

Georg Skalecki

Hafenkonversion in der Bremer Überseestadt

Vor genau zehn Jahren begannen die Stadt Bremen und die Stadtplanung gemeinsam mit einer dafür gegründeten Vermarktungsgesellschaft, ein Areal von insgesamt 300 Hektar der ehemaligen Stückgutumschlagshäfen am rechten Weserufer, einer unmittelbar westlich der Altstadt gelegenen Freihafenzone, in eine neue städtebauliche Ordnung zu bringen. Grund dafür war die Aufgabe dieses Hafenbereichs, da die großen Schiffe diesen nicht mehr anlaufen konnten und der Container inzwischen den hier praktizierten Stückgutumschlag vollständig verdrängt hatte. Am Anfang liefen die Planungen



Bremen, Europahafen vor der Zerstörung

der Umstrukturierung noch ohne Beteiligung der Denkmalpflege. Inzwischen beschäftigt sich das Landesamt für Denkmalpflege aber seit acht Jahren mit Unterschutzstellungen, Bewertungen und Beratungen für Konversionen verschiedener Bauten in diesem Bereich. Der Referent hat an verschiedenen Stellen bereits über dieses Projekt berichtet, meist eher unter den Gesichtspunkten der objektbezogenen Industriedenkmalpflege, so beispielsweise auf der Jahrestagung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in München im Jahre 2008. In diesem Beitrag

geht es stärker um das Thema der großflächigen Konversion unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen und städtebaulichen Belange.

Zur Einleitung einige Bemerkungen zur Topografie: Unmittelbar an die historische Bremer Altstadt schließt sich nordwestlich der Bereich der sogenannten Überseestadt an. Es handelt sich um ein Areal mit ehemals drei Hafenbecken, das insgesamt eine Fläche von 300 Hektar umfasst. Zwei dieser drei Hafenbecken waren als Freihandelsflächen komplett abgeschirmt und von einem Zollzaun umgeben. Zutritt hatten nur Berechtigte; innerhalb dieses Bereichs wurden Güter im Überseehandel umgeschlagen.

Als kurze historische Einführung sei nur erwähnt, dass schon bei Gründung des Bistums Bremen Schiffsanlegeplätze existierten. Der älteste Hafen ist der sogenannte Balgehafen, der sich in unmittelbarer Nähe zum heutigen Marktplatz befand. Bedeutende Schiffsfunde aus der Zeit um 800 bezeugen diese frühe rege Handelstätigkeit. Mit dem Anwachsen der Stadt vergrößerte sich auch der Hafen, und so wurde im Mittelalter unmittelbar an der Weser die sogenannte Schlachte angelegt, ein für seetüchtige Schiffe geeigneter Hafen. Auch aus dieser Phase der Hafentwicklung existieren archäologisch wertvolle Funde, wie die am Rablinghauser Weserufer geborgene sogenannte Hansekogge aus dem späten 14. Jahrhundert. Eine weitere Station war 1827 die Gründung Bremerhavens als Seehafen, die notwendig wurde, weil die Versandung der Weser und auch die zunehmende Größe der Schiffe mittlerweile ein Erreichen der Stadt Bremen zunehmend erschwerten. Im Jahre 1888 entschloss man sich jedoch, die Weser auszubauen und wieder für Seeschiffe schiffbar zu machen, und legte dafür einen neuen großen

Überseehafen an. Von 1888 bis 1917 wurden drei große Hafenbecken ausgebaut, die nacheinander die Namen »Freihafen I« (heute »Europahafen«), »Holz- und Fabrikenhafen« und »Freihafen II« (später »Überseehafen«) erhielten. Die Besonderheit der beiden Freihäfen war ein ausgeklügeltes Umschlagsystem, bei dem die genaue Abfolge von Schiffsanlegeplatz (Kaje), Sortierschuppen, Speicher sowie Abtransport geregelt war. Waren, die nicht direkt auf Schienen oder Lkws geladen wurden, konnten in großen Speichergebäuden zwischengelagert werden. Die großen Speicher und Sortierschuppen sowie die großflächigen Gleis- und Straßenanlagen prägten die Freihafenzone. Dieses sogenannte Bremer System sorgte in der damaligen Zeit für einen sehr schnellen und effizienten Warenumschlag sowie eine hervorragende Anbindung an das Hinterland. Historische Aufnahmen zeigen die Bebauung und die auch schon damals vorhandenen großen Freiflächen der Gleisanlagen und Straßenzuwegungen.

Schwere Kriegszerstörungen vernichteten den Großteil der Hafenbauten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Von den Amerikanern gefördert, erfolgte nach Kriegsende ein sehr rascher Wiederaufbau. Das Prinzip des Umschlags wurde beibehalten, jedoch wurden moderne neue Bauten in Stahlbetonskelettbauweise errichtet. In den 1950er- und 1960er-Jahren boomte der Hafenumschlag, bis mit dem Siegeszug des Containers dieser Stückgutumschlag allmählich sein Ende fand. Da die modernen Containerschiffe aufgrund ihrer Größe Bremen nicht mehr erreichten, sondern in Bremerhaven umgeschlagen wurden, verloren die Freihäfen in Bremen an Bedeutung.

1998/99 wurde der Beschluss gefasst, den Freihafenbereich rechts der Weser aufzugeben und den gesamten Warenumschlag dort zu beenden. Es war selbstverständlich, dass ein solch großes Areal von rund 300 Hektar einer koordinierten und planerisch geleiteten Umnutzung bedurfte. So wurde eine eigene Betriebsgesellschaft gegründet, die die Vermarktung des Geländes übernahm. Da Impulse gesucht wurden, beschloss man, zunächst als Auftakt den Groß-



Bremen, Überseehafen, Verfüllung 1999

markt in den ehemaligen Hafen zu verlegen, und verfüllte hierzu das mittlere Hafenbecken, den Überseehafen. Gleichzeitig wurde für das gesamte Areal ein städtebaulicher Masterplan entwickelt, der Quartiere für Gewerbe, für Dienstleistungen, Freizeit und auch Wohnen vorsah. Als Leitbilder standen den Planern andere Hafenkonzersionen vor Augen, und die Planung war geprägt von dem Wunsch, mit moderner Architektur den Quartieren ein neues Gepräge zu geben. Die Londoner Docklands oder Ähnliches mögen vielleicht hier zunächst Pate gestanden haben.

Die Bauten des historischen Bestands spielten in der Masterplanung eine eher untergeordnete Rolle, der größte Teil war für den Abbruch vorgesehen. Dies lag einerseits daran, dass Stadtplanung und Vermarkter auf Modernität, Urbanität und Innovation setzten und eine Auf-



Masterplan-Vision

bruchsstimmung erzeugen wollten. Andererseits verhielt sich die Denkmalpflege in ihrer Positionsbestimmung ausgesprochen zurückhaltend. Nach Beschluss des Masterplans und nach Beginn des Vermarktungsprozesses, der jedoch nicht so erfolgreich anlief, wie man sich das erhofft hatte, gelang es der Denkmalpflege doch noch, sich einzuschalten, um zunächst bewertende Untersuchungen durchzuführen und schließlich mit Unterschutzstellungen und denkmalpflegerischen Umnutzungsvorschlägen in den Prozess einzudringen. In den Jahren 2002 bis 2004 wurde das vom Landesamt für Denkmalpflege beauftragte Büro für Industriearchäologie Rolf Höhmann aus Darmstadt auf dem Gelände tätig und untersuchte alle Bestandsbauten, überprüfte sie, dokumentierte sie und machte dem Amt Bewertungsvorschläge. Daraufhin wurden auf der Grundlage des Gutachtens schrittweise die bedeutendsten

Bauten unter Schutz gestellt und gleichzeitig mit den Unterschutzstellungen mit Investoren und Planern Umnutzungsstrategien entwickelt. 16 großvolumige, sperrige Hafengebäude sind inzwischen als denkmalwürdig erkannt und befinden sich bereits unter Schutz oder sind im Verfahren.

Die Erkenntnis, dass die Denkmalpflege den Umwandlungsprozess nicht bremst, die Umnutzung dieser Objekte für die neuen Nutzer einen außergewöhnlichen Rahmen setzt und ein besonderes Flair vermittelt, war entscheidend für den Erfolg der Konversion.

Den erfolgreichen Auftakt machte die Umnutzung des 400 Meter langen Speichers XI, eines 1910–1912 entstandenen Vorkriegsspeichers, in dem – zum Teil noch von der öffentlichen Hand unterstützt – Hochschule, Kulturforum und Hafenumuseum Unterkunft fanden. Hier entstand innerhalb einer riesigen Brach-



Bremen, Holz- und Fabrikenhafen, Kaffee-HAG- und Kaba-Gelände

fläche ein Nukleus des innovativen Aufbruchs im historischen Rahmen. Speicher XI wurde zu einer Anlaufstelle für kreative »Querdenker« und setzte eindeutige Zeichen in dieser Richtung. Auch die sehr zurückhaltende und sensible denkmalpflegerische Umnutzung setzte Maßstäbe für den späteren Umgang mit den anderen Bestandsbauten. Nach Speicher XI folgten nacheinander mehrere großvolumige Bauten, die jeweils mehrere 10.000 Quadratmeter Nutzfläche aufwiesen, die in der Regel relativ schnell vermarktet werden konnten und deshalb Motor der gesamten Entwicklung der Überseestadt wurden.

Speicher I als Grundtyp des Nachkriegsspeichers war innerhalb kürzester Zeit vermietet und war der zweite Impulsgeber für die Entwicklung der Überseestadt. Der Nutzungsmix wurde breiter, neben Kreativgewerbe kamen hier Handel, Gastronomie und allgemeines Gewerbe hinzu. Es folgte Schuppen 2, ein ebenfalls aus der Nachkriegszeit stammender Sortierschuppen, wo ebenfalls eine Mischnutzung in den historischen Rahmen gelungen integriert wurde. Schritt für Schritt wurden alle als denkmalwürdig erkannten historischen Einzelbauten einer neuen Nutzung zugeführt: Gastronomie in der Feuerwache, Büronutzung im Hafenzentralgebäude, in der ehemaligen Kaffee-HAG-Fabrik und im ehemaligen Kaba-Werk, Räume für Kulturveranstaltungen in der Maschinenzentrale und Gewerbe oder Gewerbe-Mischnutzung in den Bachmann-Speichern.

Gerade die Kaffee-HAG-Fabrik ist das beste Beispiel dafür, dass solche Konversionsprozesse manchmal lange Zeit in Anspruch nehmen können. Nach jahrelangem Leerstand und schon mehreren Überlegungen zum Abbruch fand sich schließlich ein Investor für das Areal dieser Fabrikbauten, die 1906 von Hugo Wagner für den Kaffeeproduzenten Ludwig Roselius errichtet wurden. Diese innovative Industriearchitektur wurde schon von Walter Gropius als vorbildhaft bezeichnet. Auch der Firmeneigentümer selbst strebte bewusst eine Besonderheit der Architektur an und setzte sie als »Corporate Identity« für die Werbung für seine Pro-

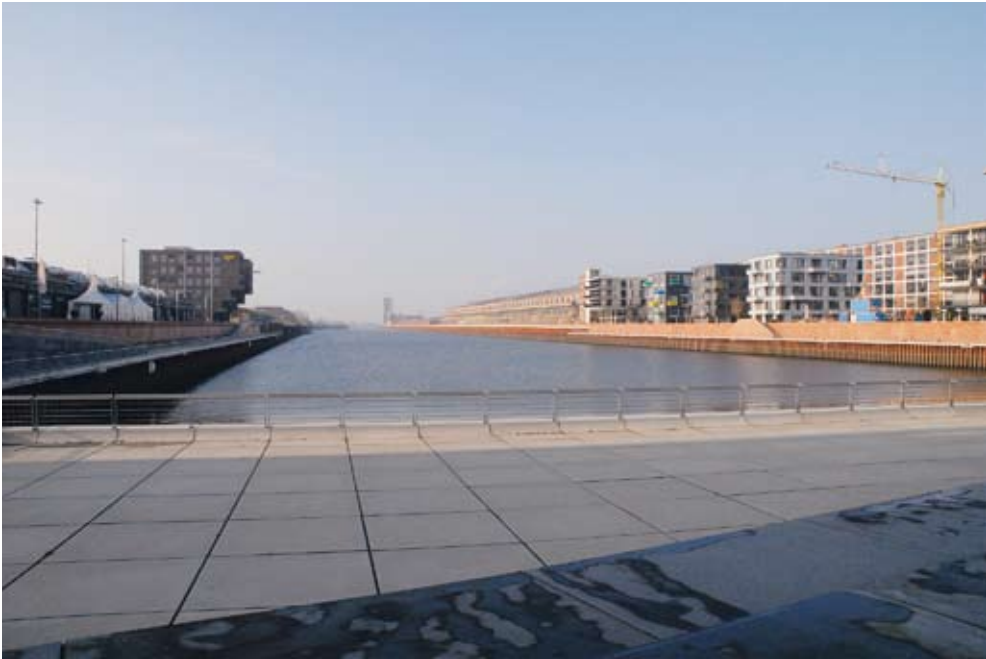


Bremen, Europahafen, Schuppen 1, innerer »Boulevard«

dukte ein. Das Kaffee-HAG-Gelände wird zurzeit Schritt für Schritt, Abschnitt für Abschnitt saniert und einer neuen Nutzung zugeführt. Die anfänglich hochfliegenden Pläne einer sehr raschen Komplettervermarktung haben sich wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise verlangsamt, jedoch besteht die Hoffnung, dass der Prozess wieder in Gang kommt.

Das aktuelle große Umnutzungsprojekt ist Schuppen 1, der 1959 als Sonderform des Sortierschuppens in einer zweigeschossigen Variante ausgeführt wurde. Dieser riesige Komplex von über 400 Meter Länge wird selbstverständlich in Segmente aufgeteilt und unterschiedlichen Nutzungen zugeführt werden. Allerdings werden größere Einheiten die ursprüngliche Weite in solch einem Schuppen unverändert vermitteln. Hier findet in einem Teilbereich eine sogenannte Oldtimer-Welt ihren Platz: Ein Oldtimer-Museum, eine Reparaturwerkstatt sowie Dienstleister rund um den Oldtimer werden sich hier ansiedeln, beiderseits eines sogenannten Boulevards, der als »Straße« innerhalb des riesigen Schuppens verläuft.

Die Besonderheit bei Schuppen 1 ist, dass hier erstmals auch eine Wohnnutzung im historischen Hafenschuppen möglich sein wird. Im Obergeschoss werden Loftwohnungen integriert. Die ehemals vor dem Obergeschoss ver-



Bremen, Europahafen, Verdichtung

laufenden Kranbahnen werden zu Balkonen, von denen aus die Bewohner auf das davorliegende Europahafenbecken blicken können.

Im Bereich der Überseestadt gibt es auch noch aktives Gewerbe, dessen überkommene historische Baulichkeiten entweder bereits unter Schutz stehen oder sich gegenwärtig im Unterschutzstellungsverfahren befinden. Bereits geschützt ist die imposante und heute noch im Betrieb befindliche, ab 1914 in mehreren prägenden Phasen entstandene Getreideverkehrsanlage. Ebenso im Betrieb ist die Roland-Mühle, die mit ihrem markanten Reinigerturm von 1929 den Holz- und Fabrikenhafen prägt.

Das Besondere der Überseestadt sind die Weitläufigkeit und der nur vereinzelte und wenig dichte Denkmalbestand. Dies liegt zum einen an den Kriegszerstörungen, zum anderen an der Struktur des Hafens mit seinen weiten Flächen für Verladung und Umschlag. Die Gleisanlagen sind weitestgehend abgeräumt. Auf einigen dieser Flächen entstehen nach und nach Neubauten, die den Bereich allmählich verdich-

ten. Für die Umnutzung stehen keine denkmalwürdigen Bauten mehr zur Verfügung, diese haben bereits im Großen und Ganzen neue Funktionen. Insofern ist es nun noch ein Wunsch und eine Aufgabe der Denkmalpflege, darauf hinzuwirken, dass die Verdichtung und Neubebauung die Denkmäler nicht zu stark bedrängt und die Möglichkeit bestehen bleibt, die Funktionsabläufe des historischen Hafens auch weiterhin erinnerbar zu erhalten. Dank des konstruktiven Vertrauensverhältnisses, das sich in den rund acht Jahren gemeinsamer Vermarktung entwickelt hat, wird die Denkmalpflege auch bei Neubauprojekten, die in der Regel, wenn es sich um größere Einzelprojekte handelt, als Wettbewerbe durchgeführt werden, beteiligt. In der Bremer Überseestadt wird in der Tat ein ehemaliger Hafen zu einer neuen Stadt umfunktioniert, was jedoch nicht zulasten der historischen Anmutung geht. Die denkmalwürdigen Hafenbauten sind in das Verfahren integriert, erfolgreich umgenutzt und behaupten sich in dem Konversionsprozess.