

Eberhard Syring

Spuren im Stadtraum

Architektonische Formkonzepte. Bedingungen und Wandlungen am Beispiel der jüngeren Architekturgeschichte Bremens



Abb. 1: Folder der Ausstellung im Focke-Museum

Der Titel der Ausstellung „Soviel Wandel war nie“ findet auf eindrucksvolle Weise Bestätigung, betrachtet man die Erscheinungsformen, Stile und Leitbilder, die die gebaute Umwelt in der jüngeren Vergangenheit – womit wir hier die sechs Jahrzehnte seit der Aufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg meinen – geformt haben. Bezeichnenderweise befinden sich auch Architekturabbildungen auf dem Titelblatt des Folders. „Soviel Wandel war nie“ – in dem Titel

verbirgt sich ja die Aussage: Wandel hat es immer gegeben, aber noch nie ist er in so kurzen Intervallen erfolgt. Ich will das in meinem Vortrag am Beispiel der Architektur- und städtebaulichen Entwicklung unserer Stadt darstellen.

Dabei muss von vornherein klar sein: Die Wandlungen im Erscheinungsbild von Architektur und Stadträumen äußern sich lokal, haben aber nur in einem begrenztem Maß lokale Ursachen. Mit anderen Worten: Es gibt eine Bremen-spezifische Dimension in dem hier zu beschreibenden Prozess. Im Wesentlichen ist aber der Wandel geprägt durch ein komplexes Zusammenspiel allgemeiner politischer und wirtschaftlicher, demografischer und gesellschaftlicher, technologischer und kultureller Bedingungen. Im Bereich von Architektur und Städtebau spiegeln sich diese allgemeinen Rahmenbedingungen unter anderem in einem Fachdiskurs wider, wie er in Fachzeitschriften, in Berufsverbänden, an Universitäten, auf Kongressen oder auch in Form von Wettbewerben ausgetragen wird. Dieser Fachdiskurs produziert letztlich durch die Kritik am Bestehenden oder durch Schaffung neuer Leitbilder die Legitimationen für den Wandel in der gebauten Umwelt.

Betrachtet man also den Wandel in Architektur und Städtebau, dann ist dieser zum einen allgemeinen Entwicklungen mitunter sogar globaler Dimension zu verdanken – man denke etwa an das weltweit gewachsene Bewusstsein für Umweltfragen. Heruntergebrochen auf die spezifischen Anforderungen des Planens und Bauens werden sie, wie erwähnt, durch einen vielschichtigen Fachdiskurs, der sich schließlich bis in rechtliche Resultate zum Beispiel Bebauungsplanänderungen durchschlagen kann. Und zuletzt gehört zu den Bedingungen des Wandels der gebauten Umwelt noch eine (wenn auch nicht allzu hoch zu bewertende) lokale Dimension. In Bremen könnte man hier vorwegnehmend von einem gewissen Beharrungsvermögen als

einer vorherrschenden Mentalität sprechen, die allzu radikalen Veränderungen eher skeptisch gegenübersteht.



Abb. 2: Bremer U-Bahn-Träume. Fotocollage des Planungsamtes aus den 60er Jahren

In der Hansestadt ist selten Avantgarde-Architektur entstanden, aber auch städtebaulich fragwürdige Großprojekte hatten es hier oft schwerer als anderswo, weshalb Bremen letztlich keine Unterpflasterbahn, keine „Ost-Tangente“ und keine „Hollerstadt“ bekommen hat.

Im Folgenden will ich versuchen, die hier genannten drei Bedingungs Ebenen des Wandels in der gebauten Umwelt (die allgemeine, die fachspezifische und die lokale) auf die wichtigsten Phasen der baulichen Entwicklung seit 1950 anzuwenden. Zwar ist die Stadt einem ständigen Wandlungsprozess ausgesetzt, doch es gibt Kennzeichen dafür, dass sich das bauliche Erscheinungsbild über gewisse

Zeiträume hinweg relativ konsistent entwickelt, sodass man – wie in anderen Bereichen von Kultur und Alltagswelt auch – von einem bestimmten vorherrschenden Zeitstil sprechen kann. Von heute aus betrachtet macht diese zeitspezifische Formung der Bauten und Räume Stadt für uns in gewisser Weise lesbar. Es sind Zeitspuren, die uns etwas von den Ideen und Wünschen ihrer Entstehungszeit zu vermitteln vermögen, was wir zu unseren persönlichen Gegenwartserfahrungen in Relation setzen können. Die Stadt ist somit eine Art lebendiges Geschichtsbuch.

Als Architekturhistoriker, der sich schon längere Zeit mit den Wandlungen in der jüngeren Baugeschichte auseinandersetzt, scheint es mir sinnvoll, die letzten sechs Jahrzehnte in vier Phasen von jeweils rund 15 Jahren einzuteilen. Die erste Phase könnte man mit „Zwischen Tradition und Moderne“ überschreiben; die zweite mit „Wachstumseuphorie und Grenzen des Wachstums“; die dritte mit „Rückbesinnung im Zeichen der Postmoderne“; die vierte mit „Innerer Stadtumbau und Zweite Moderne“.

Erste Phase: Zwischen Tradition und Moderne – 1950 bis 1964

Als man in Bremen Anfang der 1950er Jahre langsam wieder die Bauproduktion aufnahm, war mit dem Begriff „Aufbau“ oder „Wiederaufbau“ die damals wohl entscheidende Rahmenbedingung angedeutet – schon bald musste man auch den Begriff „Wachstum“ hinzufügen. Zahlreiche Städte in Europa waren zu großen Teilen zerstört – so auch Bremen. Zugleich war mit dem NS-Staat ein diktatorisches Regime besiegt. Es galt in Deutschland eine demokratische Gesellschaft aufzubauen. Das geschah bekanntlich aber nach unterschiedlichen Mustern, Deutschland wurde zweigeteilt. Der Ost-West-Konflikt, der „Kalte Krieg“, setzte schon bald ein und verhinderte eine tiefgreifende Aufarbeitung der NS-Vergangenheit. Der in der Bundesrepublik im Lauf der fünfziger Jahre beginnende wirtschaftliche Aufschwung tat

ein Übriges – die Westdeutschen waren zu stark mit Arbeiten und Konsumieren beschäftigt, um sich mit ihrer jüngeren Vergangenheit zu befassen.

Bezogen auf Fragen von Architektur und Städtebau und auf den Fachdiskurs, der diese Disziplinen nach dem Weltkrieg bestimmte, galt es, Anschluss zu finden an die moderne Entwicklung in der Architektur. In der Weimarer Republik hatten deutsche Architekten international in der Architektur eine Vorreiterrolle eingenommen – das Dessauer Bauhaus mag hier als Stichwort ausreichen. Infolge der NS-Kulturpolitik, die modernes Bauen als „Kulturbolschewismus“ diskreditiert und weitgehend ausgeschaltet hatte, musste nach 1945 erst wieder ein baukulturelles Informationsdefizit ausgeglichen werden – der Blick ging damals in die USA, nach Skandinavien, aber auch in Nachbarländer wie die Schweiz oder die Niederlande.

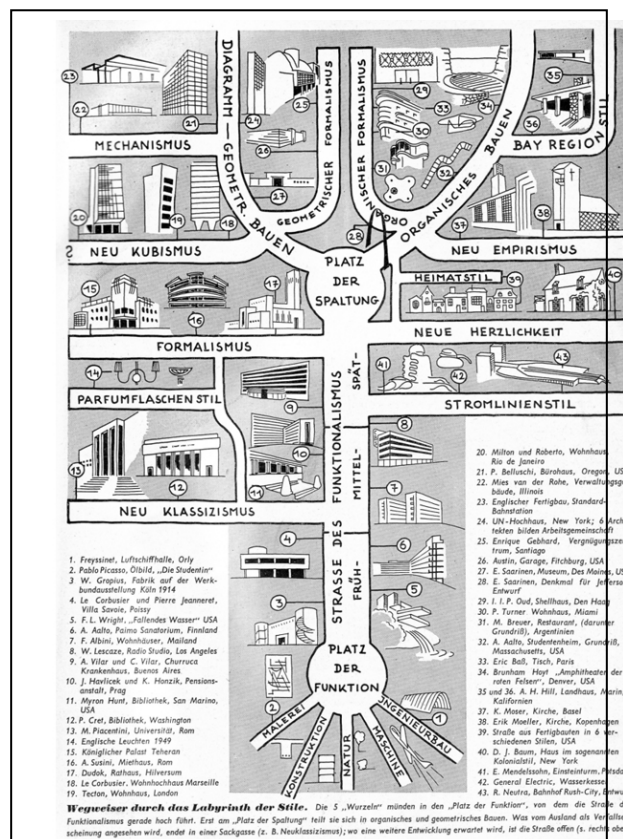


Abb. 3: Im Labyrinth der Stile, Neue Bauwelt 1950 Heft 34

Die in der Neuen Bauwelt veröffentlichte Grafik zeigt, dass die Orientierung für Architekten im Labyrinth der modernen Stile kein leichtes Unterfangen gewesen sein mag. Hinzu kam, dass nicht wenige der traditionalistisch geprägten Architekten, die in der NS-Zeit baudeologisch auf Kurs lagen, in der Aufbauzeit ohne Bedenken ihre Auffassung beibehielten. Das gilt insbesondere für die Anhänger der so genannten Stuttgarter Schule, die sich bereits in den 1920er Jahren unter dem Einfluss der Professoren Bonatz und Schmitthenner mit einer bescheidenen traditionalistischen Architektur gegen das Neue Bauen positioniert hatte.



Abb. 4: Traditionalistische Bauten am Altenwall Anfang der 1950er Jahre



Abb. 5: Schwung und Leichtigkeit Jugendherberge an der Weser 1955. Architekt Carsten Schröck

Modernisten und Traditionalisten lieferten sich einige heftige Auseinandersetzungen, ehe sich im Laufe der fünfziger Jahre in Westdeutschland ein gemäßigt moderner Baustil durchsetzte, der auf leicht wirkende, schwungvolle Formen setzte und eine Unbekümmertheit ausstrahlte, die im Gegensatz zu den Erfahrungen und der Architektur der NS-Zeit stand. Man kann sich darüber streiten, ob dieser später so genannte Fünfzigerjahre-Stil für die Lebensfreude einer Generation der Überlebenden steht oder für die naive Über-

tünchung und Verdrängung einer nicht aufgearbeiteten Vergangenheit.



Abb. 6: Moderne Wohnbauten im Grünzug. Illustration zum neuen Bremer Westen 1955

In städtebaulichen Fragen schien man sich darüber einig zu sein, dass sich eine Rekonstruktion der zerstörten Stadtteile bzw. ihrer Bebauungsstruktur ausschlossen. Gerade die Stadtviertel, die im Zuge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert entstanden waren, galten schon seit längerem und über ideologische Grenzen hinweg mit ihrer engen Blockbebauung und dem Nebeneinander von Fabriken und Wohnhäusern als hygienisch bedenklich und somit als potenzielle Umbau- und Sanierungsfälle. Als städtebauliches Gegenmodell entstand die „funktionsgetrennte Stadt“, wie sie moderne Architekten erstmals werbewirksam Anfang der 1930er Jahre in der „Charta von Athen“ festgehalten hatten. Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freizeit sollten sich in jeweils voneinander getrennten Räumen abspielen. Eine Untergliederung der funktionsgetrennten Stadtquartiere in so genannte

Nachbarschaften (Einheiten von Kleinstadtgröße mit 5000 bis 10.000 Einwohner) war ein Modell, das auch Stadtplanern in der NS-Zeit vorschwebte. Im Fachdiskurs der 1950er Jahre hatten sich für das bevorzugte städtebauliche Modell der funktionsgetrennten Stadt Begriffe wie „Stadtlandschaft“ oder die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ verbreitet.

Dissens gab es allenfalls in der Frage, wie in den von Zerstörungen geprägten Innenstädten mit der historisch wertvollen Bausubstanz umgegangen werden sollte, ob bestimmte zerstörte Orte oder Stadtbilder sogar in Anlehnung an das historische Vorbild nachgeschaffen werden sollen. Der Prinzipalmarkt in Münster oder der Stadtkern von Freudenstadt sind Beispiele einer solchen gebauten Erinnerungspolitik.



Abb. 7: Aufbau der Sögestraße 1952

Mit der West- und Südseite des Marktplatzes und mit der Sögestraße lässt sich ähnliches auch in Bremen feststellen. In anderen Städten wie in Kassel oder Hannover dominierte dagegen auch im Kern eine aufgelockerte Bauweise und ein fließender Raum, der mehr und mehr auch dem Fluss des wachsenden Automobilverkehrs gerecht zu werden hatte. Der Konflikt zwischen Tradition und Moderne wurde schließlich in der Regel pragmatisch angegangen: In den westdeutschen Innenstädten der Aufbaujahre existierte beides – einerseits Orte mit historischen Bauten (auch Traditions- oder Denkmalsinseln genannt), andererseits Großkaufhäuser und leistungsfähige Verkehrsstrassen – unmittelbar und unvermittelt nebeneinander.

Betrachtet man unter diesen allgemeinen und fachinternen Voraussetzungen die spezifische Lage in Bremen, so lässt sich feststellen, dass ein grundlegendes modernes städtebauliches Konzept der Auflockerung in den kriegszerstörten Gebieten des Bremer Westens und der westlichen Innenstadt sowie in den neu entstehenden Stadterweiterungsgebieten Übereinstimmung fand. Bremen war in den fünfziger und sechziger Jahren eine der am stärksten wachsenden Städte in der Bundesrepublik. Die Vorkriegseinwohnerzahl von 445.000 war bereits 1951 wieder erreicht – sie sollte rund zwanzig Jahre später mit knapp unter 600.000 ihren Höchststand erreichen. War man sich weitgehend darin einig, dass der Wohnungsbau in moderner durchgrünter und aufgelockerter Bauweise erfolgen sollte, so gab es Differenzen in der Frage nach den zu bevorzugenden Haus- und Wohntypen. Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau bildeten den Schwerpunkt der sozialdemokratischen Wohnungsbaupolitik, von der bürgerlichen Seite wurden dagegen das Reihenhaus in der Tradition des Bremer Hauses oder die Eigentumswohnung im Geschosswohnungsbau propagiert. Charakteristischen Ausdruck fanden diese Haltungen in den Produktionen der großen Wohnungsbaugesellschaften wie der im gewerkschaftlichen Kontext fundierten GEWOBA auf der

einen, der Bremer Treuhandgesellschaft für den Wohnungsbau auf der anderen Seite, letztere ein Kind der bürgerlich-konservativen Aufbaugemeinschaft, die sich der Förderung des Wohneigentums verschrieben hatte.

In dem ersten großen städtebaulichen Projekt, der Neubebauung des kriegszerstörten Bremer Westens Mitte der 1950er Jahre, standen die genannten unterschiedlichen Auffassung bezüglich der bevorzugten Wohntypen noch etwas unvermittelt nebeneinander. Bei Aufbau des Bremer Westens ist allerdings gut die konsequente Funktions-trennung zwischen den Wohn- und Arbeitsbereichen zu erkennen. Reichte die Wohnbebauung vor dem Krieg bis an die Weser und die Hafenbecken heran, so wurde nun die Nordstraße zur Grenzlinie zwischen Wohnen und Arbeiten. Westlich der Nordstraße war Wohnen ausgeschlossen. Allein die Bewohner eines kleinen Quartieres, des Heimatviertels, verstanden es, sich gegen diese Umnutzung zur Wehr zu setzen. Sie konnten ihre zerstörten Häuser an alter Stelle, umringt von Hafennutzung, Anfang der fünfziger Jahre neu errichten.



Abb. 8: Sichtmauerwerk und Satteldächer - Das neue Stephanviertel

Ich will mich auf zwei Wohnungsbauprojekte konzentrieren, die Mitte der fünfziger Jahre aufgenommen wurden. Sie repräsentieren die beiden genannten unterschiedlichen Haltungen. Das neue Stephani-Viertel verkörpert gut die konservative Position im damaligen Wohnungsbau. Auf den Trümmern des einst dicht besiedelten Kleinteile-Viertels um die Stephani-Kirche entstand unter der Regie der Treuhand eine durchgrünte Wohnanlage mit Reihenhauszeilen und einer viergeschossigen Randbebauung mit Eigentumswohnungen. Das Viertel zeigt einen intimen, kleinstädtischen Charakter, Backsteinmauerwerk und Satteldächer prägen das zurückhaltend wirkende Erscheinungsbild.



Abb. 9: Moderner Wohnungsbau in der Neuen Vahr. Das so genannte Schlangenhaus der Architekten Säume und Hafemann

Dagegen dominierte in der Neuen Vahr, dem Prestigeprojekt der Gewoba, eine bewusst modernistische Erscheinungsform mit Wohn-

zeilen und Punkthochhäusern – alle mit Mietwohnungen. Die Baukörper waren nach den Prinzipien der optimalen Besonnung angeordnet und standen unabhängig von der Straßenführung in einem landschaftsartig angelegten Umraum. Landschaftsräumlich angelegt war auch die Untergliederung der Gesamtsiedlung in fünf „Nachbarschaften“. In den Grüngürteln zwischen den Nachbarschaften befanden sich die öffentlichen Einrichtungen: Schulen, Kindergärten, Kirchen. Reihenhäuser gibt es zwar auch, doch nur in geringer Anzahl und ganz am Rand der Siedlung. Im äußeren Erscheinungsbild dominierte ein farblich gestalteter Putzbau, flach oder flach geneigte Dächer – nicht selten mit einem schnittigen Dachüberstand. Als architektonischer Mittelpunkt der Gesamtsiedlung diente ein elegant geschwungenes Wohnhochhaus des finnischen Architekten Alvar Aalto. Maßgebend für den Wohnungsbau der hier betrachteten Phase war das 1956 beschlossene „Gesetzes zur Behebung der Wohnungsnot im Lande Bremen“, mit dem eine Jahresproduktion von 10.000 Wohnungen in Angriff genommen wurde. Das muss sozialpolitisch sicherlich als eine große Tat gewertet werden. Architektonisch waren die neuen Siedlungen und Stadtteile die überall entstanden – wie Huchting, Neu-Schwachhausen, Marßeler Feld, Leher Feld oder Schweizer Viertel – bei weitem nicht so überzeugend wie das Prestigeprojekt Neue Vahr. Die vorherrschenden viergeschossigen Wohnzeilen mit Satteldach konnten auch durch eine gestaffelte Anordnung nicht viel an dem Gesamteindruck von Mittelmaß, Langeweile, gar Anonymität ändern. Schon bald machte sich ein „Unbehagen am deutschen Wiederaufbaustil“ breit, wie das der Philosoph Theodor W. Adorno 1964 formuliert hatte.

In Bremen war der architektonische Diskurs zu Beginn der Fünfzigerjahre stark von einem Streit zwischen Traditionalismus und Modernismus beherrscht. Schaut man sich viele Bauten dieser Zeit in der Innenstadt an, kann man sehen, dass zunächst fast alle Neubauten im

Stadtkern alles andere als ein modernes Erscheinungsbild aufwiesen. Die etablierten Architekten in Bremen machten architektonisch nach dem Krieg dort weiter, wo sie vor dem Krieg aufgehört hatten. Nicht wenige von ihnen waren durch die erwähnte „Stuttgarter Schule“ gegangen, sogar noch der junge Architekt Gerhard Müller-Menckens, der Anfang der Fünfziger in Bremen seine Tätigkeit als selbstständiger Architekt aufnahm. Diese Architekten sahen architektonische Fragen strikt von politischen Fragen getrennt.



Abb. 10: Rembertikirche 1951 Architekt Eberhard Gildemeister

Diese Gruppe beherrschte zunächst nicht nur die Bauaktivitäten in der Innenstadt sondern auch den Kirchenbau. Erst mit der Zionskirche von dem jungen Architekten Carsten Schröck hielt auch die Moderne im Sakralbau in Bremen Einzug. Doch die Gegenseite gewann rasch an Bedeutung. Neben frisch diplomierten Architekten wie

Schröck, wurden auch Architekten, die es aufgrund von biografischen Umständen nach Bremen verschlagen hatte, zu prägenden Vertretern der Nachkriegsmoderne in der Hansestadt. Das gilt insbesondere für das Duo Max Säume und Günther Hafemann, die nicht nur als Chefarchitekten der Wohnungsbaugesellschaft Gewoba hervortraten, sondern auch mit zahlreichen anderen Bauten das Bild eines auch modernen Nachkriegsbremens mitprägten.



Abb. 11: Schule an der Gottfried-Menken-Straße - Schulbibliothek.
Architekten Richter und Kläner

Ein Bauthema, bei welchem die modernen Architekten die Vormacht hatten, war zweifellos der Schulbau. Hier ist insbesondere der Name von Oberschulrat Wilhelm Berger zu nennen, der die konzeptionellen Grundlagen des Bremer Nachkriegsschulbaus legte, der damals auch über die Grenzen Bremens hinaus als progressiv galt. Architekten des Hochbauamtes wie Hans Krajewski und Ludwig Almstadt, aber auch

freie Architekten, wie Säume und Hafemann, Richter und Kläner oder Hubert Behérycz sorgten für eine vielfältige moderne Formensprache.

Auch innerhalb der Grenzen des Wallrings entstanden in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre erste moderne Gebäude. Hier könnte man das Finke-Hochhaus von Richter und Kläner erwähnen oder das AOK-Gebäude von Martin Zill. Im Laufe der fünfziger Jahre setzte sich die Moderne in Form des erwähnten typischen Fünfzigerjahre-Stils schließlich immer mehr durch, sodass selbst traditionalistische Architekten sich häufiger dieses Stils bedienten.



Abb. 12: Kaffeehaus am Emmasee 1964
Architekten Hans Budde und Carsten Schröck

Jüngere Architekten wie Hans Budde und Carsten Schröck gingen um 1960 bereits gewagtere formale Experimente ein, die neue konstruk-

tive Möglichkeiten und formale Möglichkeiten (etwa mit dem Material Sichtbeton) ausprobierten und sich von der bereits als zu konventionell empfundenen Fünfzigerjahre-Moderne absetzten. Die Stadthalle von Roland Rainer ist ebenfalls in diesem Zusammenhang zu erwähnen.

Man kann also zusammenfassend über das städtebauliche und architektonische Erscheinungsbild der Jahre zwischen 1950 und 1964 in Bremen sagen, dass sich die Fünfzigerjahre-Moderne als prägender Stil durchgesetzt hatte, dass aber auch, vor allem in der Innenstadt oder im Kirchenbau, traditionsgebundene Bauten im Stadtbild Zeichen setzten. Prägend waren für diese Zeit zudem eine Vielzahl gestalterisch belangloser Gebäude sowie die erwähnten formalen Experimente, die bereits nach neuen Horizonten strebten.



Abb. 13: Amerikanisches Generalkonsulat 1954. SOM Architekten



bb. 14: Allianzhaus am Herdentor 195. Architekt Heinz Logemann

Die unmittelbare räumlich Nähe von architektonischen Ausformulierungen des Traditionalismus und der Moderne – man denke an das Amerikanische Generalkonsulat von den US-Architekten Skidmore, Owings und Merrill und an der Allianz-Haus von Heinz Logemann, die etwa zu gleichen Zeit entstanden und fast in Sichtweite zueinander

liegen, offenbart den Grad einer formalen Differenz, die mitunter auch als eine Art Kulturkampf ausgetragen wurde.



Abb. 15: Haus der Bürgerschaft Wettbewerbsentwurf von Wassili Luckhardt



Abb. 16: Haus der Bürgerschaft Wettbewerbsentwurf von Gerhard Müller-Menckens

Gewissermaßen sein letztes Gefecht hat dieser Kulturkampf mit dem Streit um den Neubau des Hauses der Bürgerschaft ausgetragen. Der Wettbewerb fand 1959 statt. Es hatten sich ein moderner Entwurf von dem Berliner Architekt Wassily Luckhardt und ein traditionell-regionalistischer Entwurf von Gerhard Müller-Menckens als gleichwertig durchgesetzt.



Abb. 17: 1966 fertig gestellt - das Haus der Bürgerschaft von Wassily Luckhardt

In der anschließend in der lokalen und der Fachöffentlichkeit ausgetragenen heftigen Debatte um das richtige Bauen zwischen Rathaus, Schütting und Dom setzte sich schließlich der moderne Entwurf durch – allerdings nicht ohne mit Giebelandeutungen Konzessionen an den bremischen Geschmack gemacht zu haben.

Zweite Phase: Wachstumseuphorie und Grenzen des Wachstums – 1965 bis 1979

Wie die erste Nachkriegsphase zeichnet sich auch die zweite, die den Zeitraum zwischen 1965 und 1979 zusammenfasst, nicht durch formale Konsistenz aus. Wohl aber durch ein deutliches Absetzen von den Leitbildern der vorhergehenden: von der gegliederten und aufgelockerten Stadt ebenso wie vom Traditionalismus und der Fünfzigerjahre-Moderne. Es war der Soziologe Hans Paul Bahrdt, der um 1960 mit seinem Buch „Die moderne Großstadt“ zu einem Umdenken im Städtebau anregte. Der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich kritisierte 1964 in seinem einflussreichen Essay „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ die Fantasielosigkeit und Gestaltarmut des Nachkriegsstädtebaus. „Urbanität“ – als die kultivierte Form städtischen Lebens, die eine Balance zwischen Privatheit und Öffentlichkeit, individuellen und gesellschaftlichen Ansprüchen herzustellen vermag und das als spannend und anregend empfundene Zusammenleben von unterschiedlichen Menschen erst ermöglicht – entwickelte sich zu einer neuen Leitkategorie. In den eher künstlich anmutenden „Nachbarschaften“ der Nachkriegssiedlungen – denen schon bald der Ruch von „Schlafstädten“ oder „Grüne-Witwen-Vororten“ anhaftete – wurde gerade ein solches auf Gegensätzen basierendes urbanes Leben vermisst.

Mitte der sechziger Jahre befanden sich die Städte aber noch in einer Wachstumsphase. Neue Stadterweiterungsgebiete mussten erschlossen werden – bei knapper werdenden Grundflächen, die dafür zur Verfügung standen. Schon deshalb ist die neue städtebauliche Leitformel „Urbanität durch Verdichtung“ nicht nur auf einer Frage des bestmöglichen Zusammenlebens gegründet, sondern auch auf dem ökonomischen Kalkül einer maximalen Bodenausnutzung. Die bewunderte „Urbanität“ alter Städte hatte zunächst noch keine Konsequenz auf die Struktur des neu Gebauten.



Abb. 18: Urbanität durch Verdichtung -
Großblöcke in Tenever



Abb. 19: Die Großwohnanlage
Grohner Düne 1973

Urbanität allein durch bauliche Verdichtung zu erzeugen, erwies sich jedoch als eine Illusion. Nicht vollendete architektonische Megastrukturen wie die Grohner Düne, Wohlers Eichen oder Tenever in Bremen sind uns als bauliche Zeugnisse eines im Nachhinein naiv anmutenden Planungsoptimismus erhalten geblieben.



Abb. 20: Verkehr auf der Neuenlander Straße sechziger Jahre

In der Konsumgesellschaft dieser Wirtschaftswunderzeit war der Wohnungsbau von dem Wunsch nach immer mehr individueller Verfügungsfläche geleitet. Zwischen 1950 und 1967 wuchs die durchschnittliche Wohnungsgröße von 55 auf 82 qm an – mit steigender Tendenz. Man brauchte schließlich Platz für Kühlschränke, Waschmaschinen, Fernsehgeräte und so weiter.

Ähnlich rasant verlief auch die Automobilisierung der Bundesrepublik – mit weitreichenden Folgen für den Städtebau. Der sich immer häufiger stauende Verkehr unterstrich die Forderung nach einem „autogerechten“ Umbau der Städte. Von „Verkehrskatastrophe“ war gern die Rede. Die geplante Osttangente durch das Bremer Ostertorviertel ist nur ein Beispiel einer dem Primat des PKW gewidmeten Verkehrspolitik. Dass man solche Maßnahmen gern mit so genannten Flächen-sanierungen verband, belegt eine gewisse Rücksichtslosigkeit gegenüber der historischen Bausubstanz – seien es Einzelbauten oder Quartiere. Schon bald setzte sich die Erkenntnis durch, dass in den

Aufbaujahren mehr historische Substanz zerstört worden sei als im Krieg.



Abb. 21: Parkhaus Katharinenklosterhof. Architekt Carsten Schröck

In den Innenstädten war der ruhende Verkehr das große Problem, dem man durch immer mehr Parkhäuser begegnen wollte. Die Aufbaugemeinschaft hatte 1964 in einem Gutachten die Schaffung von 30.000 Parkplätzen im erweiterten Innenstadtbereich gefordert – 5000 Stellplätze gab es damals dort. Ein Gutachten von Prof. Grabe, Hannover, sah 1970 die Schaffung von 13 neuen Parkhäusern vor, darunter auch die Idee einer zweigeschossigen Tiefgarage unter dem Wallgraben – mit unterirdischem Rollsteig bis zum Marktplatz.

War die Konsumgesellschaft der Auslöser der so genannten „Verkehrskatastrophe“, so produzierte der gesamtgesellschaftliche Modernisierungsschub ein Phänomen, das man ab Mitte der sechziger Jahre „Bildungskatastrophe“ nannte. Man war zu der Erkenntnis gelangt, dass Deutschland im internationalen Vergleich vor allem im wissenschaftlich-technischem Bereich an Bedeutung verlöre, wenn

man nicht das Bildungssystem in stärkerem Maße auch bisher bildungsfernen Schichten öffne.



Abb. 22: Baustelle der Gesamtschule Ost

Es entstanden neue Schultypen wie Gesamtschulen und Schulzentren der Sekundar- und Primarstufe. Verbunden mit der Beschulung der geburtenstarken Nachkriegsjahrgänge hatte Bremen um 1970er ein gewaltiges Schulbauprogramm zu bewältigen, das man durch Typenbauten, Rationalisierungen der Bauproduktion und mit so genannten Mobilbauten in Angriff nahm. Dieser Versuch mag quantitativ und zum Teil auch pädagogisch einigermaßen gelungen sein – architektonisch steht er für einen klaren Rückschritt. War der Bremer Schulbau der fünfziger und frühen sechziger Jahre architektonisch höchst anspruchsvoll, so standen die gern als „Bildungsfabriken“ diskreditierten Großschulen der späten sechziger und frühen siebziger Jahre rasch im Kreuzfeuer der öffentlichen Kritik. Ähnliche Tendenzen einer baulichen Rationalisierung und „Entarchitekturalisierung“ ließen sich im Universitätsbau registrieren.



Abb. 23: Universität Bremen - Geisteswissenschaften II 1973

„Entarchitekturalisierung“ der Bauens meint: den Gebäuden fehlte eine individuelle Handschrift, ein Gesicht. Die großen Bauanlagen jener Zeit – seien es Schulzentren, Einkaufszentren, Universitäten, Kliniken – waren primär das Resultat angestrebter bautechnischer, funktionaler, wirtschaftlicher – mithin: quasi wissenschaftlicher – Optimierung. Momente wie Milieu, Gestaltung, stadträumlicher Kontext wurden, da relativ schwer in Formeln und Diagrammen zu erfassen, marginalisiert. Das Unbehagen gegen diese nur vermeintlich „schöne neue Welt“ war ein Keim des Aufbegehrens der jungen Generation um das Jahr 1968. Aber es gab in den späten sechziger und frühen siebziger Jahren auch andere, positive Tendenzen in der Architektur. Wichtige Einflüsse gingen von den europäischen Nachbarländern aus, kamen aus Skandinavien, den Niederlanden, England, Italien und der Schweiz.



Abb. 24: Altenheim im Marßeler Feld 1971. Architekt Veit - Heckrott

1974 wurde von der Bremer Sektion des Bundes Deutscher Architekten erstmals für das Land Bremen ein Architekturpreis, der BDA-Preis Bremen, ausgeschrieben, der seitdem im vierjährigen Turnus stattfindet und zu einer Art Qualitätssiegel für gute Architektur in Bremen und Bremerhaven geworden ist. Ich zeige hier einige prämierte Beispiele aus der angesprochenen Bauphase. Man erkennt Bauwerke, die eine markante Gliederung aufweisen und großen Wert auf Maßstäblichkeit und auf eine haptische Materialqualität legen. Der sichtbar gelassene Mauerstein, mal geschlemmt, mal als naturbelassen, gern auch kombiniert mit Sichtbeton, feiert eine Renaissance. Gelegentlich steht auch der schalungsraue Sichtbeton ganz im Mittelpunkt.



Abb. 25: Apotheke und Ärztebank 1972.
Architekt Otto Lindner



Abb. 26: Gymnasium Lesum 1965.
Architekt Hermann Brede

Die internationalen Einflüsse, die sich hier bemerkbar machten, führten auf den so genannten New Brutalismus zurück, der seit den fünfziger Jahren von England aus weltweite Ausbreitung fand. Als Gegen-

tendenz zu den glatten Fassaden etwa des Internationalen Stils oder zu den gestaltarmen anonymen Großprojekte präsentierte der Brutalismus wieder die Baumaterialien in ihrer rohen, ungeschliffenen – gleichwohl sinnlich-haptischen Qualität und gliederte die Baukörper spannungsvoll skulptural. Im Kontext der vorherrschenden Bauweisen jener Zeit kann hier von dem Versuch einer Wiedergewinnung architektonischer Selbstbehauptung gesprochen werden. Allerdings geriet der Brutalismus bald auch ins Kreuzfeuer einer zunehmenden Kritik an der modernen Architektur und am modernen Städtebau. Die ungeschickt gewählte Bezeichnung Brutalismus tat ein Übriges: man empfand damals fast alle baulichen Produkte als brutal gegenüber menschlichen Ansprüchen an die gebaute Umwelt.

Klaus Warwas provokatives Buch „Wird Bremen immer hässlicher?“ brachte diese emotional geprägte Kritik im lokalen Rahmen auf den Punkt. Zuvor hatte es auch anderenorts bereits Ausstellungen und Publikationen mit ähnlichem Tenor gegeben. Diese Kritik formulierte – neben einem ästhetischen Unbehagen an der Architektur jener Zeit – eine zunehmende Ablehnung der Automobil-fixierten Verkehrspolitik und entdeckte die urbanen Qualitäten historischer Stadtgrundrisse neu, vor allem die der innenstadtnahen Gründerzeitviertel. „Ölschock“ und „Denkmalschutzjahr“ mögen als Stichworte genügen, um ein neu entdecktes Umweltbewusstsein – auch für die gebaute Umwelt – anzudeuten.

Die sich in diesem Rahmen manifestierende Kritik war ein Anlass für ein Umdenken in der Stadtplanung und Architektur. Dieses Umdenken hatte aber auch mit wirtschaftlichen Einbrüchen zu tun, von denen Bremen besonders betroffen war. Für die Stadtplanung war die Erkenntnis entscheidend, dass eine prognostizierte Einwohnerentwicklung der Hansestadt auf 800.000 im Jahr 1990 nicht eintreten werde. Stattdessen wurde nun mit einer Bevölkerungsabnahme ge-

rechnet – auch aufgrund einer „Stadtflucht“ ins Umland, in den so genannten „Speckgürtel“.



Abb. 27: Der Neue Bauhof am Rembertikreisel sollte als Sitz der Bauverwaltung das höchste Bürogebäude Bremens werden

Die Verhinderung der Osttangente durch Bürgerprotest, der Bau-stopp zur Halbzeit in Tenever, das Scheitern einiger markanter Hochhausprojekte am Rembertikreisel, am Brill und am Herdentor – das alles waren Symptome für eine baupolitische Katerstimmung nach der Hochphase der Wirtschaftswunderjahre. Der Paradigmenwechsel, der sich damit vollzog, ging von einer Politik der Stadterweiterung zur Politik der Stadterneuerung und der Innenentwicklung über. Statt von Flächensanierung sprach man nun von behutsamer Stadterneuerung. Auch in der Verkehrspolitik vollzog sich ein Paradigmenwechsel: von der Präferenz des Individualverkehrs zur Förderungen des ÖPNV.

In der „Verkehrskonzeption 1971“ wurde festgelegt, dass in der Innenstadt keine weiteren Parkhäuser mehr gebaut werden sollten. Stattdessen setzte man auf Park-and-Ride und den ÖPNV. Was letzteren anbelangt, war man inzwischen von hochtrabenden U-Bahn-Planungen der sechziger Jahre abgekommen und hatte die Straßenbahn als zentrales öffentliches Verkehrsmittel wiederentdeckt. In der Ära der seit 1974 in Bremen tätigen Senatsbaudirektors Kulenkampff vollzog sich dieser Wandel in seinen zahlreichen Facetten deutlich, was in den auslaufenden siebziger Jahren aber erst in Ansätzen zu spüren war.

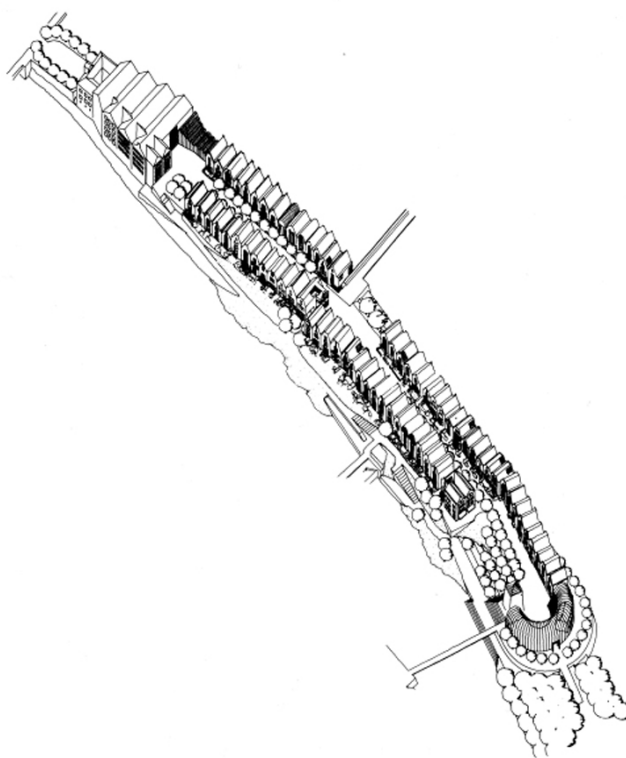


Abb. 28: Teerhof-Wettbewerb 1977. 1. Preis Architekten Goldapp und Klumpp

Beispielhaft stehen dafür einige repräsentativen Gestaltungswettbewerbe und Gutachten, die Kulenkampff für städtebaulich vernachlässigte innerstädtische Orte wie den Teerhof, die Weserfront, die Obernstraße, den Domshof und die Bürgerweide initiiert hatte. Die baulichen Ergebnisse fast aller dieser Initiativen schlugen sich aber erst in der nächsten zu besprechenden Phase durch.

Zusammenfassend lässt sich über die bauliche Entwicklung der Zeit zwischen 1965 und 1979 in Bremen sagen, dass sie zunächst durch eine enorme Bauproduktion geprägt war, die aber eher quantitative als qualitative Eindrücke hinterließ. Die architektonisch herauszuhebenden Bauten waren meist von der internationalen Entwicklung des Brutalismus beeinflusst. Unter dem Leitbild einer größeren baulichen Verdichtung entstanden neue Großsiedlungseinheiten wie Blockdiek, Kattenturm und Tenever. Auch die Großwohnanlagen „Grohner Düne“ und „Wohlers Eichen“ waren dem Ideal einer „Urbanität durch Verdichtung“ verpflichtet. Beide entstanden übrigens unter Regie der Bremer Treuhand, die sich ursprünglich ja vor allem dem Bau von Reihenhäusern verschrieben hatte. Daran kann man nachvollziehen, wie auch konservative Kräfte in einen gewissen Modernisierungssog gerieten, der sie gelegentlich weit von ihren ursprünglichen Zielen entfernen ließ. Ähnliches lässt sich über die gescheiterte Osttangente sagen, die von den Konservativen länger verteidigt und eingefordert wurde als von den regierenden Sozialdemokraten. Ironischerweise wird der Rückbezug auf die Tradition des Bremer Hauses – ursprünglich eine Forderung der Konservativen – Mitte der siebziger Jahre mit der Wiederentdeckung der historischen Bremer-Haus-Quartiere zum Bestandteil der sozialdemokratisch geprägten Baupolitik.



Abb. 29: Gert Schulze Reihenhäuser in Rönnebeck 1978

1975 schrieb der Bausenator den Wettbewerb „Bremer Haus ´75“ aus. Diese kleine Wohnanlage von Gert Schulze in Bremern-Nord resultierte unter anderem aus diesem Wettbewerb. Architektonisch ist die zweite Hälfte der siebziger Jahre von der Suche nach neuen Bezügen geprägt, die sich vermehrt auch an regionale Traditionen anlehnt wie an das Bremer Haus, an den Expressionismus oder an den Backstein als bevorzugten Baustoff.

Dritte Phase: „Rückbesinnung im Zeichen der Postmoderne“ – 1980 bis 1994

In den 1980er Jahren waren der Aufbau und die Modernisierung der Stadt weitgehend abgeschlossen. Mit der um 1970 einsetzenden Strukturkrise – Stichwort: globale Verlagerung von Industriestandorten – war die zwei Jahrzehnte dauernde Wachstumsperiode endgültig beendet. Wie in anderen industriell geprägten Städten sank auch in Bremen die Bevölkerungszahl – hier von 595.000 im Jahr 1971 auf 522.000 im Jahr 1986. Da Bremen von den großindustriellen und hafenbezogenen Arbeitsplätzen stark bestimmt war, hatten die globalen Umschichtungsprozesse der Industrieproduktion, die Krise der Werften und der Bedeutungsverlust der stadtbremischen Häfen infolge der Containerisierung des Schiffsverkehrs deutlich spürbare Folgen in der Sozialstruktur der Stadt. Die Arbeitslosenquote stieg von 1,5% im Jahr 1975 auf 13,1% im Jahr 1990. Sie lag damit deutlich über dem Bundestrend. Das konnte nicht ohne Auswirkungen auf die Gestalt der Stadt bleiben. Die Aufbau- und Wohlstandsjahre waren noch von einem (zumindest relativen) Ausgleich der sozialen Gegensätze bestimmt – dazu kann man die von Bremens Bürgermeister Wilhelm Kaisen geprägte Formel vom Bündnis zwischen Kaufleuten und Arbeiterschaft ebenso wie die Formel einer „nivellierten Mittelstandsgesellschaft“ des Soziologen Helmut Schelsky anführen.

Mit dem Strukturwandel offenbarte sich aber immer deutlicher eine soziale Spaltung der Stadt in Viertel mit gehobenem Wohnniveau auf dem einen und marginalisierten Quartieren auf dem anderen Ende der Skala. Zu letzteren gehörten – neben den alten Arbeiter- und Hafenvierteln – vor allem (und in unterschiedlichem Grad) die Neubauviertel aus den sechziger und siebziger Jahren. Der damals in Bremen lehrende Stadtsoziologe Hartmut Häusermann registrierte zusammen mit seinem Oldenburger Kollegen Walter Siebel 1986 in der Entwicklung der westdeutschen Städte eine doppelte Spaltung: eine innere Spaltung – wie gerade beschrieben – und eine äußeren Spaltung. Gemeint war damit „die Polarisierung der Städte zwischen weiterhin prosperierenden wie München, Stuttgart oder Frankfurt und schrumpfenden wie Duisburg, Bremen oder Wuppertal“.



Abb. 30: Attraktivierung der Innenstadt - die Ansgaripassage

Um die innerkommunalen Schieflagen einigermaßen auszugleichen, wurden in den „Problemstadtteilen“ öffentlich finanzierte Nachbes-

serungsmaßnahmen eingeleitet. Sie betrafen infrastrukturelle, sozio-kulturelle und gestalterische Missstände. Um gegen das Negativeimage einer „schrumpfenden Stadt“ anzugehen, begann man Konzepte für eine „Attraktivierung“ der Stadt, vor allem der Innenstadt zu entwickeln. Der Bevölkerungsverlust, der auch auf einer Wanderbewegung ins Umland beruhte, traf den Haushalt Bremens zusätzlich mit besonderer Härte, seit die 1970 erfolgte Änderung des Länderfinanzausgleichs die Einführung des Wohnsitzprinzips für die Lohnsteuererhebung festlegte.



Abb. 31: Platz für Häuslebauer im neuen Weidedammviertel

Um die Abwanderung ins Umland zu stoppen, wurden innerhalb des Stadtgebiets attraktive Lagen für „Häusle-Bauer“ gesucht und zum Teil entwickelt. Das traf nicht selten auf den Widerstand von Naturschützern oder Gartenparzellenpächtern. Deshalb lag ein wesentli-

cher Schwerpunkt der Bauentwicklung seit den achtziger Jahren in der Nachverdichtung und Strukturverbesserung der bestehenden Stadtteile. Teilweise ging es dabei auch um die Umnutzung von Bauten und Arealen der industriellen Produktion oder der kommunalen Infrastruktur.

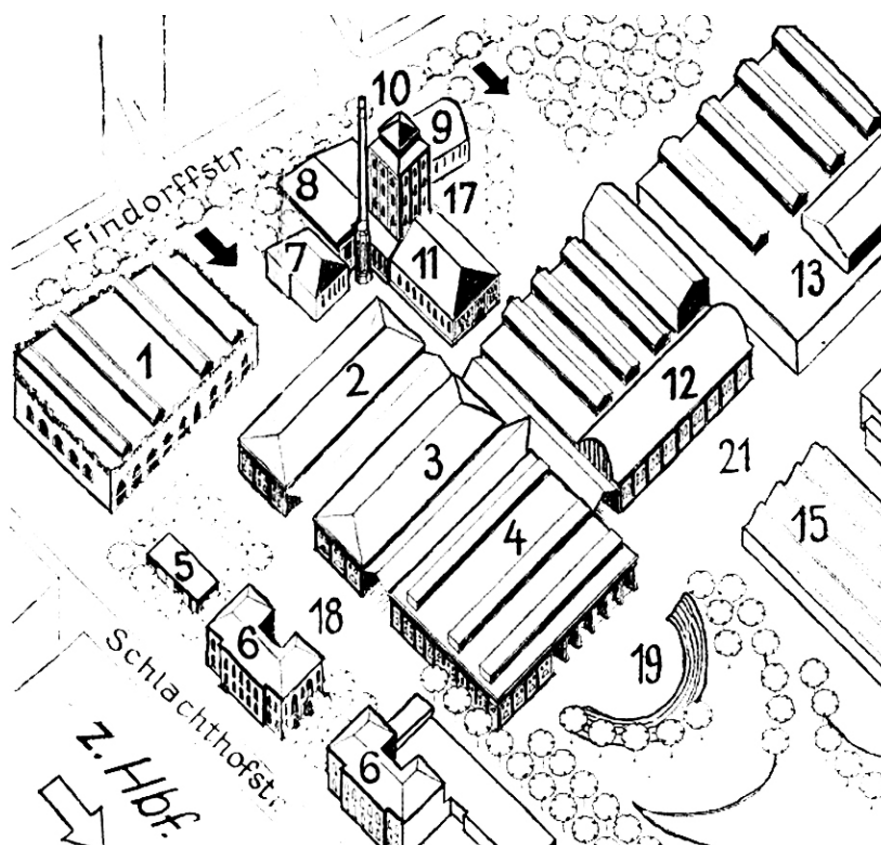


Abb. 32: Überlegungen zur Umnutzung des alten Schlachthofs [32]

Die Umwandlung eines Teils des alten Schlachthofs an der Bürgerweide zu einem Kulturzentrum war ein frühes Beispiel für ein „Konversion“ genanntes Aufgabenfeld für Architekten und Stadtplaner, das zwar in historischen Stadtbauphasen, kaum aber in der Nachkriegsmoderne bekannt war. Ein Thema, das, wie wir wissen, bis heute nicht an Relevanz verloren hat.

Mit solchen Umnutzungen ging eine Neubewertung jener historischen Bauepoche einher, die von der modernen Architektur stets mit

besonderer Missachtung gestraft worden war: dem Historismus und Eklektizismus der ersten Industrialisierungsphase im ausgehenden 19. Jahrhundert. Nicht nur der moderne Städtebau, auch die moderne Architektur war um 1980 deutlich in Misskredit geraten und taugte nur noch bedingt als Vorbild.

In Bremen gab es den Versuch, die Suche nach einer Architektursprache jenseits der Moderne mit dem Begriff „Neuer Regionalismus“ zu belegen. In Berlin, wo seinerzeit die „Internationale Bauausstellung“ (IBA) in der südlichen Friedrichstadt und in Kreuzberg in Fachkreisen für große Aufmerksamkeit sorgte, erfand man den Begriff der „Kritischen Rekonstruktion“. Als Marke, der die Architekturentwicklung ab 1980 am besten zu charakterisieren schien, hatte sich dann die Bezeichnung „Postmoderne“ durchgesetzt.



Abb. 33: Eislaufhalle Bürgerweide 1983
Bremische Postmoderne

Der in der Literaturwissenschaft geprägte Begriff war von dem Architekturtheoretiker Charles Jencks auf die Architektur angewendet worden. Sein 1977 erschienenes Buch „Die Sprache der postmodernen Architektur“ hatte enormen Einfluss auf die internationale Architekturentwicklung. Jencks plädierte für einen Stilpluralismus in der Architektur, den er als „radikalen Eklektizismus“ umschrieb. Im Gegensatz zur Abstraktheit der modernen Formensprache, sollte sich die Postmoderne bewusst populär, erzählerisch, anspielungsreich geben und sich dabei zugleich konzeptionell stimmig verhalten – „Doppelcodierung“ nannte Jencks diese Strategie.

Betrachtet man die typische Architekturproduktion in Bremen zwischen 1980 und 1994, dann ist eine reine postmoderne Architektur, wie sie Jencks umrissen hatte, eher selten. Wohl am deutlichsten tritt sie in den Bauten von Wolfram Goldapp und Thomas Klumpp auf. Das gilt insbesondere für die inzwischen abgerissene Eissporthalle auf der Bürgerweide, für die Erweiterung des Schnoor-Viertels mit postmodernen Mitteln an der Marterburg, sowie für das Kongresszentrum an der Bürgerweide.



Abb. 34: Abraham-Kirche in Kattenturm 1984.
Architektengruppe Rosengart und Partner

Die meisten anderen Bremer Bauten dieser Zeit waren zwar weniger radikal, aber immerhin deutlich von einer postmodernen Tendenz geprägt. Mit dem Verzicht auf typisch moderne Architekturmerkmale kamen mehr und mehr traditionelle Versatzstücke ins Spiel. Sattel- und Walm- und Tonnendächer ersetzen die typischen modernen Flachdächer. Die neue Lust am Dach steigerte sich meist noch in zahlreichen Gauben. Die Fassaden waren durch lebhaftere Vor- und Rücksprünge, Arkaden, Giebel, Erker und Ecktürme gegliedert. Frei stehende Einfamilienhäuser und so genannte Stadtvillen zeigten Anklänge an palladianische Villen. Von heute aus betrachtet mag einem die übertreiben wirkende Rhetorik dieser Architektur unangemessen erscheinen.



Abb. 35: Wohn- und Geschäftshaus in Vegesack 1982
Architekt Gert Schulze

Doch ist sie mehr als eine reine Gegenthese zur spätmodernen Architektur – obwohl sie das in den meisten Fällen auch ist, vergleicht man etwa das Vegesacker Fährquartier aus den achtziger Jahren mit der zehn Jahre zuvor gebauten Grohner Düne (Abb. 19). Mag man die szenografischen Effekte vieler Bauten dieser Zeit auch kritisieren, sie passen sich in fast jedem Fall besser an ihre Umgebung an, fügen sich besser in das Gewebe der bestehenden Stadt ein, als das die Moderne in der Regel vermochte. Das liegt auch daran, dass sich in den meisten Städten, so auch in Bremen, das Leitbild der „kompakten Stadt“ in den achtziger Jahren herausbildete. Diese Stadtidee basierte – analog zu der historischen europäischen Stadt des Mittelalters und der Gründerzeit – auf einer dichten, aber verträglichen Funktionsmischung und auf einer klaren Trennung von privaten und öffentlichen Bereichen im Stadtraum. Letztere bedienten sich wieder der klassischen Formen von Grünanlage, Platz und Straße. Der fließende Raum der Moderne war damit ebenso ad acta gelegt wie die Trennung der Verkehre auf verschiedene Ebenen.

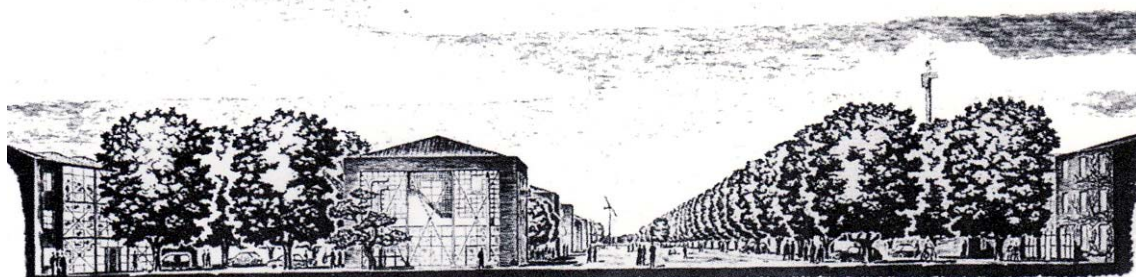


Abb. 36: Städtebauliches Konzept Technologiepark - straßenbegleitende Bebauung

Nirgendwo wurde dieser stadträumliche Paradigmenwechsel so deutlich, wie in der Erweiterung der Bremer Universität zum Technologiepark. In dem vom Architekten Gottfried Böhm entwickelten Konzept setzte man die erhöhte Fußgängerebene, die die frühen Unibauten miteinander verband, nicht weiter fort, sondern ergänzte das Umfeld

durch eine langsam zu füllende Baublockstruktur, in der Straßen den Fuß- und Fahrverkehr aufnehmen sollten. Eine größere formale Einheitlichkeit sollte zudem dadurch erzielt werden, dass für die Neubauten eine Ziegelverkleidung festgelegt wurde.

Architektonisch gab es aber neben den postmodernen Einflüssen noch eine zweite Komponente, die in Bremen besonders stilprägend werden sollte. Es ist dies der so genannte Neorationalismus, der in den sechziger Jahren im Umkreis des Architekten Aldo Rossi entstand. Rossi bezog sich auf Strukturen und Gebäudeprototypen der historischen Stadt, orientierte sich aber auch an der rationalistischen Architektur der italienischen Moderne und an architektonischen Metaphern, wie etwa die Idee der Urhütte, die die Architekten des 18. Jahrhunderts fasziniert hatte. Mit der Postmoderne verwandt war ein assoziatives, bildhaftes Moment des Neorationalismus, doch lehnte dieser den postmodernen Pluralismus ab. Er kam vielmehr zu einer axialsymmetrisch strengen, mitunter fast monotonen Formensprache. Über die Schweiz breitete sich der Stil in den siebziger und achtziger Jahre weiter auf den europäischen Kontinent aus.



Abb. 37: BIBA-Gebäude von O.M. Ungers

Der wohl wichtigste deutsche Vertreter des Neorationalismus wurde Oswald Mathias Ungers. Der Kölner Architekt baute Anfang der achtziger Jahre das Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven – ein Gebäude, das mit seinen deutlichen Schiffsassoziationen ein starkes architektonisches Bild erzeugte. Ungers sprach in diesem Zusammenhang von „Thematisierung der Architektur“. Im Bremer Technologiepark baute Ungers 1992 ein Institutsgebäude, ein strenges, auf der Geometrie von Kubus und Zylinder basiertes Bauwerk.

Schwer zu sagen, ob es der unmittelbare Einfluss von Ungers war – jedenfalls lässt sich in den späten achtziger und neunziger Jahren auch in der bremischen Architektur vermehrt ein Einfluss neorationalistischer Tendenzen erkennen. Man kann eine besondere Balance in dieser Architekturhaltung bemerken, eine Balance zwischen Zurückhaltung und Präsenz, zwischen historischen und modernen Bezügen, zwischen Bildhaftigkeit und Abstraktion. Vielleicht liegt es mehr noch als am direkten Einfluss von Ungers an dieser im Neorationalismus angelegten Balance, dass dieser Stil in Bremen besonders guten Anklang gefunden hat – und noch findet. Ob bewusst oder nicht bewusst – es lassen sich in der jüngeren bremischen Architektur diesbezügliche stilistische Anklänge klar ausmachen.



Abb. 38: Wuppesahl-Bürogebäude auf dem Teerhof 1992

Sei es das Prinzip der Miniaturisierung, das Haslob und Hartlich anwandten, als sie das Wuppesahl-Gebäude auf dem Teerhof als kleinen Bruder des Wasserturms inszenierten. Ein Motiv, auf das Ungers verschiedentlich zurückgegriffen hat. Sei es die innere Fassadenwirkung, die einen Innenraum wie das Foyer des Altenheims am Buntentorsteinweg von Schomers/Schürmann oder der Vortragssaal der Architektenkammer von Gert Schulze wie einen Platzraum erscheinen lässt: Auch hier handelt es sich um ein beliebtes Motiv des Neorationalismus, der ein Haus gern als Stadt im Kleinen inszenierte.



Abb. 39: Wohnbebauung am Rönnebecker Hafen 1990

Ebenfalls scheint mir bei der zwischen Haus- und Schiffsmetaphern ausbalancierten Wohnbebauung am Rönnebecker Hafen von Rosengart und Partner die poetische Strenge des Neorationalismus Pate gestanden zu haben.

Zusammenfassend lässt sich über die Phase zwischen 1980 und 1994 in Bremen sagen, dass sich der Schrumpfungsprozess, der erst Ende der achtziger Jahre gestoppt werden konnte, auch im baulichen Erscheinungsbild dieser Phase und im Stadtbild niederschlug. Im Gegensatz zu den prosperierenden Städten, die sich aufwendige Kultur- und Prestigebauten leisteten – man denke an das Frankfurter Museumsufer –, war man in Bremen zu Bescheidenheit verpflichtet.



Abb. 40: Neues Museum Weserburg auf dem Teerhof

Das Neue Museum Weserburg in einem alten Packhaus kann als bezeichnend dafür gelten, dass sich auch Bremen an dem Museumsbau-Trend jener Zeit anschließen mochte, aber nicht in der Lage war, das auch – nach den internationalen Maßstäben – in einer architektonisch adäquaten Weise zu tun. Insgesamt war die Bauproduktion – auch aufgrund der wirtschaftlichen Gesamtlage – relativ verhalten.

Architektonisch dominierte ein Postmodernismus mit regionalistischem Einschlag. Als beispielhaft mag man dafür die Teerhofbebauung (Abb. 62d) ansehen. In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre gewann architektonisch der strengere Neorationalismus an Bedeutung in der lokalen Architekturszene.

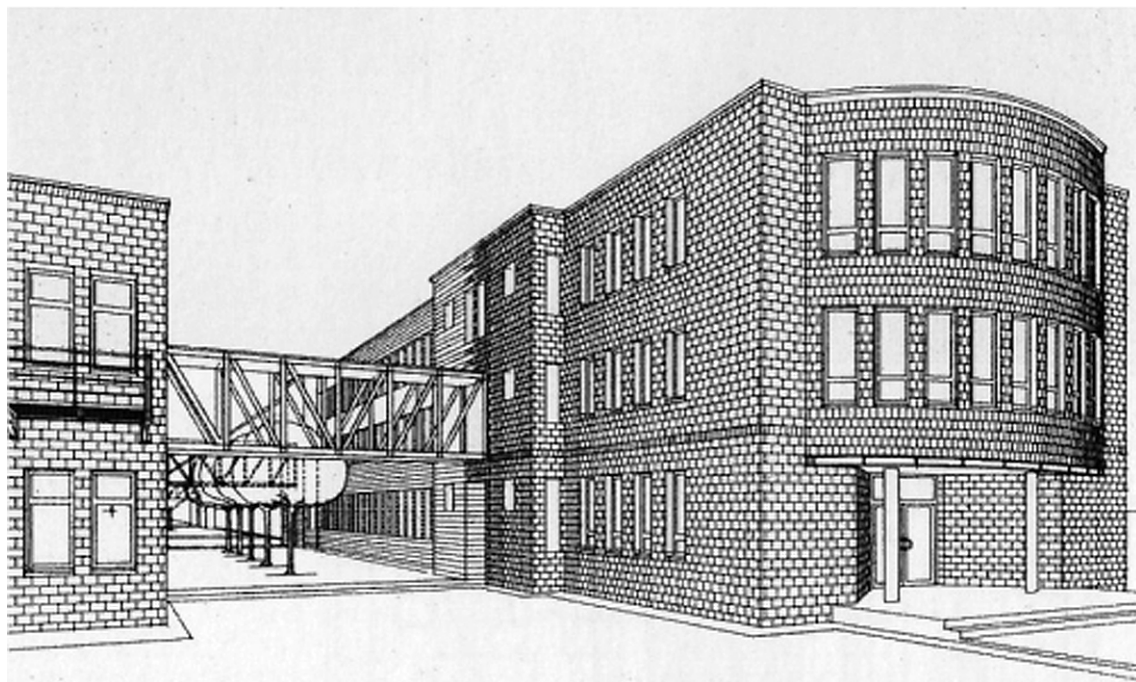


Abb. 41: Forschungszentrum für Oberflächentechnik 1988. Architekt Gert Schulze

Der Technologiepark an der Universität war – neben dem Teerhof und der Bürgerweide – eines der wenigen Entwicklungsgebiete. Architektonisch wurde er in den neunziger Jahren zu dem wohl interessantesten Ort in Bremen. Städtebaulich stellte er einen wichtigen Standort des tertiären Sektors und für Unternehmen dar, die von den wissenschaftlichen Transfers der Universität profitierten. Ansonsten lag der städtebauliche Schwerpunkt in den achtziger und frühen neunziger Jahren in der Innenentwicklung. Das betraf die Förderung von innenstadtnahem Wohnen ebenso wie Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt.



Abb. 42: Lloyd-Passage 1990

Mit der Lloydpassage wurde hier ein erstes deutliches Zeichen gesetzt, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern – auch mit Blick auf die Shopping-Malls am Stadtrand wie dem Weser-Park in Osterholz.

Vierte Phase: Innerer Stadtumbau und Zweite Moderne – 1995 bis 2010

Vor allem ein politischer Prozess bildete die Ursache für einen weiteren Paradigmenwechsel in der Architektur und im Städtebau. Die Wiedervereinigung Deutschlands und die Veränderung der europäischen Landkarte um 1990 kennzeichneten historische Momente, die einen beschleunigten Modernisierungs- und Globalisierungsprozess zur Folge hatten. Weitere Produktionen verlagerten sich in „Billiglohnländer“. Altindustrielle Städte wie Bremen steigerten ihre An-

strengungen, im noch stärker sich abzeichnenden interkommunalen Konkurrenzkampf mit einem eigenen Profil bestehen zu können.

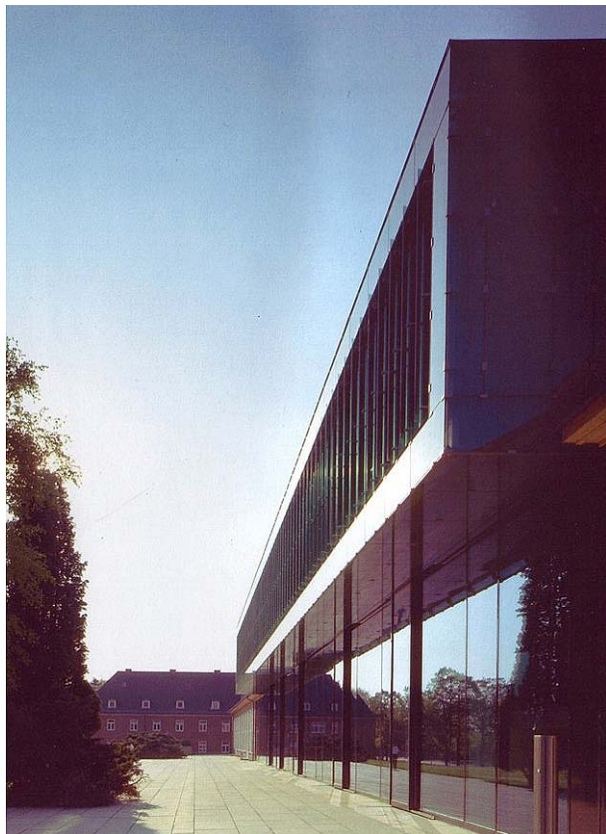


Abb. 43: Jacobs University Bremen

Infolge des Strukturwandels auch in alten staatlichen Institutionen wie Bahn, Post und Bundeswehr wurden, ebenso wie durch die Schließung oder Verlagerung von Industriebetrieben, zum Teil günstig gelegenen Flächen frei, die oft städtebaulich ganz neue Chancen boten und dem Trend einer Innenentwicklung der Städte weiter vorantrieben. Mit einer wirtschaftlichen Umstrukturierung verbanden sich bei den einzelnen Kommunen intensive Bemühungen, ein eigenes unverwechselbares Profil in der Außenwahrnehmung zu entwickeln. Mit solchen „weichen“, auf die Erlebnisqualitäten einer Stadt zielenden Standortfaktoren galt es, die Städte anziehend zu machen für Neubürger, gern für hochqualifizierte Arbeitnehmer, aber auch für

Touristen und Kunden. Spektakuläre Architekturentwürfe von international agierenden Stararchitekten waren dabei beliebte Strategien, um Städten ein neues Image zu verpassen.

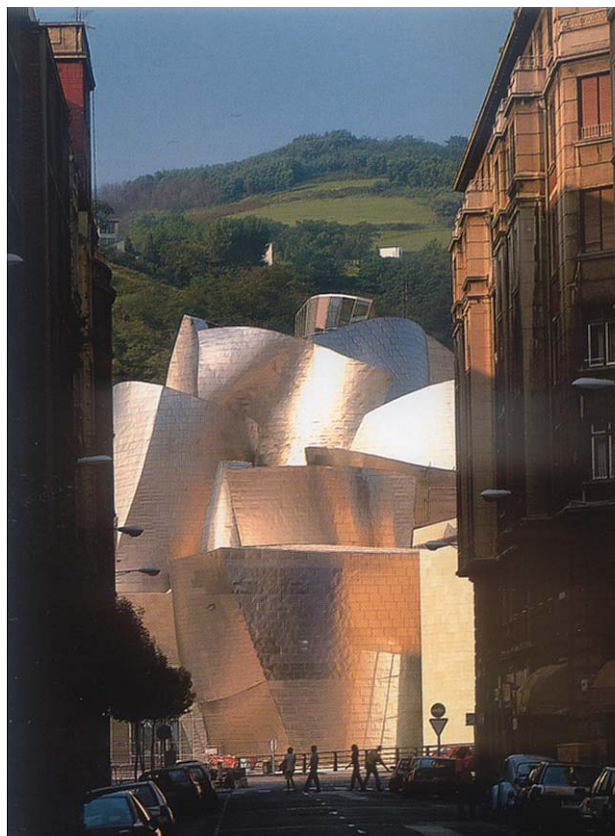


Abb. 44: Frank O. Gehry, Guggenheim-Museum
Bilbao 1997

Zum Vorbild hierfür geriet die baskische Industriestadt Bilbao, die vor allem durch eine Filiale des Guggenheim-Museums, entworfen von dem amerikanischen Architekten Frank O. Gehry, ein Muster lieferte, dem unter der Formel vom „Bilbao-Effekt“ vielerorts nachgeeffert wurde.

Mit dem hier skizzierten Strukturwandel änderten sich rasch auch die Leitbilder im Bereich von Architektur und Städtebau. Vor allem die postmoderne Architektur verlor Mitte der neunziger Jahre merklich an Bedeutung. Dagegen waren moderne Formen auf einmal wieder

rehabilitiert. Allerdings brach sich nun eine pluralistisch gestimmte so genannte „Zweite Moderne“ Bahn, die auf ganz unterschiedliche Facetten ihrer eigenen Geschichte zurückgriff, ohne dabei die gesellschaftliche Utopie und das Gemeinschafts-Pathos der klassischen Moderne zu wiederholen. Bauten der zweiten Moderne konnten kubisch streng daherkommen oder organisch beschwingt – „Blob“ und „Box“ wurden diese beiden Alternativen knapp umschrieben. Sie konnten steinerne Schwere, transparente Leichtigkeit, expressive Skulpturalität oder verwirrende Raumerlebnisse zum Ausdruck bringen. Nicht immer waren mit diesen Stichworten unterschiedliche, miteinander konkurrierende „Handschriften“ bzw. architektonische „Markenzeichen“ verbunden.

Nein, zahlreiche Architekten, etwa das Basler Büro Herzog und de Meuron, beherrschten all diese Facetten und konnten sie nach Gusto einsetzen. Auch eine Ebene tiefer, in den gewöhnlichen Bauten für das Wohnen, Arbeiten und die Infrastruktur setzte sich die formale Sprache der zweiten Moderne durch. Von den älteren Architekturrichtungen konnten sich die seit den siebziger Jahren als Parallelentwicklung zur Postmoderne entstandene so genannte High-Tech-Architektur und der Neorationalismus weiter behaupten.



Abb. 45: Jacobspark Schwachhausen

Die Postmoderne verschwand aus dem leitenden Architekturdiskurs – allerdings nicht aus der Architekturproduktion. Vor allem im Wohnungs- und Siedlungsbau hat sich ein postmoderner Historismus als Marktsegment gut gehalten.

Städtebaulich ist die jüngste Vergangenheit durch zwei konkurrierende Leitbilder bestimmt: das der „kompakten Stadt“ und das der „Netzstadt“ bzw. „Zwischenstadt“. Das erste zielt auf eine verdichtete Stadt nach dem Vorbild der europäischen Stadt des 19. Jahrhunderts – allerdings ohne deren sozialen und hygienischen Unzulänglichkeiten. Das städtebauliche Muster dieses Modells ist durch dichte Blockbebauung sowie eindeutig gefasste Straßen- und Platzräumen geprägt. Eine Trennung von privater und öffentlicher Sphäre ist für diese Auffassung fundamental. Es ist eine „Stadt der kurzen Wege“, die durch die neuen innerstädtischen postindustriellen Konversionsflächen gut ergänzt werden kann. Dagegen betonen die Verfechter der Netzstadt, dass mit dem Modell der kompakten Stadt die gegenwärtige urbane Realität nicht hinreichend erfasst werden kann.



Abb. 46: Parkplatz von Einkaufszentrum



Abb. 47: Real existierende Peripherie, Bremer Osten

Damit verweisen sie auf die Tatsache, dass Städte heute längst nicht mehr in klaren räumlichen Grenzen zu fassen sind, sondern sich zu weiträumigen urbanen Landschaften und Stadttagglomerationen ausgeweitet haben, in denen sich Produktionsstätten, Konsumzentren und Wohngebiete aller Art ohne direkten Bezug zueinander verteilen, allein durch Verkehrsstrassen zu einem losen Netz verknüpft. Anders als das Straßennetz der kompakten Stadt ist das lose Netz der Agglomeration kaum mehr sinnlich nachvollziehbar. Dies Gebilde lasse sich nicht mehr grundsätzlich planerisch beherrschen, allenfalls punktuell verbessern. „Zynisch“ nennen die Anhänger der kompakten Stadt diese Auffassung. Dagegen werden sie von den Vertretern der Netzstadt als „Romantiker“ eingestuft. Der Disput macht deutlich, dass es, anders als in den zuvor betrachteten Phasen, gegenwärtig kein einheitliches Leitbild mehr in der Stadtplanung zu geben scheint. Wie hat sich nun diese allgemeine Lage auf Bremen ausgewirkt? Unter dem Einfluss des sich um 1990 verschärfenden Strukturkrise musste sich auch die Hansestadt wirtschaftlich und städtebaulich neu orientieren. Mit Hilfe von Wirtschaftsförderprogrammen wurde vor allem auf Betriebe mit Schwerpunkt im Forschungs- und Entwicklungsbereich, so genannte „wissensfundierte Produktionsstätten“ gesetzt.



Abb. 48: Airportstadt

Dem Technologiepark an der Uni folgte als weiterer Standort in diesem Bereich die Airportstadt. Schließlich konnte sich auch nach langjährigem und immer noch nicht ganz abgeklungenem Widerstand aus der Hafenwirtschaft die „Überseestadt“ als ein zentraler innenstadtnaher Entwicklungsstandort durchsetzen, der eine neue Kombination von Wohnen und Arbeiten vorsah. Betrachtet man diese drei wichtigen Entwicklungszentren nach ihren städtebaulichen Leitbildern, so ist festzuhalten, dass sie räumlich das Modell der kompakten Stadt mit straßenbegleitender Blockbebauung anstreben. Durch ihre bislang überwiegend monofunktionale Nutzung findet man hier aber bis heute lediglich bildhafte Anklänge an die europäische Stadt und kein vielfältiges urbanes Leben vor. In der Überseestadt wird an einer Funktionsmischung gearbeitet. Es ist aber gegenwärtig noch nicht abzusehen, ob sich hier tatsächlich ein lebendiger Stadtteil entwickeln kann. Durch seine Nähe zur Innenstadt und zum Bremer Westen könnte das sicher einfacher gelingen als in der eher isolierten Lage der anderen beiden Entwicklungsgebiete.



Abb. 49: Überseestadt Masterplan,
Schomers Schürmann Architekten

Seit Mitte der neunziger Jahre hat Bremen erhebliche Anstrengungen unternommen, die Innenstadt attraktiver zu gestalten und hat damit Maßnahmen fortgesetzt und zum Teil intensiviert, die bereits in den achtziger Jahren begonnen wurden. Darüber hinaus gab es Bemühungen, touristische Anziehungspunkte zu etablieren – was nicht immer von Erfolg gekrönt war, wie das Musical-Theater und der Space-Park belegen.



Abb. 50: Space-Park 2003



Abb. 51: Libeskind Musicon

Einzig des Universum Science Center an der Universität kann als Erfolg in dieser Richtung verbucht werden. Architektonisch knüpft der Bau von Thomas Klumpp – zuvor der wohl klarste Vertreter einer postmodernen Architektur in Bremen – an die Formensprache der organischen Moderne an. Das Gebäude gehört durch seine markante Form – man denkt an einem Wal oder an ein UFO – zu den wenigen zeichenhaften Bauten, die Bremen zu bieten hat. Es ist der gleiche Architekt, der ein anderes zeichenhaftes Gebäude – die Stadthalle – durch einen Umbau ästhetisch eher abgewertet hat.



Abb. 52: Universum 2000. Architekt Thomas Klumpp

Andere Versuche, zeichenhafte Bauten in Bremen zu initiieren, sind in den letzten Jahren immer wieder gescheitert. Das gilt für den Musicon-Entwurf von Daniel Libeskind, die Botanika und vielleicht auch für den Entwurf der Weser-Spitze von den Schweizer Architekten Meili und Peter. Das Hamburger Büro Bothe, Richter, Teherani – bekannt für spektakuläre Glasarchitekturen – ist bereits mit mehreren Entwürfen in Bremen gescheitert.



Abb. 53: Haus im Park 2005.
Architekt Ulf Sommer



Abb. 54: Beluga -Gebäude 2010
Architekten Haslob und Kruse

Man kann daran eine Traditionslinie der jüngeren Architektorentwicklung in Bremen nachvollziehen: Stärker als in anderen Städten hat man hier stets eine gewisse Zurückhaltung gegenüber spektakulären Ansätzen und allerneusten Entwicklungen gepflegt. Bei den realisierten Bauten der letzten Jahre überwiegt ein kubisch-plastischer Stil – teils mit der ortstypischen Backsteinverkleidung.



Abb. 55: Brillissimo 2009, Architekten Grüntuch und Ernst

Aber auch gläserne Transparenz ist ein nicht ganz selten anzutreffendes Merkmal. Die Bauten von Radio Bremen und der Jacobs-University stehen dafür, der neue Eingangsbau zur Universität, das Domshof-Forum, ebenso das Brillissimo. Insgesamt scheint aber eher der Hang zum steinernen Fassadenmaterial in Bremen zu dominieren.



Abb. 56: St Pauli Stift 1997,
Architekten Schomers Schürmann



Abb. 57 Kontorhaus Altenwall 2010,
SchulzePampusArchitekten

Und nach wie vor findet man hier aber auch häufig vom Neorationalismus inspirierte Bauwerke. Das St. Pauli-Stift und die Siedlung Auf dem Krüge von Schomers und Schürmann aus den späten neunziger Jahren wären hier ebenso zu nennen wie Bauten aus jüngster Vergangenheit etwas das Eckgebäude Altenwall/Ostertorstraße oder die Stephani-Garage.



Abb. 58: NIM-Gebäude der Hochschule Bremen 2002, Architekt O.M. Ungers

Oswald Mathias Ungers, der 2008 verstorbene Altmeister des Neorationalismus, hat selbst mit zwei Gebäuden in Bremen wichtige Beiträge hinterlassen. Bei dem Contrescarpe-Center kommt sogar ein expressiver Zug in den strengen Stil.

Zusammenfassend ist über die jüngste Phase in der bremischen Stadt- und Architekturentwicklung festzustellen, dass sie trotz wirtschaftlicher Krisenerscheinungen von einer optimistischen Grundstimmung geprägt war und ist. Einige städtebauliche Entwicklungsschritte im Technologiepark, in der Airportstadt, in der Überseestadt,

aber auch in der westlichen Innenstadt scheinen einen positiven Schub auszulösen, der auch auf andere Gebiete – etwa die Bahnhofsvorstadt oder die Neustadt – überspringen kann. Andere potentiellen Entwicklungsgebiete stehen in Reserve. Das modernistische Outfit der Architektur passt gut zu einer Haltung, die sich wieder stärker mit Zukunftsperspektiven als mit nostalgischen Retrospektiven befasst.



Abb. 59: Wesertower 2010 Murphy und Jahn

Mit dem Wesertower wurde jüngst zum ersten Mal nach rund 35 Jahren wieder ein Hochhaus errichtet. Über die Qualität dieses Bauwerks lässt sich freilich streiten.



Abb. 60: Tenever Umbau 2006
Architekten Hilmes und Lamprecht

In problembelasteten Stadtteilen wie Gröpelingen und Tenever wurden – unterstützt durch Bundes- und EU-Mittel – umfangreiche Stadterneuerungs- und auch Rückbaumaßnahmen durchgeführt. Anstrengungen, mit denen man insgesamt Akzente setzen will gegen die soziale Aufspaltung der Stadt. Der Bremer Westen – ein klassisches Arbeiterviertel – hat durch die Entwicklung der Überseestadt vor der Haustür an Stellenwert gewonnen.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Hansestadt den notwendigen Strukturwandel ganz gut angenommen hat. Das spiegelt sich zum einem in der recht hohen Zufriedenheit der Bürger mit ihrer Stadt wider.



Abb. 61: Parole der Bürgerinitiative Stadtwerder

Das bürgerschaftliche Selbstbewusstsein kann sich aber auch – wie jüngst auf dem Stadtwerder – zu einer Abwehrhaltung gegenüber bestimmten stadtplanerischen Interventionen formieren. Bremen ist eben irgendwie anders. Manch einem mag die Stadt, was die jüngere Bauproduktion anbelangt, eher langweilig erscheinen. Doch in dieser architektonischen Unaufgeregtheit steckt offensichtlich auch ein Stück Qualität. Bremen ist beliebt bei akademischen ausgebildeten Neubürgern, weil die Stadt ein gewisses Gleichgewicht zwischen großstädtischer Infrastruktur und hoher Wohn- und Lebensqualität bietet. Darin mag eine besondere Art bremischer Urbanität stecken.

Ausblick

Soweit einige Beobachtungen zum Wandel, den wir in der Architektur und im Städtebau dieser Stadt festgestellt haben, und zu seinen Be-

dingungen. Zum Schluss noch eine Bemerkung über die Beziehung zwischen architektonischem Zeitgeist und dem individuellen Werk eines Architekten bzw. zwischen Zeitstil und Individualstil. Der normale Bürger hat vielleicht die Vorstellung, dass ein selbstständiger Architekt irgendwann zu Beginn seiner Laufbahn seine ganz spezifische Haltung zur Architektur entwickelt haben mag und dass diese ihn nach außen wie ein wiedererkennbares Merkmal stets begleitet. Wer das denkt, hat nur in ganz wenigen Ausnahmefällen Recht. De facto sind Architekten kaum in der Lage und – mehr oder weniger bewusst – auch nicht willens, Zeitgeisteinflüsse zu ignorieren.



Abb. 62: Geschäftshaus
Schwachhauser Heer Straße



Abb. 63: Überlandwerke
Nord-Hannover 1955



Abb. 63: Bürohaus
Lexzau-Scharbau 1969



Abb. 64: Teerhof Brückenkopfgebäude
1993

Wenn man sich fragt, was der auf dieser Abbildung gezeigte Strauß von Bauwerken mit unterschiedlicher stilistischer Ausprägung gemeinsam hat, lautet die Antwort: Sie stammen von *einem* Architekten: Gerhard Müller-Menckens, der hier exemplarisch für andere steht. Man könnte jetzt den Opportunismus dieses Berufsstandes beklagen. Man könnte argumentieren, Gebautes sei doch viel zu langlebig, als dass es alle zehn bis zwanzig Jahre ein anderes Kleid bedarf als Ausdruck dafür, in einem bestimmten geschichtlichen Moment in gebauter Form Gegenwärtigkeit, Modernität, ein Zeichen dafür, auf der Höhe der Zeit zu sein, zu repräsentieren. Wir haben in dem von mir vorgetragenen Überblick über die jüngere lokale Baugeschichte feststellen können, dass Bauwerke vermittelt gesellschaftliche Bedingungen, Haltungen und Bedürfnisse sowie deren Wandlungen widerspiegeln. Der Aufbruch nach dem Weltkrieg, aber auch ein konservatives Beharren; eine technokratisch geprägte Omnipotenz, aber auch Versuche, sinnliche Konkretetheit immer abstrakter werdenden Lebensverhältnissen entgegensetzen; Versuche, die Permanenz des Gebauten und der Lebensumwelt Stadt zum Ausdruck zu bringen und schließlich ein selbstbewusstes Arbeiten an einer kommunalen Profilschärfung im Zeichen globalisierender Entwicklungen – alles das sind Momente und Themen, die in der Architektur der letzten sechs Jahrzehnte zum Ausdruck kommen.

Dass sich in dem Gebauten so etwas wie ein „kollektives Gedächtnis“ bewahrt, hatte schon Mitte des vorigen Jahrhunderts der französische Soziologe Maurice Halbwachs formuliert. Insofern kann man es eigentlich begrüßen, dass sich in der Architektur weniger die individuellen Einstellungen ihrer Entwerfer einprägen als ein gewisser Gemeinsinn, der freilich stets unterschiedliche Facetten hervorbringt. Also sollte man in dem Wandel der Ausdrucksformen eher ein objektives Moment erkennen als opportunistische Schwenks modebewusster Architekten.

Wenn man diese objektiven Momente in der Architektur zu erkennen und einzuordnen versteht, dann wird die Stadt zu einer Art Buch, aus welchem man mit dem Durchschreiten ihrer Räume zu einer spannenden Geschichte (im doppelten Wortsinn) finden kann. Um das zu demonstrieren, bieten wir vom b.zb im Rahmen dieser Ausstellung fünf Spaziergänge an, bei denen wir uns auf die baulichen Zeugnisse der letzten sechs Jahrzehnte konzentrieren wollen. Wir werden die Umgebung unseres Ausstellungsortes ebenso wie den nordöstlichen und den westlichen Rand der Innenstadt erkunden. Wir werden vom Markt zum Stadtwerder gehen und die baulichen Zeugnisse in Bremen-Nord ansehen.

Abbildungsnachweis:

Christian Ahrens: 51
Jörg Andermatt: 23
Architekten RKW: 42
Architekten Schomer und Schürmann: 49
Archiv Architektengruppe Rosengart und Partner: 34, 39
Archiv Gert Schulze: 29, 35, 41
Stefan Bargstedt: 53
Bausenator: 6, 28, 36, 48
BDA Bremen: 25
BIG Bremen: 55
Büro Daniel Libeskind: 52
b.zb-Archiv: 2, 13, 15, 16, 18-21, 30-33, 38, 47, 62d
Focke-Museum: 1
Klaus Frahm: 43
Werner Glade: 22
Jeff Goldberg: 44
Wilhelm Hartung: 4
Lothar Klimek: 24, 62c
Landesbildstelle Bremen: 11
Jens Lehmkuhler: 60
Ernst Licht: 7
Stefan Müller: 37, 57, 58
Neue Bauwelt: 3
Hermann Ohlsen: 8, 9
Klaus Rohmeyer: 5, 12
Kerstin Rolfes: 50
Hans Saebens: 26, 62a
Franz Scheper: 17, 27
Harry Schwarzwälder: 10
Eberhard Syring: 40, 45, 46, 54, 56, 59, 61
Hed Wiesner 14, 62b