

Eröffnungsvortrag von Ralf Fücks

zur Tagung „Nah am Wasser gebaut“

Bremen, 28. August 2009

Der Weg über die neue Verbindungsstrasse aus der Innenstadt in den Europahafen, vorbei am renovierten Speicher 1 und den neu gebauten Port-Häusern mit ihrer prägnanten Architektur, ist für mich eine wahre Freude. Hier ist in erstaunlich kurzer Frist ein attraktives, lebendiges Stadtquartier entstanden, das ahnen lässt, wie die weitere Entwicklung der alten Hafenreviere am rechten Weserufer aussehen könnte. Hier ist etwas von der Aufbruchstimmung zu spüren, die das Projekt „Überseestadt“ mittlerweile ausgelöst hat, fast ein wenig Boomtown-Atmosphäre, die wir in Bremen so lange vermisst haben.

Die innerstädtischen Hafenreviere waren einmal die Herzkammer Bremens. Hier pulsierte das Leben, fanden Zehntausende ihren Lebensunterhalt. Damit ging es bergab, als der Stückgutverkehr von Container abgelöst wurde und die Schiffe zu groß für die beengten Hafenanlagen wurden. Ende der 80er Jahre war der Umschlag drastisch gesunken, parallel gingen die stolzen Großwerften AG Weser und Bremer Vulkan unter und hinterließen riesige Brachflächen – nicht nur städtebaulich, sondern auch im sozialen Gewebe der Stadt.

Während die ökonomische Aktivität erlahmte, waren die Hafenanlagen wie ein exterritoriales Gebiet gegen die angrenzenden Stadtteile abgeriegelt. Wenn sie sich jetzt wieder zur Stadt und ihren Bewohnern öffnen, ist das auch eine Art Rückkehr der Bremer zu einem zentralen Ort ihrer Geschichte. Es geht also nicht nur um eine ökonomische Reanimation, sondern zugleich um eine Rückbesinnung der Stadt auf ihre Wurzeln – und es geht um den Zugang der Bevölkerung zum Fluss, um die magische Beziehung zwischen Mensch und Wasser, die den Reiz dieser Reviere ausmacht.

Ich gestehe, dass die Freude über diese Entwicklung gemischt ist mit ein wenig Zorn, dass die Stadt so viele Jahre verloren hat, bis endlich die Blockaden durchbrochen werden konnten, die gegen eine Wiedereingliederung dieser traditionsreichen Flächen in den städtischen Raum organisiert wurden: Widerstände in der Handelskammer, bei einigen alteingesessenen Unternehmen und auch im Senat, der über viele Jahre in dieser Frage gespalten war.

Während andere Hafenstädte von London bis Oslo, Barcelona bis Baltimore, Hamburg bis Kopenhagen, Amsterdam bis Tel Aviv längst eine spektakuläre Erneuerung ihrer alten maritimen Reviere vorantrieben, haben wir in Bremen viel Zeit verloren – nicht nur Zeit, sondern auch öffentliche Investitionen, die für Gewerbeflächen auf der grünen Wiese vergraben wurden, während wertvolles Gelände in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt brach lag. Statt die Kräfte von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft zu bündeln, um dieses Riesenareal für innovative Betriebe,

Tourismus und Wohnen zu erschließen, haben wir uns verzettelt – und das in einer Stadt, die nicht gerade unter einem Immobilienboom und dem Andrang solventer Investoren ächzt.

Die Auseinandersetzung um die Zukunft dieses Areals tobte wenigstens 15 Jahre, von Mitte der 80er bis zum Beginn des neuen Jahrtausends. 1987 sind die Bremer Grünen zum ersten Mal mit der Parole „Mit dem Gesicht statt mit dem Arsch zur Weser“ in den Bürgerschafts-Wahlkampf gezogen – ein Bonmot, das wir dem Architekturprofessor Peter Kammerer verdankten. Es dauerte bis zum Jahr 2000, bis der Senat ein Entwicklungskonzept für die Umstrukturierung der alten Hafenviertel beschloss; noch einmal drei Jahre später folgte schließlich ein Masterplan als flexibles Rahmenwerk für eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in Europa. Es umfasst rund 300 ha, ist 3,5 km lang und 1 km breit und damit doppelt so groß wie die berühmte Hamburger Hafencity.

Bevor mit dem Umbau des Speichers XI und der Übersiedlung der Hochschule für Künste im Herbst 2003 der erste attraktive Entwicklungskern eingepflanzt wurde, kam es noch einmal zu einem veritablen Sündenfall, an dem die ganze Widersprüchlichkeit der damaligen Senatspolitik deutlich wird. Ende der 90er Jahre wurde der baufällige Überseehafen zugeschüttet. Städtebaulich attraktive Wassergrundstücke wurden zunichte gemacht und der Bremer Großmarkt (der jetzt euphemistisch „Bremer Frischezentrum“ heißt) mitten in die alten Hafenviertel verpflanzt: ein hässlicher Riesenkasten, der früh morgens jede Menge LKW-Verkehr anzieht, tagsüber wie tot daliegt und als gewerbliches Bollwerk gegen jede urbane Entwicklung in diesem Revier dienen sollte. Das war keine ökonomische, sondern eine politische Entscheidung: das letzte, teure Rückzugsgefecht der Betonfraktion um den ehemaligen Wirtschafts-Staatsrat Haller gegen die Modernisierer.

Es geht hier nicht um Parteipolitik. Die Grünen waren beileibe nicht die einzigen, die der Idee von der „Stadt am Fluss“ anhängen. In der Stadtplanung gab es eine ganze Reihe engagierter Mitarbeiter, die mit langem Atem und wechselnden Senatoren die Öffnung der alten Hafenviertel für urbane Entwicklungen betrieben. Auch meine ehemalige Kollegin Evi Lemke wagte sich als Bausenatorin Ende der 80er Jahre mit der Idee hervor, 5000 Wohnungen im Europahafenquartier zu bauen – und wurde dafür schrecklich vermöbelt. Eine wichtige Rolle spielten auch die Bremer Sektion des Bundes Deutscher Architekten und die Architektenkammer, die schon früh die städtebaulichen und architektonischen Potentiale der alten Hafenviertel erkannten. Es war eine Freude, mit ihnen zusammen zu arbeiten.

Schließlich kann man die Pionierunternehmer gar nicht genug loben, die in den letzten Jahren ein interessantes – und auch kommerziell erfolgreiches – Projekt nach dem anderen in diesem Areal auf die Beine gestellt haben, vorneweg das Bremer Immobilienunternehmen Justus Grosse. Die ganze Entwicklung ist ja gar nicht anders denkbar als in Form einer „Public Private Partnership“, in der öffentliche Infrastrukturinvestitionen den Weg für private Bauvorhaben bahnen.

Die Konflikte, die um diese historischen Flächen ausgetragen wurden, verliefen im Wesentlichen entlang zweier Achsen:

Erstens zwischen den Verfechtern einer strikten räumlichen Trennung von Arbeiten, Wohnen und Freizeit und den Anhängern einer Mischung dieser Funktionen. Mit anderen Worten: Gewerbliche Monokultur gegen städtische Vielfalt. So kann man noch bis in die letzten Jahre in den Stellungnahmen der Handelskammer einen hartnäckigen Widerstand gegen das Vordringen von modernen Dienstleistungen, Kultur, Gastronomie und vor allem von Wohnen in die alten Hafenreviere finden. Ihr Ziel war es, diese Flächen in alle Zukunft für transportintensives Gewerbe zu reservieren – alles andere störte aus dieser Sicht nur. Nicht zuletzt ging es dabei um die Verteidigung sagenhaft günstiger Pachten und Mieten auf innenstadtnahem Terrain, die eine derart extensive Flächennutzung erst ermöglichten. Das ganze Areal, gerade mal 2 Kilometer entfernt vom Bremer Rathaus, war geprägt von großflächiger Lagerhaltung, ohne jeden Anreiz zu höherer Flächenproduktivität.

Die Gegenposition setzte auf Vielfalt, auf einen Mix von Dienstleistungen, Restaurants, Cafés, Clubs, Galerien, kulturellen Events, Grünanlagen, Yachthafen, Hotels, Einzelhandel und Wohnungen – kurz: auf die Mischung, die ein lebendiges Stadtquartier ergeben. Dabei ging und geht es nicht darum, die wenigen noch vorhandenen Produktionsbetriebe (wie Kellogs) zu vertreiben – das Gebiet ist groß genug für eine friedliche Koexistenz mit hinreichenden Abstandsflächen.

Die zweite Konfliktachse verlief zwischen der Ausweisung immer neuer Gewerbe- und Wohnungsbauflächen am Stadtrand und dem Primat der Innenentwicklung. Plastisch gesagt: Die einen griffen nach der Hemelinger Marsch, dem Niedervieland und dem Hollerland, die anderen sahen die Zukunft in den alten Industrie- und Hafenarealen, die im Gefolge des Strukturwandels der 70er und 80er Jahre brach gefallen waren oder zumindest unter Wert genutzt wurden. Das ist nicht nur eine Frage von Natur- und Landschaftsschutz. Dahinter stehen auch unterschiedliche Vorstellungen von der Zukunft der Stadt. Inzwischen ist klar, dass Bremen angesichts stagnierender Bevölkerungszahlen und knapper öffentlicher Mittel vor allem nach Innen wachsen muss – und dass damit die Stadt auch an Attraktivität gewinnt, für ihre Bewohner wie für Touristen.

Wenn man nach den Weichenstellungen schaut, die zur Wiederbelebung der alten Hafenreviere geführt haben, kommt man an der viel gescholtenen „Ampel-Koalition“ nicht vorbei. In diesen Jahren zwischen 1991 und 1995 wurde vieles gesät, was heute Früchte trägt – etwa der Ausbau der Schlachte zur beliebtesten Bremer Flaniermeile. Wir entwickelten erste Planungen für das Gebiet zwischen Weserbahnhof und AG Weser und organisierten einen städtebaulichen Workshop. Ich bewundere noch heute eine Arbeit des Bremer Architekten Harm Haslob, der einen Durchstich des Europahafens zur Weser vorschlug, also die Schaffung einer Weserinsel, die durch Brücken mit dem Ufer verbunden sein sollte. In diese Jahre fielen auch erste Gespräche mit Eduscho über eine Öffnung für neue Nutzungen, damals noch fast ein Tabubruch. Auch die Anbindung des Gebiets an die Innenstadt und den Bremer Westen durch eine Straßenbahnlinie geht auf diese Zeit zurück. Und

wir wären sicher schneller damit vorangekommen ohne den ständigen Kleinkrieg mit der Hafenlobby und dem Wirtschaftsressort, die sich mit Händen und Füßen gegen eine Entwicklung wehrten, die anderswo bereits in vollem Gang war.

Ein paar Jahre zuvor, hatte Klaus Wedemeier bei seiner Regierungserklärung nach der Bürgerschaftswahl 1987 die Parole „Mut zur Zukunft“ ausgegeben. Ich erwiderte mit einer Rede, die ein Zukunftsszenario für Bremen im Jahr 1999 entwarf; eine Reise entlang der Weser von Hemelingen bis Blumenthal. Darin gab es eine große Freilichtbühne auf dem Teerhof, städtisches Wohnen und ein Gründerzentrum für alternative Energien im Europahafen, Filmstudios auf dem AG Weser-Gelände und einen innerstädtischen Schiffspendelverkehr auf der Weser. Wedemeier, den ich später zu Zeiten der Bremer Ampelkoalition schätzen lernte, unterbrach mich mit dem Zwischenruf „Das ist eine Rede gegen Bremen“, und Bürgerschaftspräsident Klink überlegte, ob er mir das Wort entziehen sollte.

Inzwischen ist viel Wasser die Weser hinuntergeflossen; es gibt wieder eine direkte Anbindung der Hafenreviere mit Innenstadt und dem Bremer Westen; Großveranstaltungen wie der Kirchentag haben Zehntausende in das Areal gezogen und den Blick für seine Möglichkeiten geöffnet; am Eingang zum Überseequartier entsteht das höchste Bürogebäude Bremens; die Lofts am Europahafen sind ausgebucht; neue Firmen siedeln sich an; erste Wohnprojekte sind im Gang; Restaurants und Ausstellungen beleben das Quartier. Diese Rückwendung Bremens an die Weser war keine Erfindung einer kleinen Schar von Enthusiasten. Vielmehr handelt es sich um einen großen, international wirksamen Trend, der mit einiger Verspätung auch in Bremen ankam. Der Fairness halber muss man erwähnen, dass Bremerhaven diese Entwicklung frühzeitig und mit Erfolg betrieben hat – der Fischereihafen und die spektakuläre neue Wesermeile mit dem Deutschen Auswanderermuseum und dem Klimahaus geben davon Zeugnis.

Hinter diesem urbanen Trend zum Wasser steckt die Krise der alten maritimen Strukturen, die gewachsene Bedeutung städtischer Dienstleistungen und des Städtetourismus, die Wiederentdeckung urbaner Vielfalt und der Reiz einer Mischung aus Tradition und Moderne. Nicht zu vergessen die Lust an der Inbesitznahme historischer Stadträume und Gebäude durch Menschen, die aus dem Alten etwas Neues machen wollen: Architekten, Unternehmer, Künstler, Projektemacher. Davon kann es gerade in einer wirtschaftlich gebeutelten Stadt wie Bremen nicht genug geben.

Noch eine Bemerkung zum Schluss: „Stadt am Fluß“ bedeutet mehr als die Wiederentdeckung der alten Reviere zwischen Innenstadt und Gröpelingen. Dazu gehören Uferpromenaden wie die Schlachte und der Osterdeich, das Teerhofareal, die Kultur- und Theatermeile zwischen Ostertor und Neustadt, das Gelände um das alte Wasserwerk am linken Weserufer, das neue Weserkraftwerk, Windenergiefirmen auf dem Vulkan-Gelände und eine Aufwertung der Hafenable in Bremen Nord. Schöne Aussichten für Bremen – und lohnende Herausforderungen für Planer, Politik und Investoren.