verwaltungsmann gelang es ihm, die Attraktivität des Bezirks Bremen-Nord insgesamt mit zahlreichen durchgeführten Baumaßnahmen bzw. Planungen (z. B. Bahnhofsplatz Vegesack, Umgestaltung der zentralen Bereiche in Blumenthal und Lesum) zu steigern bzw. für die noch erforderlichen Maßnahmen die Weichen zu stellen. Aus seiner umfassenden Sicht ergaben sich auch die notwendige Sorge um Gewerbeflächen, um Flächen für den Wohnungsbau, um Pflege und Weiterentwicklung der Grünanlagen für Erholung und Freizeit und um den Erhalt naturbelassener Freiräume.

Für seine Mitarbeiter war er stets ansprechbar, schwierige Probleme wurden gemeinsam gelöst. Die Kenntnisse, die Dietrich Harborth vermittelt hat, die Impulse, die er gegeben hat, reichen noch für lange Zeit.

Christof Steuer

13. 2. 1937 – 13. 2. 1987
50 Jahre Aufzugsbau

Joh. Holtz GmbH & CO. KG

Lieferung und Montage von Personen-, Lasten-, Kleinlasten- und Hydraulik-Aufzügen

UMBAU, REPARATUR und WARTUNG

Bremen-Horn, Leher Heerstraße 84
Telefon (0421) 236019 + 232631

Lebensbilder bremischer Baumeister

Gabriel von Seidl 1848–1913

Gabriel von Seidl ist als Sohn eines angesehenen Bäckermeisters 1848 in München geboren. Sein Vater hatte eine stille Liebe zur Kunst, in seinem Hause verkehrten viele Künstler. So erhielt der Sohn schon in seiner Kindheit manche Anregungen. Nach dem Studium der Architektur an der Polytechnischen Schule in München war er als freiberuflicher Architekt in seiner Vaterstadt tätig. Zu seinen bedeutendsten Bauten gehören das Bayerische Nationalmuseum (1899 bis 1913) an der Prinzregentenstraße, das Künstlerhaus (1891 bis 1900) am Lenbachplatz, das Deutsche Museum auf der Isarinsel (1906 bis 1925), dessen Fertigstellung er nicht mehr erlebte.

Altes und Neues Rathaus

Altes und Neues Rathaus, Grundriß I, Obergeschoß

1904 war Gabriel von Seidl Preisrichter bei dem „öffentlichen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau des Stadthauses im Anschluß an das Rathaus in Bremen". 105 Entwürfe wurden eingereicht. Das Preisgericht, dem Martin Haller, führender Architekt bei dem Bau des Hamburger Rathauses, Ludwig Hoffmann, Stadtbaurat von Berlin, Paul Wallot, Architekt des Reichstagsgebäudes, angehörten, beschloß einstimmig, einen ersten Preis nicht zu verleihen, „da kein Entwurf zur Ausführung empfohlen werden konnte". Dieser Beschluß war für den Auslober schwer zu begreifen. Ludwig Hoffmann berichtet in seinen Lebenserinnerungen über sein Gespräch mit Senator Marcus, in dem er diesem den Rat gegeben hat, die Angelegenheit einige Jahre ruhen zu lassen und dann eine beschränkte Anzahl von Architekten, darunter auch Gabriel von Seidl, zu einem engeren Wettbewerb aufzufordern, dieser sei nach seiner Ansicht der Architekt, der diese schwierige Aufgabe am besten lösen könne, er könne jetzt aber nicht aufgefordert werden, da er Preisrichter gewesen sei.

Der zweite Wettbewerb fand 1907 unter sechs auswärtigen und sieben bremischen Architekten statt. Preisrichter waren wiederum Martin Haller und Ludwig Hoffmann, ferner Alfred Messel – Berlin. Gabriel von Seidl erhielt den ersten Preis und wurde 1908 mit der Ausführung beauftragt. Im Januar 1913 wurde der Bau eingeweiht. Gabriel von Seidl konnte an der Feier nicht teilnehmen, da er schwer erkrankt war. Senator Dr. Nebelthau hielt als Vertreter der Deputation die Festrede. „Haben wir nicht das Gefühl, daß es gar nicht anders hätte sein dürfen? Ist der Bau uns nicht schon so vertraut, als ob er bereits lange so gestanden hätte? Wie schmiegt er sich dem alten Rathaus an, ohne in Nachahmung zu verfallen! Zu einem wundervollen Akkorde vereinigen sich die von den beiden Häusern ausgehenden Wirkungen, und die leichten Abweichungen von der geraden Linie und die von der strengen Regelmäßigkeit versetzen uns in eine behagliche Stimmung. Sie geben uns auch eine Vorstellung von der Bedeutung des Künstlers. Denn nur ein Großer darf sich solche Freiheiten gestatten, ohne die Harmonie seines Werkes zu zerstören, nur ein Vornehmer kann sich so leicht und ungezwungen geben, ohne willkürlich und formlos zu werden.

Wir waren alle ergriffen von dem Zauber seiner Persönlichkeit, seine Bescheidenheit gewann ihm unsere Herzen, seine Festigkeit unser Vertrauen und seine Kusnt war siegreich bis ans Ende."

Im April 1913 ist Gabriel von Seidl gestorben. Sein Bild hängt vom Tage der Einweihung an neben der Eingangstür zu dem Zimmer des Präsidenten des Senats. Eine Wohnstraße in der Schwachhauser Vorstadt trägt seinen Namen.

Literatur

E. Ehrhardt: Das Neue Rathaus in Bremen

Bremen und seine Bauten 1900–1951

Hans Bößl: Gabriel von Seidl, München 1966

Eberhard Gildemeister 1897–1978

Eberhard Gildemeister wurde 1897 als Sohn des Architekten Eduard Gildemeister in Bremen geboren. Nach Kriegsdienst von 1915 bis 1918 begann er sein Architekturstudium in Darmstadt. Mit 30 Jahren trat er in das Büro des angesehenen Architekten Rudolf Jacobs in Bremen ein, mit 31 Jahren erhielt er – zusammen mit seinem Bruder Hermann – nach einem Wettbewerb den Auftrag für das Gebäude der Nordwolle an der Contrescarpe, heute Haus des Reichs. Dieses Gebäude zeigt schon die Elemente von Gildemeisters Formensprache: Einfügung – trotz beträchtlichen Volumens –, wohlabgewogenes Material und handwerksgerechte Anwendung; insgesamt besteht der Eindruck einer „Festlichkeit".

In den Jahren 1932 bis 1939 entwarf Gildemeister eine Reihe schöner Wohnhäuser in landschaftlich reizvoller Umgebung. Neben der Einbindung in die Natur gelang es ihm, für die Bauherrschaft Räume zu schaffen, in denen sich ein kultiviertes Leben entwickeln kann.

1937 erhielt er den Auftrag für eine Werkssiedlung der Rolandmühle in Walle, die durch ihre formale Qualität zu den besten Beispielen bremischer Sozialbauten zählt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann Gildemeister erst nach längerer Krankheit wieder mit seiner Architektenarbeit. Von 1951 ab entwarf er die Wohnhäuser im Lehnhof in Bremen-St. Magnus. Allein das landschaftliche Konzept, in dem sich um einen weiten grünen Anger eine Reihe anspruchsvoller Wohnhäuser gruppiert, hat etwas Großzügiges. Der romantische Anteil in den Bauformen ist unverkennbar, aber bei Gildemeister wurden diese Elemente niemals im Sinne einer Verniedlichung eingesetzt.

Gildemeister baute mehrere Kirchen und Gemeindezentren, darunter die Rembertikirche. Für eine Filiale der Sparkasse hat er einen baugeschichtlich wertvollen Rokoko-Giebel in die Westfront des Marktplatzes eingepaßt und einen angemessenen Neubau dahinter entwickelt. Das Forsthaus Heiligenberg bei Bruchhausen-Vilsen hat Gildemeister um- und neugebaut und dabei seine feinfühlige Hand im Umgang mit Baudenkmälern gezeigt. Ein Beispiel für die behutsame Weiterführung vorhandener Baustruktur ist der Gasthof am Hafen Neuharlingersiel, der in den 60er Jahren entstand.

Eberhard Gildemeister hat sich auch im hohen Alter nicht „zur Ruhe gesetzt", es umgab ihn, diesen aufnahmefähigen, unruhigen Geist, ein gewisser Zauber des Jünglinghaften. Bis zuletzt nahm er leidenschaftlich an allem Anteil, was in den Bereich des Baugeschehens und der Kunst fiel. Er war ein Baukünstler alter Prägung. Leidenschaftlich war er der gewachsenen Gestalt seiner Vaterstadt zugetan, er spürte das Wesen des weiten Landes. Das zeigte sich auch in seinen Aquarellen und Ölbildern. In fast 50 Jahren seiner Architektenarbeit hat sich Gildemeister unbeirrbar darum bemüht, die Bautradition mit neuem Leben zu füllen und weiterzuführen.

Gerhard Müller-Menckens

Einfamilenhäuser „An der Garnbleiche" (Ritter-Raschen-Straße), 1938, Rolandmühle (Erling)

Am Lehnhof, St. Magnus, 1950/51

St.-Remberti-Kirche, Schwachhauser Heerstraße, 1950

Herbert Anker 1908 – 1987

Herbert Anker, der gebürtige Berliner, erlebte seine Jugend- und Schulzeit in Wilhelmshaven. Nach dem Abschluß erlernte er auch dort das Maurerhandwerk und studierte anschließend am Polytechnikum in Oldenburg. 1932 wurde er in Bremen Mitarbeiter und 1938 Teilhaber im Büro des Architekten BDA Rudolf Jacobs. Nach dessen Tod 1946 führte er das Büro allein verantwortlich weiter.

Nach dem Kriege, den er fünf Jahre als Soldat miterleben mußte, gehörte Herbert Anker zu den Architekten der „ersten Stunde" beim Wiederaufbau unserer Stadt. So konnte er allein an Bremens Marktplatz gleich mehrere Gebäude, die nahezu völlig zerstört waren, wiedererrichten:

„Das Haus zum Roland" (nach Umgestaltung Bankhaus Neelmeyer), die Rathsapotheke, der er später noch die zwei Giebel hinzufügen konnte und das von Rudolf Jacobs 1908 neuerbaute Eckhaus „Bürgerstuben".

Zusammen mit dem BDA-Kollegen Bernhard Wessel gestaltete er den Wiederaufbau des Hauses „Spitzer Gebel", Hinter dem Schütting.

Nach der Aufstockung der Staatsbibliothek am Breitenweg folgte im Auftrag der Sparkasse in Bremen in Zusammenarbeit mit dem BDA-Kollegen Fritz Heuer – der kurz nach Baubeginn starb – der Wiederaufbau der Stadtwaage an der Langenstraße, wobei der damalige Baudenkmalpfleger Dr. Rudolf Stein den Giebel an der Nordseite des Hauses hinzufügte.

Alle diese Leistungen an historischen Bauten entstanden bis ins Detail – meist auch die Inneneinrichtung – im Bewußtsein alter Tradition des Bauens und zeugen von Einfühlungsvermögen und Beherrschung des Handwerks. Aus diesem Verständnis konnte auch die Idee der zwei Giebel an der Rathsapotheke entstehen und durch einen aufgeschlossenen Bauherrn verwirklicht werden. Dr. Rosenberg bezeichnete das einmal als „Geniestreich des Architekten Anker".

Für die Sparkasse in Bremen errichtete Herbert Anker zahlreiche Bauten, u. a. die Zweigstelle Bahnhofstraße, das Haus Am Brill (früher Bausparkasse), die Hochgarage an der Hankenstraße und zusammen mit Erweiterungsmaßnahmen der Hauptstelle den Anschluß an den Brilltunnel.

Daneben entstanden unter seiner Führung zahlreiche Wohneinheiten im Doventor, in Findorff, in Huchting und im Marßeler Feld. Viele Büro- und Geschäftshäuser sowie gewerbliche Bauten kamen hinzu, darunter das erste Funkhaus von Radio Bremen.

Aus Wettbewerbserfolgen entstanden u. a. das Haus der Bremer Treuhand am Domshof (heute Bank für Gemeinwirtschaft) und das Parkhotel Bremen, das er zusammen mit dem Architekten BDA Theodor Rosenbusch über den Fundamenten des im Krieg stark zerstörten, von Rudolf Jacobs 1912 fertiggestellten Parkhauses am Holler See entstehen ließ.

1971 setzte sich Herbert Anker, den man als eigenwillig, geistreich und humorvoll beschreiben kann, zusammen mit seiner Frau im Tessin zur Ruhe, wo er 1987 an den Spätfolgen eines Unfalls verstarb.

Mit den aus seinem reichen Schaffen hier stellvertretend zitierten Bauten hat Herbert Anker als ein bedeutender Architekt der Nachkriegszeit in Bremen Beachtliches geleistet, das Bestand haben wird und an ihn erinnert.

Rolf Stelter

W+M Flachdachbau
Industriedächer
Neubau + Sanierung
Waldmann & Meyer
GmbH u. Co. KG
Zur Aumundswiese 1
2800 Bremen 61
Fernruf (04 21) 82 22 66

Die freundlichen Spezialisten
Fenster aus Holz, Kunststoff und Aluminium.
Automatic-Türanlagen
Haustüren.
LENDEROTH GLASBAU
Seit 1874
Lieferung und Einbau für Althäuser und Neubauten.
Reparatur-Schnelldienst.
Hohweg 5
2800 Bremen 1
Tx 02 44 184
04 21 - 39 006-0

Parkhotel Seeseite

Parkhotel Parkseite

Marktplatz – Westseite. Entwurf aus dem Jahre 1947, in dem zuerst die Idee der zweigiebeligen Rathsapotheke gebracht wurde.

Zustand 1954 vor dem Wiederaufbau

Stadtwaage in der Langenstraße, Eingangshalle

Zweigstelle der Sparkasse in der Bahnhofstraße – ein Beispiel liebevoller Gestaltung im Detail

Bremer Preis für Heimatforschung 1988

Auch in diesem Jahr schreibt der Senator für Bildung, Wissenschaft und Kunst der Freien Hansestadt Bremen wieder den Bremer Preis für Heimatforschung aus, der mit DM 3000,– dotiert ist. Mit dem Preis soll die Bedeutung der Heimatforschung und die persönliche Leistung von Laienforschern anerkannt werden. Ausgezeichnet können werden Arbeiten aus dem Bereich der natur-, kultur- und sozialwissenschaftlichen Heimatforschung Nordwestdeutschlands, insbesondere des Bremer Umlands. Hierzu gehören z. B. die Fächer Archäologie, Biologie, Geologie, Kunstgeschichte, Meteorologie, Naturschutz, Siedlungsgeschichte, Sozialgeschichte und Volkskunde.

Der Preis soll die **nicht professionelle** wissenschaftliche Betätigung fördern und insbesondere interessierte junge Menschen zu intensiver Beschäftigung mit den vielfältigen Erscheinungsformen und Problemen ihrer Umwelt ermutigen. Arbeiten von auf dem Arbeitsgebiet ausgebildeten, tätigen oder in der Ausbildung befindlichen Bewerbern können nicht ausgezeichnet werden. Die Arbeit darf nur eigene Forschungsergebnisse beinhalten und noch nicht veröffentlicht sein.

Der Bewerberkreis ist nicht eingeschränkt, d. h. es können sich Schüler, Studenten, Hausfrauen, Berufstätige, Arbeitslose und Rentner bewerben. Zur Anregung und Veranschaulichung sind die Themen der letzten drei preisgekrönten Arbeiten aus den Jahren 1984 bis 1986 aufgeführt: „Pilzflora des Naturschutzgebietes Sodenmatt, Platjenwerbe und Stubben/Gang durch die Geschichte, Werk des Architekten H. Stoffregen".

Die Arbeiten müssen spätestens am 31. August 1988 beim Senator für Bildung, Wissenschaft und Kunst, Referat 58, Rembertiring 8–12 (Postanschrift) eingegangen sein oder nach vorheriger telefonischer Abstimmung (Telefon (0421) 3616211) im Dienstgebäude Katharinenstraße 12–14 übergeben werden. Dort kann auch ein Merkblatt mit dem vollständigen Ausschreibungstext angefordert werden.

Im letzten Jahr erhielt Heinrich Winkler für seine Arbeit „Loggerjantjes – Zum Heringsfang in die Nordsee und zurück" den Preis.

Buchbesprechung

Klaus von Beyme

Der Wiederaufbau – Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten
Piper Verlag München 1987
314 Seiten Text, 61 Fotos des Autors, DM 88,–

Der Autor ist 1934 in Schlesien geboren, er studierte Politikwissenschaften, Geschichte, Soziologie, Kunstgeschichte. Von 1967 bis 1972 war er Professor für Wissenschaftliche Politik an der Universität Tübingen, seit 1973 ist er Leiter des Instituts für Politikwissenschaften an der Universität Heidelberg.

In der Einleitung schreibt Beyme: „Die Berücksichtigung vieler Ansätze wird zusammengehalten durch eine überwiegend sozialwissenschaftliche Betrachtungsweise bis hin zu ästhetischen Fragen. Dominant bleibt die Perspektive auf die Verbindung von Städtebau und Politik. In zweifacher Hinsicht wirkt Politik auf den Städtebau ein: – durch ideologisch fundierte Leitbilder, die immer auch sozialtheoretische und politische Vorstellungen enthalten, – durch bewußte Intervention des Staates im Bereich des Städtebaus."

Beyme schließt die Einleitung mit der Umkehrung eines Werbeslogans für Bildungsreisende: „Man sieht nur, was man weiß" in „Man weiß nur, was man sieht", dies beweisen nicht nur die Fotos des Autors, man spürt es auch – zwischen den Zeilen.

In dem Geleitwort des Verlages auf der Innenseite des Umschlages wird der Inhalt des Buches so anschaulich beschrieben, daß der Text hier gebracht werden soll: „Diese Studie ist der erste Versuch einer umfassenden vergleichenden Würdigung der Baupolitik in beiden deutschen Staaten seit 1945. Die Zerstörung der deutschen Städte, die sozialen Fragen der Teilung des Deutschen Reiches, Kontinuität und Diskontinuität der Architekten und Städteplaner und ihrer städtebaulichen Leitbilder werden behandelt. Baugesetzgebung und Stadtplanung werden ebenso beleuchtet wie die wirtschaftlichen Grundlagen des Wiederaufbaus. Wohnungsbaupolitik und ihre sozialen Aspekte stehen neben den Bemühungen um die Wiederherstellung der künstlerischen Einheit der deutschen Städte, die immer, mehr als in anderen Ländern, auch Objekt der nationalen Identitätssuche der Deutschen gewesen sind."

Die Darstellung beruht auf persönlicher Kenntnis der Städte und auf einer kritischen Auswertung der umfassenden Literatur. In den Anmerkungen zu den zwölf Kapiteln des Buches sind über 700 Bücher, Aufsätze u. ä. als Quellen angeführt, das Verzeichnis der Städtemonographien umfaßt 115 Städte in den beiden deutschen Staaten.

Dem Buch ist eine weite Verbreitung zu wünschen, nicht nur unter den Architekten und Kommunalpolitikern, sondern darüber hinaus bei allen Bürgern, die an der schicksalsschweren Vergangenheit unseres Volkes interessiert sind; deren Zahl kann nicht groß genug sein.

Wilhelm Wortmann

Der Aufbau
Zeitschrift der Aufbaugemeinschaft Bremen e. V.,
Gerhard-Iversen-Hof 1, 2800 Bremen 1, Tel. 324190

Herausgeber und Anzeigenverwaltung
Verlag Der Wiederaufbau
2800 Bremen, Gerhard-Iversen-Hof 1

Verantwortlich Dr. Jan Lüning

Redaktion Professor Dr.-Ing. Wilhelm Wortmann

Der Aufbau erscheint halbjährlich

Registergericht Bremen, HRA 18551, Gerhard-Iversen-Hof 1,
2800 Bremen 1, Tel. (0421) 324190.

Für unverlangte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Zum Abdruck angenommene Beiträge unterliegen der freien Verfügung des Herausgebers, wenn nicht ausdrücklich anders vereinbart. Die mit vollem Namen oder mit den Initialen gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers dar.

Nachdruck, auch auszugsweise, einschließlich des Rechts der Übersetzung in fremde Sprachen und der fotomechanischen Wiedergabe oder einer sonstigen Vervielfältigung, auch in Mikroform, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Gerichtsstand Bremen

Jahresbezugspreis: DM 20,– inkl. 7 % Mehrwertsteuer, Einzelstück DM 10,– inkl. 7 % Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandspesen. Die Bezugsdauer verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn bis zum 1. Dezember des laufenden Jahres keine Abbestellung erfolgt ist.

Druck: Druckhaus Friedrich Pörtner,
Kapitän-Dallmann-Straße 41/43, 2820 Bremen 71.

druckt für Sie Drucksachen aller Art.

DRUCKHAUS FRIEDRICH PÖRTNER

2820 BREMEN-BLUMENTHAL
KAPITÄN-DALLMANN-STR. 41/43
0421/60082-0

+PEINEMANN SOHN PS

Sanitär · Heizung · Klima · Klempnerei

Bremen	Bremerhaven	Hamburg
Tel.: 450101	Tel.: 20621	Tel.: 5232036
(0421)	(0471)	(040)

Walter Kattenbusch
gegr. 1910
Dacheindeckungen, Fassaden-Verkleidungen
BREMEN, Graf-Haeseler-Str. 106, Ruf 44 90 24
Postfach 110 427

ENNO ROGGEMANN
Holzimport
28 Bremen, Gelsenkirchener Straße 25
Tel.: (04 21) 5 15 21 - Telex 02 44060
Schnittholz aus aller Welt!
Sperrholz, Platten, Türen, Vertäfelungen
Katalog mit Lieferprogramm auf Anfrage

ZIMMEREI · ING. HOLZBAU · HOLZLEIMBAU

JOHANN HOCKE GMBH HOLZBAU KG
2800 BREMEN 1, Kornstraße 225
Ruf (04 21) 55 91 41

OTTO BOLLHAGEN
GmbH & Co.

MALEREIBETRIEB

Bremen, Parkallee 205 · Fernruf 21 10 41

Ernst Nipp & Co.
Fassaden- und Fensterbau
2800 Bremen 1
Telefon (04 21) 5 37 01 - 0
Telex 2 45 810

Fenster und Fassaden aus farbigem Aluminium.

Dyckerhoff & Widmann
AKTIENGESELLSCHAFT
BAUUNTERNEHMUNG HOCH- UND TIEFBAU
BETONWERKE, SCHLÜSSELFERTIGE BAUTEN

GEGRÜNDET 1865 **NIEDERLASSUNG BREMEN** 28 BREMEN BENNIGSENSTR. 2/4/6 POSTFACH 106160
Betonwerk Syke 2808 Syke Am Ristedter Weg 4

NUR TOURISTIC PARTNER

Wir vermitteln die ganze Welt der Urlaubsfreuden mit leistungsstarken Reiseveranstaltern.

DB

Ihr Fahrkartenschalter im Herzen der Stadt – Eisenbahnfahrkarten für In+Ausland mit allen Reservierungen.

IATA

Flugscheine weltweit mit Lufthansa und allen anderen Linienflug-Gesellschaften – Firmen-Service.

KARSTADT versicherungs-service

- Kraftfahrt-Versicherungen
- Rechtsschutz-Versicherungen
- Autofahrer-Sicherheitsbriefe
- Reise-Versicherungen
- Lebens-Versicherungen
- Familienschutz-Versicherungen (Hausrat – Haftpflicht – Unfall)

Ihr zuverlässiger Partner
KARSTADT reisebüro
Telefon 04 21/30 71 411

KARSTADT
Reise-büro