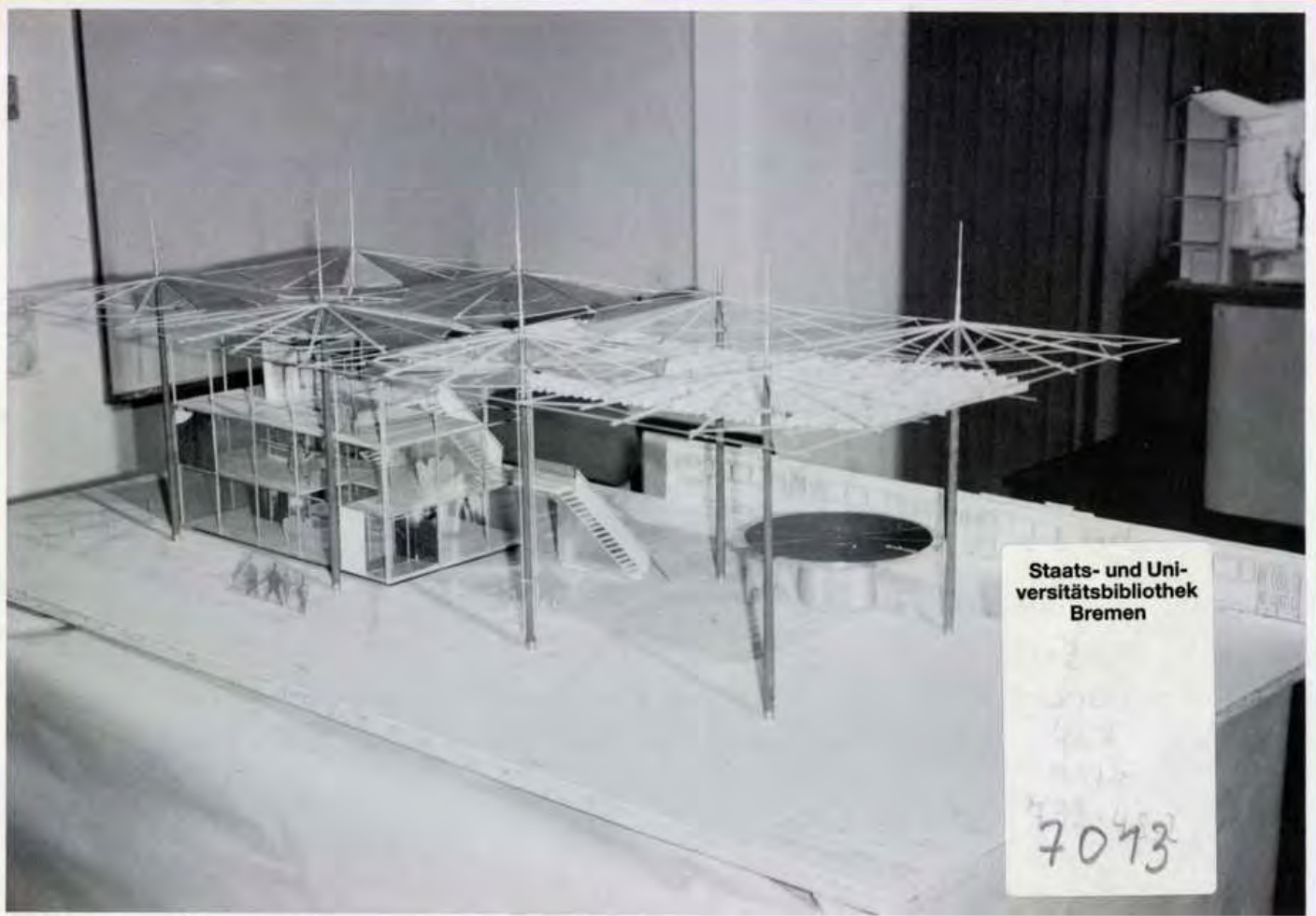


# DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT



Staats- und Uni-  
versitätsbibliothek  
Bremen

7073

**Starten Sie in Ihre Zukunft.  
Jetzt.**

**LBS**  
Bausparkasse der  
Sparkasse Bremen



v  
a  
r  
i  
o

**Prämie**

Wenn Sie sich in Zukunft den Freiraum schaffen wollen, den Sie sich immer schon gewünscht haben, brauchen Sie einen starken Partner. Am besten, Sie fangen noch vor dem 31. 12. an, sich Ihre Bausparvorteile zu sichern. Bei LBS, Sparkasse, ÖVB: Unternehmen der Finanzgruppe. Wir geben Ihrer Zukunft ein Zuhause.



**Jürgen TIEWS Kältetechnik**

**Meisterfachbetrieb**

28357 Bremen · ☎ (04 21) 27 54 08 · Fax (04 21) 27 43 20



**VDKF**

**Anerkannter  
Kälte- und Klima-Fachbetrieb**

# Zur Jahreshauptversammlung der Aufbaugemeinschaft Bremen am 15. September 1994

Hans Budde

Wir gedenken eines Mannes, der für Bremen und unsere Aufbaugemeinschaft Großes geleistet hat.

Dr.-Ing. Franz Rosenberg ist am 9. Juli dieses Jahres kurz vor Vollendung seines 83. Lebensjahres gestorben.

1949 kam er auf Empfehlung von Herrn Professor Wortmann als Städteplaner nach Bremen und führte von 1955 bis 1970 die Bremer Bauverwaltung als Senatsdirektor. Es waren schwierige Jahre des Wiederaufbaues unserer Stadt, aber auch erfolgreiche Jahre und wesentliche Impulse zur Wiederbele-

bung der Stadt gingen von ihm aus. Danach arbeitete er für die Entwicklungsgesellschaft im Landkreis Verden und für mehrere Nachbargemeinden Bremens. Wer heute die Stadt Achim aufsucht, muß wissen, daß die Neugestaltung dieses attraktiven Zentrums seine Handschrift trägt.

Von 1983 bis 1989 hat der Verstorbene die Aufbaugemeinschaft Bremen als 1. Vorsitzender geleitet und in dieser Zeit viel bewegt. Er war es, der mit der Veranstaltung „Bremen und sein Umland“ den Anstoß zur späteren Gründung des Kommunalverbunds

Niedersachsen/Bremen gegeben hat. Und er hat sich auch nach seinem Rücktritt mit Rat und Tat für unsere Aufgaben im Vorstand eingesetzt, zuletzt durch seinen Beitrag in unserer Zeitschrift DER AUFBAU Heft 1/94 über das Gerhard Marcks-Haus, eine hervorragende Veröffentlichung.

Tief bewegt nehmen wir Abschied von diesem bescheidenen, hervorragenden Mann, der für seine Wahlheimat Bremen so viel geleistet hat.

Sie haben sich zu seinen Ehren von Ihren Plätzen erhoben, ich danke Ihnen.

## Jahresbericht des Vorsitzenden Hans Budde

Im Mai 1992 hat die neue Ampel-Koalition in Bremen für die Legislaturperiode 1991 bis 1995 nach halbjährigem, hartnäckigen Verhandeln ein Koalitionsprogramm erarbeitet. Wir haben unser Bremer Spezialwetter, also Regen. Aber es regnet nicht Wasser vom Himmel herab, sondern Geld, unendlich viele Scheine – genau acht Millionen Eintausendmarkscheine. Bürgermeister Wedemeier und sein Finanzsenator Kröning sammeln das Geld auf – bis zum letzten Schein. Natürlich nicht für sich persönlich, sondern für das tief verschuldete Land Bremen. Mit diesem Geldsegen, der vom Bund und von den Ländern kommt, sind Auflagen verbunden: Das Geld soll zum guten Teil zur Entschuldung und zum geringeren Teil für Investitionen dienen. Und diese Investitionen sollten das gestrandete Schiff Bremen wieder flott machen.

Die Ampel-Koalition hat in einem Koalitionspapier ein Programm für ihre Legislaturperiode aufgestellt. Trotz der bekannten Notlage Bremens war dies Programm leider auch nur das, was bei Verhandlungen mehrerer Parteien nun einmal vorprogrammiert ist – die Einigung auf den kleinsten Nenner.

Heute sind von den vier Jahren Regierungszeit drei verstrichen. Zeit also, um schon mal eine erste Bilanz zu ziehen. Die einen sagen, es habe sich in

der Zeit kaum etwas zum Besseren geändert – und sie haben Recht. Die anderen sagen, daß die Rezession die wirtschaftliche Gesundung Bremens verhindert habe – und sie haben auch Recht. Damit ist die Lage aber nicht ausreichend beschrieben.

Wie in der Wirtschaft, so muß auch beim Staat rationalisiert und müssen die hohen Personalkosten abgebaut werden. Das dauert beim Staat viel länger als in der Wirtschaft. Daneben müssen die Staatseinkünfte erheblich gesteigert werden. Also brauchen wir neue Arbeitsplätze, die mit Hilfe von zukunfts-trächtigen Investitionen geschaffen werden sollen. Im Koalitionspapier sind dafür beispielsweise vorgesehen Hafenausbau, Flughafenausbau, Anlegung neuer Gewerbegebiete und Neubelebung der Innenstadt.

Den einzelnen Senatoren wurde nun übertragen, die für ihr Ressort anstehenden Aufgaben zu bearbeiten und die dafür erforderlichen Pläne zu entwickeln.

Lassen Sie uns versuchen, den tatsächlichen Ablauf bei den jeweils zuständigen Stellen am Beispiel Entwicklung der Innenstadt nachzuvollziehen.

Grundlage ist wie gesagt das Koalitionspapier. Der Bürgermeister ist aber für die Durchführung nicht zustän-

dig, er kann auch nicht in das Senatsressort hineinregieren, er muß vielmehr die Aufgabe nach Zuständigkeit verteilen. Für die Entwicklung der Innenstadt sind im wesentlichen drei Senatsressorts zuständig, jedes zwar zur Abstimmung miteinander, aber nicht zur Zusammenarbeit verpflichtet. Der Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung ist für die Planung zuständig, die Senatorin für das Bauwesen für den Verkehr und der Senator für Wirtschaft für die Zuteilung und Verwendung der Investitionsmittel.

Beteiligt sind also drei Senatoren: Frau Lemke-Schulte SPD, Herr Fücks von den Grünen und Herr Jäger FDP jeweils mit ihren Parteigremien im Hintergrund.

Und nun zum Ablauf: Am schnellsten war der Senator für Wirtschaft, der im September 1993 sein Papier „Wirtschaftsstandort Innenstadt“ veröffentlichte. Nach seinem Programm „Stadt am Fluß“ im Frühjahr 1993 stellte Senator Fücks sein Programm für die Entwicklung der Innenstadt im Frühjahr 1994 vor und etwa gleichzeitig Frau Senatorin Lemke-Schulte ihr „Verkehrskonzept Innenstadt“ (die beiden letzteren jeweils von einem Gutachter erarbeitet). Kein Wunder, daß die Übereinstimmung bei drei so verschiedenen Ansätzen nur in wenigen Details gegeben und damit ein politischer Streit vorgegeben war, der dann auch von den

einzelnen Parteien, aber auch von der Öffentlichkeit fröhlich geführt wurde. In einer Senatssitzung im Sommer griff der Bürgermeister ein und versuchte, mit den Beteiligten ein einheitliches Konzept abzustimmen. Was letztendlich dabei verwirklicht wird, ist noch nicht klar zu erkennen. Bisher hat dieses Nebeneinanderherarbeiten folgende Auswirkungen: Unsicherheit bei potentiellen Anlegern, Umsatzrückgang und damit weniger Beschäftigte in den Geschäften der Innenstadt, Verzögerung bei einer Reihe von öffentlichen und privaten Bauvorhaben. Von vier Jahren dieser Legislaturperiode sind drei vergangen, ohne daß ein klares, allgemein anerkanntes Konzept existiert, das auch so notwendige Zukunftsperspektiven aufweist.

Soweit zum Allgemeinen. Es lohnt sich aber, an einzelnen Punkten nachzuzeichnen, daß ein klares Innenstadtkonzept entscheidend dazu helfen würde, daß ein Innovationsschub eingeleitet wird, wie er in der Zeit nach dem Wiederaufbau bisher noch nicht verwirklicht wurde. Es ist vor allem der Wirtschaft zu verdanken, daß einzelne Projekte auch ohne politische Förderung realisiert wurden und andere kurz vor der Ausführung stehen. Und – das soll hier auch anerkannt werden – mit Hilfe der Verwaltung, die praktisch zwischen den einzelnen Senatssressorts besser zusammenarbeitet als deren politische Führung.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien einige Objekte als Beispiele aufgezählt:

Die Lloydpassage, der Umbau des Kaufhauses Dyckhoff, der Um- und Ausbau des Gebäudes von ehemals Jaeger & Eggers, der Umbau der Schlachte und der Lloydhof.

Weitere Projekte sind in Vorbereitung:

Nordwest Vermögen, Tochter der Bremer Landesbank, beginnt in Kürze mit dem Abriß des ehemaligen Astoria-Gebäudes und wird dort einen großen 6-stöckigen Neubau mit Läden im Erdgeschoß, vielen Büroräumen und einem Schulungszentrum errichten. Die Deutsche Bank beabsichtigt, von der Katharinenstraße zum Domshof eine Passage zu bauen. Die Brepark wird ein Café auf dem Domshof schaffen. Die Wallpassage als Glasvordach von der Sögestraße bis zur Bischofsnadel soll im Herbst 1995 fertig sein. Und mit dem Ausbau der Langenstraße wurde begonnen.

Aber andere Projekte sind gescheitert oder schlummern still vor sich hin.

Von dem großen Projekt der Bremer Landesbank wird lediglich das kleine schon erwähnte verwirklicht.

Das von einer Versicherung geplante Projekt Börsennebengebäude ist gescheitert.

Der so dringend notwendige Umbau der Glocke ist immer noch nicht endgültig gesichert.

Das Projekt Obernstraße – Bredenstraße – Langenstraße ist zumindest vorerst gescheitert und wird vielleicht in fünf Jahren wiederbelebt.

Über diese Einzelprojekte gehen die oben erwähnten Programme der Senatssressorts weit hinaus und zeigen eine Fülle von Entwicklungsperspektiven für die Zukunft auf. Dazu einige Kostproben: Ausbau der Martinistraße zur Flaniermeile, Erweiterung der Fußgängerzonen von der Obernstraße an die Weser, von der Sögestraße zum Domshof und zum Wall, von der Böttcherstraße zum Domshof und zum Wall, von der Böttcherstraße über Passagen zum Schnoor, Ausbau der Herdentorswallstraße zur 2A-Geschäftslage.

Und geht man über die Citylage hinaus bis zum Bahnhof, stehen auch dort erhebliche Veränderungen an: Emp-

## INHALTSVERZEICHNIS

### Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

Gedenken an Dr.-Ing. Franz Rosenberg Hans Budde, Architekt BDA, Bremen.....	1
Jahresbericht des Vorsitzenden Hans Budde, Architekt BDA, Bremen.....	2,3
Öffentliche Vortragsveranstaltung zum Thema „Die Zukunft der bremischen Häfen“.....	3
Referenten:	
Uwe Beckmeyer, Senator für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel der Freien Hansestadt Bremen.....	4,5
Dr. rer. pol. Hanspeter Stabenau Vorstandsvorsitzender der Stiftung Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie, Bremen.....	6,7
Dr. Andreas Otto, Geschäftsführer der Verkehrsabteilung der Handelskammer Bremen.....	8-10

### Neue Bauten für Bremen

Domshof und Passagenviertel – eine neue Citylage entsteht! Prof. Gottfried Zantke, Abteilungsleiter Bau beim Senator für das Bauwesen der Freien Hansestadt Bremen und a.o. Professor der Hochschule Bremen.....	10-12
Domshof als „einprägsamer Ort“ Peter Rienäcker, Dipl.-Finanzwirt, Geschäftsführer der BREPARK Bremer Parkraumbewirtschaftungs- und Management-GmbH.....	12, 13

### Fortsetzung der Reihe Bremische Ortsämter

Bremer Westen – Versuch einer Bestandsaufnahme Bernd Peters, Ortsamtsleiter Hans-Peter Mester, stellv. Ortsamtsleiter.....	14-25
--	-------

### Bremen und seine niedersächsischen Nachbarn

Gemeinde Grasberg – Eine Gemeinde am Rande des Teufelsmoor Georg Monsees, Gemeindedirektor.....	25-28
---	-------

**Titelbild:** Café auf dem Domshof – Modelfoto.  
Bauherrin: BREPARK Bremer Parkraum-  
bewirtschaftungs- und Management-GmbH

fangsgebäude am Bahnhofs-Nordausgang, Umgestaltung der Bürgerweide, Einkaufspassage durch den Bahnhof, Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes – ein Gestaltungswettbewerb läuft in Kürze an – Neugestaltung Rembertikreisel und weit in die Zukunft reichen der sogenannte Promotion Park vom Fruchthof über das Güterbahngelände, wofür die Entscheidung eines Wettbewerbs im nächsten Monat fällt.

Nimmt man noch die Planungen für „Stadt am Fluß“ und die Erweiterung der Innenstadt Richtung Hafen 1 hinzu, so erkennen wir für unsere Stadt einen Planungsreichtum, der – soll er verwirklicht werden – mindestens den Zeitraum einer Generation beansprucht.

Zurück zum Anfang: Bremen ist gehalten, so zu investieren, daß neue Arbeitsplätze geschaffen werden und somit Arbeitslosigkeit abgebaut und das Steueraufkommen erhöht wird. Wir haben gehört, daß es Ideen zur städtebaulichen Entwicklung in Fülle gibt.

Diese Ideen müssen jetzt mehr und mehr planerisch umgesetzt und politisch abgesegnet werden.

Was hier für das Entwicklungskonzept Innenstadt gesagt wurde, gilt sinngemäß ebenso für andere Investitionen wie beispielsweise Anlegung neuer Gewerbegebiete, den Hafenausbau und den Straßenbau.

Wir stellen unsere jetzige Ampelregieung auf den Prüfstand:

Was hat sie in ihrer Legislaturperiode bisher von ihrem Programm geschafft bzw. wird sie bis zu deren Ende in einem Jahr geschafft haben?

Was hat sie mit dem für Bremen bewilligten Geld zur Verbesserung der Struktur und der Finanzlage und der Arbeitsmarktsituation tatsächlich erreicht?

Hat sie es bis dahin geschafft, ein abgesichertes Konzept für die Entwicklung

der Innenstadt zu verabschieden, das möglichen Investoren auch die einmal notwendige Investitionssicherheit gibt und die Zukunft für die Geschäfte der Innenstadt absichert?

Es regnet nicht mehr lange Tausendmarkscheine in Bremens Staatskasse. Nicht nur aus diesem Grund haben wir kein Verständnis dafür, daß Bremens Parteien und Senatoren mehr ihr Eigeninteresse als das Allgemeinwohl im Blick haben.

Wir haben keine Zeit für Parteiengerangel, wir haben keine Zeit für das Verschieben von Problemen auf die lange Bank, wir haben keine Zeit für ideologische Spiegelfechtere! Wir fordern unsere Landesregierung auf, jetzt und heute ein klares Entwicklungskonzept zu verabschieden. Und dabei wissen wir uns einig mit der großen Mehrheit der Bremer Bevölkerung, die sehr wohl weiß, daß schnelles und weitsichtig orientiertes Handeln das Gebot der Stunde ist.

Die Aufbaugemeinschaft Bremen hat zur diesjährigen Jahreshauptversammlung im Schütting am 15. September 1994 das Thema gewählt

## „Die Zukunft der bremischen Häfen“

Die Themen auf den Jahreshauptversammlungen der letzten Jahre waren

1989 Bremen und seine Nachbarn  
– Perspektiven zukünftiger Zusammenarbeit

1990 Die Denkmalpflege – Rückblick und Ausblick

1991 Wohnungsbau in Bremen

1992 Perspektiven der bremischen Stadtentwicklungspolitik

1993 Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs Bremen / Niedersachsen

Daraus ist zu ersehen, daß die Aufbaugemeinschaft Themen wählt, mit denen Perspektiven für die Entwicklung in Bremen und seinem Umland aufgezeigt werden.

Das diesjährige Thema reiht sich einsichtig in die Folge ein. Der Hafen war immer für Bremen Lebensnerv und ist es auch in der Entwicklung zur Hafengruppe Bremen-Bremerhaven geblieben. Die bremischen Häfen sind nach wie vor ein bedeutender, wenn nicht immer

noch der bedeutendste Wirtschaftsfaktor für Bremen. Sieht man die Häfen auch vorrangig unter wirtschaftlichem Aspekt, so haben doch auch die gewachsenen Beziehungen und Verbindungen mit Menschen in aller Welt große Bedeutung. Auch darin ist ein Wachstumsprozeß über Jahrhunderte hinweg zu erkennen, der ein Stück Besonderheit unserer Stadt ausmacht.

Nun gibt es heute einige kritische Stimmen, welche bezweifeln, ob die bremischen Häfen auch in Zukunft neben den großen Nordseefestlandshäfen Rotterdam, Antwerpen und Hamburg bestehen können. Gerade das war uns Anlaß, dieses Thema zu wählen. Wir haben drei namhafte Bremer gewonnen, bei uns dieses Thema aus ihrer Sicht zu behandeln.



ZIMMEREI · ING. HOLZBAU · HOLZLEIMBAU

**JOHANN HOCKE GMBH HOLZBAU KG**

28201 BREMEN · Kornstraße 225  
Ruf (04 21) 55 91 41

## Uwe Beckmeyer

Ich bin dankbar für die Gelegenheit, heute mit Ihnen die Zukunft der Bremischen Häfen diskutieren zu können. Sie erleben dabei einen Hafensenator, der von den exzellenten Entwicklungsmöglichkeiten des zweitgrößten deutschen und des viertgrößten europäischen Universalhafens felsenfest überzeugt ist. Werfen wir zunächst einen gemeinsamen Blick auf Rahmenbedingungen und Prognosen.

Grundlage bremischer Hafenspolitik für die nächsten zehn Jahre sind vielversprechende Vorhersagen anerkannter Gutachter. Unter Berücksichtigung ökonomischer Trends und Entwicklungen in Ostdeutschland, in Osteuropa und Übersee liegen uns plausible Prognose daten vor, die zuversichtlich stimmen müssen. Danach wird sich der bremische Hafenumschlag auf der Basis des Jahres 1992 bis zur Jahrtausendwende um 9,8 Millionen Tonnen oder rund 32 Prozent erhöhen – und zwar auf 40,5 Millionen Tonnen. Wir müssen uns ohne Zweifel darauf einstellen, daß die Weltwirtschaft in den nächsten Jahren einer erheblichen Wachstumsdynamik unterzogen sein wird. Die Gründe dafür sind vielfältig.

Ich nenne vor allem die weitere Stabilisierung der wirtschaftlichen Situation in den Staaten Mittel- und Osteuropas und das anhaltende Wachstum in den expandierenden exportorientierten Volkswirtschaften des fernen Ostens.

Die Welt, dies ist unstrittig, steht vor einer Renaissance der maritimen Kernbereiche – eine ökonomische Wiederbelebung, die seit einigen Monaten auch an den Kajen und Terminals des Zwei-Städte-Staates spürbar wird. Die aktuellen Zahlen sprechen eine eindeutige

Sprache und dokumentieren einen Trend, der mich zuversichtlich stimmt. Nachdem uns die weltweite Rezession 1993 noch voll erwischt hat und zu sinkenden Umschlagszahlen führte, fährt der Konjunkturzug inzwischen in die andere Richtung.

Im ersten Halbjahr 1994 haben unsere Häfen mehr als 15 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen; dies waren immerhin zwei Millionen Tonnen mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dies ist, und darauf darf ein bremischer Hafensenator mit berechtigter Genugtuung verweisen, ein stolzes Plus von 14,4 Prozent. Für alle, die es nicht glauben wollen, wiederhole ich es gern noch einmal: plus 14,4 Prozent! Von solchen Zahlen können andere Mitbewerber in der Hamburg-Antwerpen-Ränge zur Zeit nur träumen. Und: Die für uns erfreuliche Entwicklung hält an.

Wenn dieses Hafensjahr zu Ende geht, werden die Wissenschaftler vom Bremer Ausschuß für Wirtschaftsforschung eine für manchen Beobachter überraschende Bilanz ziehen. Sie werden in ihrer Jahresbilanz feststellen, daß der Hafensbereich 1994 stärker gewachsen ist als alle anderen ökonomischen Branchen im Zwei-Städte-Staat. Dafür gibt es gute Gründe.

Weil die Weltwirtschaft deutliche Zeichen der Erholung zeigt und der internationale Handels- und Warenaustausch zulegt, reagieren unsere gut vorbereiteten, unsere modernen, leistungsfähigen und schnellen Universalhäfen darauf mit überdurchschnittlich hohen Umschlagszuwächsen. Nie zuvor in den vergangenen drei Jahrzehnten hat es einen vergleichbar steilen prozentualen Anstieg unseres Gesamtumschlags gegeben.

Dieser Boom hat unterschiedliche Ursachen. Während der Umschlag mit unserem traditionell wichtigsten Fahrtgebiet Nordamerika/USA mit 6 bis 7 Prozent eher moderat gestiegen ist, gab es zweistellige Zuwächse im Transitverkehr mit Skandinavien.

Erfreulich läßt sich auch die Entwicklung im Transitverkehr mit den jungen Demokratien Mittel- und Osteuropas an. Besonders zufrieden können wir mit dem in kräftigen Schüben wachsenden Fernostgeschäft sein. Am Bremerhavener Terminal „Wilhelm Kaisen“ wurde im ersten Halbjahr 1994 ein Containerumschlag von 162.000 TEU registriert – ein überzeugendes Plus von 41 Prozent.

Die aktuelle Belebung des Hafengeschäfts zeigt sich übrigens gleichermaßen in Bremen und in Bremerhaven – wenngleich mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Wir haben das Tal der Tränen auch hier in Bremen-Stadt hinter uns gelassen. Oft genug wurde dieser Teil der Häfengruppe öffentlich totgeredet. Doch der Abgesang war verfrüht.

Inzwischen reiben sich die Kritiker verwundert die Augen und stellen fest, daß sich Deutschlands südlichster Seehafen im ersten Halbjahr mit einem Gesamtumschlag von 7,5 Millionen Tonnen eindrucksvoll zurückgemeldet hat. Hinter dieser Zahl verbirgt sich ein aktuelles Plus von rund 16 Prozent! Will sagen: Die Arbeitsteilung der bremischen Hafenstandorte bewährt sich, sie greift. Mit seinen kurzen Verbindungen zu den Produzenten und Konsumenten im Hinterland spielt Bremen-Stadt interessante Standort-Vorteile aus. Dagegen bleibt Bremerhaven prädestiniert für die Abwicklung schneller Verkehre, wie sie für die Auto-, Container- und Feederdienste charakteristisch sind.

Apropos Container: Wenn die bremischen Häfen ihre Position im Markt gegen starke Konkurrenten wie Rotterdam und Hamburg halten und sogar ausbauen können, hat der standardisierte Boxenumschlag daran entscheidenden Anteil. 15 Prozent Zuwachs bei der Containergesamtzahl, 20 Prozent bei den Gewichten – das sind Zuwächse, die buten und binnen aufhorchen lassen. Die Kundschaft erkennt, daß zwingende Argumente für den Containerhafen Bremerhaven sprechen:

- seine Lage am offenen Meer,
- die exzellenten Hinterlandverbindungen,
- unsere konsequente Ausbauplanung und

**04 21 / 39 006 - 0**

Hohweg 5 · 28219 Bremen



**Fenster aus Holz, Kunststoff und Aluminium,  
Rolläden, Wintergärten, Haustür-Anlagen**

**Reparatur-Schnelldienst rund um die Uhr**

– die bevorstehende Fahrrinnen-Anpassung.

Mit großem Interesse notieren Reeder und Verlader, daß wir in diesem Bereich nicht kleckern, sondern klotzen.

Dies gilt erstens für den weiteren Ausbau des Terminals „Wilhelm Kaisen“, der in drei Jahren 700 Meter neue Kaje für zwei weitere Großschiffe der Containerfahrt und 80 Hektar zusätzliche Stell- und Arbeitsfläche bereithalten soll.

In knapp vier Wochen erwarten wir bereits den Planfeststellungsbeschluß der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest. Und dies gilt zweitens für die von Bremen beantragte Fahrrinnen-Anpassung der Außenweser auf eine garantierte Wassertiefe von 14 Metern unter Seekartennull. Auch dieses Projekt macht gute Fortschritte. Es hat für die Auricher Planungs- und Genehmigungsbehörde erste Priorität. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens rechnen wir noch in diesem Jahr. Ende des Jahrzehnts können damit auch größte Vollcontainerschiffe Kurs auf Bremerhaven nehmen bzw. die Stromkaje verlassen, ohne mit tidebedingten Wartezeiten konfrontiert zu werden. Terminal-Ausbau und Fahrrinnen-Vertiefung werden also zu neuen Trumpfkarten für unsere Häfen. Daß wir damit das Spiel machen, steht für mich schon heute fest. Andererseits sind wir nicht so vermessen, uns ausschließlich auf diese beiden Großprojekte zu verlassen.

Vor kurzem hat der Senat deshalb das neue Hafenstrukturkonzept verabschiedet, das den Handlungsrahmen für erhebliche Investitionen in unsere Hafeninfrastruktur definiert. In den kommenden zehn Jahren werden wir in Bremen-Stadt und Bremerhaven bis zu zwei Milliarden Mark für neue oder modernisierte Kajen, Terminals und

Schleusen ausgeben – ein gewaltiger, aber auch ein notwendiger Kraftakt. Mit einem Verzicht auf diese Investitionen würde sich der Hafenstandort Bremen/Bremerhaven einen Bärendienst erweisen. Als Drehscheibe des deutschen Exports nach Übersee und als Zentrum leistungsfähigen Umschlags, anspruchsvoller Distribution und intelligenter Logistik müssen unsere Häfen auch künftig mithalten können. Dies sind wir auch dem deutschen Bundesstaat und der nationalen Volkswirtschaft schuldig.

Seit Kriegsende haben Senat und Hafengewirtschaft mehr als vier Milliarden Mark in die Infra- und Suprastruktur der Häfen investiert. Die Nutzenvorteile, die unsere Volkswirtschaft aus der Existenz der Häfen zieht, erreichen Jahr für Jahr dreistellige Millionensummen. Umso ernster nehmen wir auch künftig unseren nationalen Auftrag als Zentrum von Hafenumschlag und Außenhandel.

Neben klassischen Investitionen in unsere Kajen und Terminals muß es in Zukunft verstärkt darum gehen, kundenfreundliche Logistikkonzepte weiterzuentwickeln und den Zukunftsbereich der Distributions-Dienstleistungen zu stärken. Die Partner im Hafen müssen neue Projekte der Güterverarbeitung und -verteilung vorbereiten und mehr als bisher auf intelligente logistische Problemlösungen setzen. So und nicht anders lassen sich Produktivität und Wertschöpfung im Hafen nachhaltig erhöhen.

Beispiele wie das Autogeschäft oder die erfolgreiche logistische Neuorientierung von Unternehmen wie Eduscho oder Kraft Jacobs Suchard weisen in die richtige Richtung. Hier liegen interessante Zukunftsperspektiven auch und gerade für den Hafenstandort Bremen-Stadt. Der Senat legt deshalb Wert darauf, daß die Hafenzonen rechts der Weser mit

dem Kernbereich Übersee- und Europa-hafen als Zentrum der weiter expandierenden Nahrungs- und Genußmittelindustrie weiterentwickelt wird. Diese Zone eignet sich wie keine zweite für neue und intelligente wertschöpfende Distributions-Aktivitäten.

Mit der Option auf eine Stromkaje in Verlängerung der Nordkaje des Europa-hafens und der geplanten Verfüllung des nur noch marginal genutzten Übersee-hafens können wir die dafür notwendige leistungsfähige Infrastruktur schaffen – und neue Flächen, auf die wir dringend angewiesen sind. Außerdem wird es mehr als bisher darauf ankommen, die Flexibilität des Industriehafen-Areals – eines Bereichs mit immerhin rund 3000 Arbeitsplätzen – über gezielte Infrastruktur-Investitionen zu stärken.

Mit der erfolgten Sanierung der Kaje des Holz- und Fabrikenhafens sowie der erforderlichen Anpassung der Oslebshauser Schleuse für Schiffstiefgänge der Pan-Max-Klassen lassen sich die Entwicklungschancen der ansässigen Hafenbetriebe wesentlich verbessern. Den Handelshafenumschlag im Überseeverkehr werden wir dagegen mehr und mehr im Neustädter Hafen konzentrieren, unserem modernsten und jüngsten Hafenteil. Treten dort später Kapazitätsengpässe auf, können wir mit dem Ausbau des Lankenauer Hafens reagieren.

An dieser Stelle will ich einen Schnitt vornehmen – denn der nächste Redner wartet schon. Ich hoffe auf eine interessante und ergiebige Diskussion. Über eines sollten wir uns schon jetzt einig sein: Die Häfen in Bremen und Bremerhaven werden im Markt bestehen – wenn wir diese zügig und konsequent auf große Herausforderungen vorbereiten.

## Dyckerhoff & Widmann AG

Ihr Partner  
in allen Baufragen

wir bauen auf Ideen

Niederlassung Bremen  
Bennigsenstraße 2,4,6  
28207 Bremen  
Telefon 04 21 / 4 99 85-0

Betonwerk Syke  
Am Ristedter Weg 4  
28857 Syke  
Telefon 0 42 42 / 5 96-0

 **DYWIDAG**

# Die Wandlung der Seehäfen zu Logistikzentren

Hanspeter Stabenau

## 1. Globalisierung führt zu Standortvorteilen für Seehäfen

Die Weltwirtschaft befindet sich in einem tiefgreifenden Umstrukturierungsprozeß. Dieser ist das Ergebnis einer zunehmenden industriellen Arbeitsteilung, das heißt, daß der Austausch von Teilen und Modulen innerhalb der industriellen Fertigung zwischen verschiedenen weltweit unter Optimierungsgesichtspunkten ausgewählten Standorten mit zunehmender Tendenz vorgenommen wird. Darüber hinaus hat die über dreißigjährige Entwicklungspolitik die sog. industriellen Schwellenländer so aufgewertet, daß der Standort dort für industrielle Fertigung von immer größerem Interesse wird. Das Ergebnis nennen wir Globalisierung der Wirtschaft, das heißt, es ergeben sich immer mehr weltweite Prozeßketten der Fertigung und der Distribution von Industriegütern.

Dieser Globalisierungsprozeß wird erhebliche Auswirkungen auf das Wachstum und die Struktur des weltumspannenden Güterverkehrs haben. An die Dienstleister werden Anforderungen gestellt, die über die Bewältigung der quantitativen Aufgaben immer mehr hin zu qualitativ differenzierten Leistungsformen führt. Das Anforderungsprofil eines Dienstleisters kann man daher wie folgt charakterisieren:

- Internationales Management
- Kostensoptimierung durch Kooperation
- Flächendeckung bei hoher Qualität
- Vernetzung von Logistikzentren
- Informations- und Kommunikationssysteme auf der Basis gleicher Standards (z.B. TELEPORT).

Wie schon in anderen Kontinenten, werden mit dieser Tendenz auch in Europa den Küstenregionen durch die mit dieser Entwicklung verbundenen starken Schiffsorientierung neue Wachs-

tumsimpulse gegeben. Hier werden vor allem die traditionellen Seehäfen Standortvorteile nachweisen und durch Ausschöpfung von Produktivitäts- und Kostenpotentialen zunehmend in diesen weltwirtschaftlichen Umstrukturierungsprozeß einbezogen werden.

## 2. Wandel der Wertschöpfung durch intelligente Dienstleistungen

An der Transportfunktion wird deutlich, welchen Wandel eine solche traditionelle Funktion durchläuft. Die Wertschöpfung von Transport wird zunehmend bestimmt durch den Integrationsgrad mit anderen logistischen Funktionen im Prozeßablauf. Je intensiver diese Integration ist, das heißt je geschlossener sich unter Einbeziehung der Transportfunktion Prozeßketten bilden, desto höher ist die Wertschöpfung.

Intelligente Dienstleistungen werden charakterisiert durch eine Vielzahl von Kriterien, die hier nur kurz aufgezählt werden sollen:

- Vielfalt der Dienstleistungen
- Flexibilität im Angebot
- Schnelligkeit in den Reaktionen und der Durchführung
- Sicherheit für die Sendungen
- Zunehmende Spezialisierung der Transport-, Umschlags- und Lagereinheiten
- Ausreichende Kapazitäten auch im hochspezialisierten Bereich
- Informations- und Kommunikationssysteme zur unternehmensübergreifenden Planung, Steuerung und Kontrolle (Dokumentation) der Abläufe
- Unternehmensübergreifendes Controlling.

Alle diese Charakteristika (ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben) bestimmen die Qualität und damit

auch die zunehmende Inanspruchnahme von Dienstleistungen im logistischen Prozeß.

## 3. Logistikzentrum Seehafen – Industrialisierung und Kundenorientierung

Damit kommen wir zu dem entscheidenden Punkt. Immer mehr Industrie- und Handelsunternehmen streben eine Auslagerung der von ihnen bisher selbst erstellten logistischen Dienstleistungen an (Outsourcing). Diese Rahmenbedingung für die Entwicklung von speziellen Logistikzentren, und unter den genannten weltwirtschaftlichen Entwicklungstendenzen vor allem auch in den Seehäfen, wird ergänzt dadurch, da in den Ballungsräumen der industriellen Fertigung heute enorme Zusatzkosten die Erstellung von Dienstleistungen belasten. Gewerbesteuern, etc. sind so gut wie nicht mehr zu erhalten. Die Logistik muß sich daher an Knotenpunkten konzentrieren, und vor dem Hintergrund der genannten Globalisierung sind dies in erster Linie auch die Seehäfen.

Die Vorteile, die sich hier für die Wirtschaft insgesamt ergeben, sind folgende:

- Die Seehäfen haben einen entscheidenden Know-How-Vorsprung bei der Erstellung intelligenter Dienstleistungen durch ihre Historie
- In den Seehäfen werden schon von Anbeginn an Produktivitätsvorteile durch Arbeitsteilung verschiedener Funktionsträger gewonnen. Die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit ist hier Tradition.
- Die Ausnutzung von Bündelungseffekten der Distributionsströme in Knoten ermöglicht dort die Industrialisierung über Standardisierung und Normung der physischen Prozesse (Transport,

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

**Hallen  
Fertigteilebau**

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  
fertigteilewerk  
holzwerkstätten

Bremen, ☎ (04 21) 54 96-0  
Delmenhorst, ☎ (0 42 21) 923-0  
Hamburg, ☎ (0 40) 8 80 30 24  
Berlin, ☎ (0 30) 8 81 43 19



Lagerung, Umschlag, Kommissionierung, etc.). Das Beispiel der Entwicklung des Container-Verkehrs ist hier zu nennen.

- Bereits in den letzten 20 Jahren hat sich zunehmend die Methodik des Projekt-Management zur Bewältigung konkreter Umschlags- und Transportaufgaben mit hoher Kundenorientierung in den Seehäfen ergeben.

Dabei muß darauf hingewiesen werden, daß die genannten Prozesse einem hohen Individualisierungsgrad unterliegen. Dieser Individualisierungsgrad wird gepaart durch die genannten Industrialisierungsmöglichkeiten bei der Erstellung der physischen Leistungen. Diese beiden Worte: *Individualisierung* und *Industrialisierung* sind daher der Schlüssel des Erfolgs bei der Schaffung von Logistikzentren in Seehäfen. Welche Voraussetzungen sind hierfür notwendig:

- Industrielles Managementdenken
- Standardisierung und Normung der Behälter, Geräte und Informationen
- Schaffung der Massenhaftigkeit an logistischen Knoten ermöglicht Automatisierung und Roboterisierung
- Investitionen auch durch Kooperationen
- Aufbau von Qualitätssicherungssystemen (Total Quality Management)
- Informations- und Kommunikationssysteme zur jederzeitigen Verfügbarkeit von Sendungsdaten, Statusdaten und Bestandsdaten entlang der logistischen Kette
- Aus- und Fortbildung von Mitarbeitern und Führungskräften.

#### 4. Angebotsstruktur eines Logistik-Zentrum-Seehafen

Am Beispiel der Häfen Bremen und Bremerhaven wird deutlich, wie umfangreich die Angebotsstruktur sein muß, um ein wachsendes Outsourcing von logistischen Dienstleistungen aus Industrie und Handel auf die Seehäfen zu verlagern. Das Angebot Logistik-Zentrum-Bremen umfaßt folgende Bereiche:

##### - Beratungsfunktion

In der Logistik liegen für Industrie- und Handelsunternehmen nach wie vor erhebliche Produktivitätspotentiale, deren Weckung im Wettbewerb unerlässlich ist. Aufgrund des vorhandenen Know How in den Seehäfen durch die verschiedenen Leistungsträger mit der

Vielfalt ihrer Funktionen muß auch hier eine Bündelung erfolgen, die beim Aufbau und der Gestaltung logistischer Abläufe Industrie und Handel zur Verfügung gestellt werden. Der Beratungsbedarf der Firmen in diesem Geschäftsfeld wächst.

##### - Produktionsfunktion

Es ist bereits mehrfach auf die Bedeutung der Industrialisierung der physischen Logistikleistungen hingewiesen worden. An Knoten des regionalen, des europäischen und des interkontinentalen Verkehrs ergeben sich die Möglichkeiten, alle Produktivitätsvorteile durch Industrialisierung der Abläufe auszunutzen.

##### - Informationsfunktion

Der Einrichtung von überbetrieblichen Datenbanken mit dem Ziel der permanenten Verfügbarkeit aller Daten entlang der logistischen Pipeline ist die absolute Voraussetzung für hohe Flexibilität in Disposition und Qualitätssicherung.

##### - Servicefunktion

Die Zahl der Servicefunktionen ist quasi unendlich. Hier kommt die Individualität des Kundenbedarfs zum Ausdruck. An wenigen Stichworten soll lediglich der Gesamtumfang angedeutet werden:

- Auftragsabwicklung
- Bestandsmanagement
- Qualitätssicherung
- Terminüberwachung
- Dokumentenabwicklung
- Merchandising
- Finanzierung
- Sicherheit, etc.

##### - Forschungsfunktion

Im Bereich Logistik ergeben sich zunehmend Felder einer anwendungsorientierten Forschung. Universitäten und Hochschulen sowie hochschulfreie Institute in Bremen und Bremerhaven beschäftigen sich mit dem Ausbau und der Erweiterung der Forschungspotentiale auf dem Gebiet der Logistik in Technologie, Organisation und Kommunikation.

##### - Aus- und Weiterbildung in der Logistik

Nicht nur für den Eigenbedarf im Logistik-Zentrum Bremen müssen entsprechende Qualifizierungen der Mitarbeiter und Führungskräfte in vielfältigen Formen durchgeführt werden, sondern darüber hinaus muß sich auch Bremen selber als Logistikzentrum qualifizieren für die Logistikmitarbeiter und -führungskräfte in der Region, in Europa und in Übersee. Ein besonderes

Zielgebiet sind hier vor allem die mitteleuropäischen Länder und die industriellen Schwellenländer. Mit der Gründung einer deutschen Logistik-Akademie (DLA) wird diese Zielsetzung unterstrichen.

Zur Realisierung aller Möglichkeiten wird darüber hinaus mit den niedersächsischen Unterweserhäfen eine Art Leistungsverbund angestrebt, um die vorhandenen Ressourcen der Region optimal zu nutzen.

## 5. Resümee

Der weltwirtschaftliche Strukturwandel mit seinem veränderten Wachstum und seinen zunehmenden qualitativen Anforderungen an die Logistik sowie die Tendenz der Auslagerung von Logistik-Dienstleistungen durch Industrie und Handel führt zu einer Aufwertung der Seehäfen als Logistikstandorte in Form von Knotenpunkten im Rahmen der weltweiten Arbeitsteilung (Globalisierung). Die Rahmenbedingungen führen dazu, daß vor allem auch der Standort Seehafen herausgefordert ist, diese Chance zu nutzen, um mit der Vielfalt intelligenter Dienstleistungen der Nachfrage zu entsprechen, auf der anderen Seite aber auch Produktivitätspotentiale durch Bündelung und Ausnutzung industrieller Produktionsverfahren zu erreichen. Die Seehäfen an der Unterweser insgesamt, vor allem aber auch Bremen/Bremerhaven, stellen im Prinzip eine große Zone einer solchen wirtschaftlichen Neuorientierung als Standort für ein Logistikzentrum dar. Am Beispiel der Aktivitäten der Häfen Bremen/Bremerhaven wird deutlich, wie die Angebotsstruktur aussehen muß, um dem gestiegenen Bedarf der Nutzer zu entsprechen. Die kooperative Zusammenarbeit der Seehäfen an der Unterweser wird dem gesamten Raum zusätzliche Wachstumsimpulse geben.

## Andreas Otto

Noch immer sind Außenhandel und Häfen wichtige Säulen der bremischen Wirtschaft. So ist heute jeder vierte Arbeitsplatz in unserem Zweistädte-Staat von den Häfen abhängig.

Alle Prognosen besagen, daß sich Welthandel und damit auch Schifffahrt und Häfen auch in Zukunft weiter positiv entwickeln. Allerdings werden nur diejenigen Hafenstandorte im scharfen internationalen Wettbewerb bestehen können, die sich den Anforderungen der Wirtschaft hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und auch Schnelligkeit stellen. Die bremische Hafenvirtschaft ist hier auf dem richtigen Weg. Doch dies allein reicht nicht. Von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der bremischen Häfen ist, daß Bremens hervorragende verkehrliche

see- und landseitige Anbindung erhalten und ausgebaut wird.

Dabei genügt es keineswegs, sich auf verdienten Lorbeeren auszuruhen; Stillstand bedeutet unweigerlich Rückschritt. Werden unsere infrastrukturellen Anbindungen nicht kontinuierlich weiter verbessert, werden wir gegenüber anderen dynamischen Hafenplätzen der Hamburg-Antwerp-Ränge unweigerlich das Nachsehen haben.

Die Entwicklung der deutschen Verkehrswege liegt in erster Linie in der Verantwortung des Bundes. Der Mitte 1992 vom Bundeskabinett beschlossene erste gesamtdeutsche Bundesverkehrswegeplan wurde im vergangenen Jahr vom Bundestag verabschiedet. Als Grundlage für den Verkehrswegeausbau bis zum Jahre 2012 sieht er zahlreiche Projekte vor, die die überregionale

Verkehrsanbindung Bremens maßgeblich verbessern und damit die Chancen Bremens im internationalen Standortwettbewerb erhöhen sollen.

Erlauben Sie mir, im folgenden die wesentlichen Vorhaben vorzustellen:

### Fahrrinnenvertiefung der Außenweser

Dieses Projekt ist in den vordringlichen Bedarf des Verkehrswegeplans aufgenommen worden und kann nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens sofort umgesetzt werden.

#### Worum geht es bei diesem Projekt?

Der gegenwärtige Ausbauzustand des Fahrwassers von 12 m unter Seekartennull (SKN) erlaubt lediglich Schiffen, die über einen Tiefgang von max. 10,80 m verfügen, Bremerhaven tideunabhängig anzulaufen. Der tideabhängige Maximaltiefgang beträgt heute 13 m. Für Schiffe, deren Tiefgang 10,80 m überschreitet, ergeben sich somit vielfach teure Wartezeiten. Bereits heute haben nahezu 50% aller Bremerhaven anlaufenden Containerschiffe einen größeren Tiefgang als 11 m. Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 13 m können Bremerhaven gar nicht anlaufen. Dabei wächst die Zahl der Bremerhaven anlaufenden Schiffe dieser Größe, die also bis auf weiteres nur geringer abgeladen sein dürfen, stetig.

Im übrigen handelt es sich bei der vorgesehenen Fahrrinnenvertiefung auf 14 m unter SKN keineswegs um die Erfüllung einer Maximalforderung. Mit dem beabsichtigten Ausbau wird lediglich Schiffen bis zu einem Tiefgang von 12,60 m eine tideunabhängige Zufahrt nach Bremerhaven erlaubt. Schiffe mit einem größeren Tiefgang werden je nach dem aktuellen Tidestand weiterhin Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, gegenüber dem Status quo allerdings in erheblich verringertem Umfang. Containerschiffe der 4. Generation können voll abgeladen mit ihren 13,50 m Tiefgang Bremerhaven künftig – allerdings tideabhängig – anfahren.

#### Zum Verfahren:

Das Planfeststellungsverfahren für die Außenweservertiefung soll noch in diesem Jahr eingeleitet werden. Mit einem Baubeginn wird für 1996 gerechnet. Nach Auffassung der Handelskammer Bremen ist es unabdingbar, die Vertiefung der Außenweser zeitgleich mit dem Ausbau des Bremerhavener Containerterminals abzuschließen.

Von erheblicher Bedeutung für Bremen als Hafen-, Industrie- und Handels-

## SCHUTZENGEL ÜBERFLÜSSIG!





RWS 6/94

Jedenfalls in unseren Parkhäusern. Denn wir haben schon welche – unsere Wachmänner. Die sind ganz in Ihrer Nähe, wenn Sie bei uns parken. Damit Sie sich nicht nur wohl, sondern auch sicher fühlen. Wenn Sie's aber gerne spannend haben – dann sollten Sie lieber ins Kino gehen.

BREPARK  
Bremer Parkraumbewirtschaftungs- und Management GmbH  
28066 Bremen - Tel. 1 74 71-0

standort ist neben dieser Maßnahme jedoch auch der Ausbau der Hinterlandinfrastruktur. In den Bundesverkehrswegeplan wurden zahlreiche Projekte aufgenommen, die die Hinterlandanbindung der bremischen Häfen nachhaltig verbessern.

### Schiene

Die heute vorhandene Eisenbahninfrastruktur ist nicht in der Lage, die bereits für die nächsten Jahre erwarteten Mehrverkehre aufzunehmen. Daher sind in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans die für Bremen wichtigen Eisenbahnvorhaben

- Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverbindung Bremen/Hamburg - Hannover (Y-Strecke)

sowie

- Eisenbahnverbindung Bremen - Langwedel - Uelzen - Stendal - Berlin/Magdeburg

aufgenommen worden.

Der aktuelle Sachstand bei der Umsetzung dieser Projekte stellt sich wie folgt dar:

Zur Zeit werden alle größeren Schienenneubauvorhaben nochmals einer bahninternen Bewertung unterzogen. Grund hierfür ist, daß sich das Güterverkehrsaufkommen der Schiene insgesamt schwächer entwickelt, als in den vor rund 5 Jahren erstellten Prognosen, die der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde lagen, erwartet wurde. Hier handelt es sich jedoch meines Erachtens lediglich um einen kurzfristigen in erster Linie konjunkturbedingten Einbruch, der auf lange Sicht ohne Bedeutung ist. Bei einer vorläufigen bahninternen Reihung nimmt die sogenannte Y-Strecke einen guten Platz ein. Die Handelskammer Bremen steht in dieser Frage in engem Kontakt mit der

deutschen Bahn AG und beobachtet den weiteren Prozeß sehr aufmerksam.

Günstiger stellt sich der aktuelle Sachstand bei der Eisenbahnverbindung Bremen - Langwedel - Uelzen - Stendal - Berlin/Magdeburg dar. Hier hat der Bundesverkehrsminister zugesagt, bis 1997 die heute auf der Strecke noch vorhandene Lücke an der deutschen Grenze zu schließen und bis Ende 1999 die Strecke elektrifiziert und für eine Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h einleisig - bei abschnittsweiser Zweigleisigkeit - auszubauen. Ferner ist beabsichtigt, bis zum Jahre 2004 den zweigleisigen und elektrifizierten Ausbau abzuschließen.

Diese Zusagen wären ohne das engagierte gemeinsame Eintreten von Politik und Wirtschaft der betroffenen Regionen nicht denkbar gewesen.

### Binnenschifffahrt

Eine größere Bedeutung als in der Vergangenheit kommt in Zukunft der Binnenschifffahrt zu. Ohne leistungsfähige Binnenwasserstraßenanbindung ist die weitere positive Entwicklung der bremischen Häfen daher nicht vorstellbar. Ein Ausbau der Mittelweser ist dringend notwendig. Bereits im Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahre 1985 war der Ausbau der Mittelweser vorgesehen, wobei man sich an den Maßen des Europaschiffes (85 m Länge, 9,5 m Breite) orientierte. Die 150 Kilometer lange Strecke zwischen Bremen und dem Mittellandkanal wurde seinerzeit in vier Planfeststellungsabschnitte unterteilt, wobei die Arbeiten für zwei Abschnitte heute im wesentlichen bereits abgeschlossen sind. Bedingt durch den Fall der innerdeutschen Grenze und die Tatsache, daß der Mittellandkanal für das Großmotorgüterschiff (110 m Länge, 11,4 m Breite, 2,8 m Tiefgang) ausgebaut wird, wurden Überlegungen angestellt,

ob auch die Mittelweser entsprechend angepaßt werden muß. Eine kürzlich vorgelegte Untersuchung belegt das hervorragende Nutzen-Kosten-Verhältnis einer solchen Ausbaumaßnahme. Der Bund ist nun gefordert, die für die Mittelweser vorgesehenen Ausbaumaßnahmen so anzupassen, daß auch die Unterweserhäfen an das großmotorschiffgängige europäische Wasserstraßennetz angeschlossen werden. Die Schleuse Bremen-Hemelingen wird bereits entsprechend ausgebaut.

### Straße

Zur Verbesserung der Anbindung der bremischen Häfen an das Fernstraßennetz hat der Bau der Autobahnneckverbindung A 281 zwischen den Bundesautobahnen A 1 und A 27 oberste Priorität. Der erste Abschnitt dieser Verbindung zwischen der A 27 und der Hafenrandstraße befindet sich derzeit in Bau und wird 1996 dem Verkehr übergeben. Der zweite und der fünfte Bauabschnitt (Bundesautobahn A 1 bis Güterverkehrszentrum) sind in den vordringlichen Bedarf des ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden. Der dritte und vierte Bauabschnitt (Güterverkehrszentrum bis Hafenrandstraße einschließlich Wesertunnel) sind in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft. Für diese Abschnitte liegt jedoch bereits die Genehmigung zur Planung bis zur Baureife vor.

Derzeit wird für den zweiten und fünften Bauabschnitt die als Voraussetzung zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens notwendige Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Die Trassenentscheidung wird im Frühjahr 1995 fallen. Anschließend sind der Flächennutzungsplan der gewählten Trasse entsprechend zu ändern und das Planfeststellungsverfahren einzuleiten. Mit einem Baubeginn ist Ende der 90er Jahre zu

## Ihr kompetenter Partner

- für - Heizungstechnik
- Raumlufttechnik
- Sanitär- und Regelungstechnik
- technische Planung
- und technischen Service (24 Stunden erreichbar)



Technik für  
Mensch & Umwelt

ROM-Bremen  
Neustadtwall 61  
28199 Bremen  
Telefon 04 21 / 5 90 07-0  
Telefax 04 21 / 50 67 40

rechnen. Die Bauzeit wird mit vier bis fünf Jahren veranschlagt.

Nach Auffassung der Handelskammer sollte auch für den dritten und vierten Bauabschnitt einschließlich des Wesertunnels umgehend mit der Planung begonnen werden. Die Erfahrung hat gezeigt, daß für baureife Verkehrsprojekte meist auch Mittel bereitstehen. Zwecks Beschleunigung der Vorhaben sind Planung und Baudurchführung – nach Auffassung der Handelskammer – privaten Projektmanagementgesellschaften zu übergeben.

Neben der A 281 sind für Bremen insbesondere die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Maßnahmen auf den Bundesautobahnen A 1 und A 27 sowie der Bau der Ostseeküstenautobahn A 20, die von der polnischen Grenze über Lübeck, westlich von Hamburg die Elbe querend, bis zur Autobahn A 1 im Raum Sittensen geführt werden soll, von großer verkehrlicher Bedeutung.

Generell gilt: Es wird in Zukunft vor dem Hintergrund knapper Finanzmittel für eine Vielzahl konkurrierender Verkehrsprojekte sowie einer zunehmender Europäisierung der Verkehrspolitik mehr denn je darauf ankommen, daß sich Politik und Wirtschaft vor Ort gleichermaßen bei den Verantwort-

lichen in Bonn – und wenn nötig auch in Brüssel – für die anstehenden Projekte einsetzen.

So wird unsere Region in den jüngst von der EU-Kommission vorgelegten sogenannten transeuropäischen Netzen nur am Rande berücksichtigt. Auch bei den vorrangig zu realisierenden Verkehrsprojekten, die jüngst von der sogenannten Christophersen-Gruppe vorgelegt wurden, finden sich Vorhaben, die Bremen betreffen, nicht – wohl aber Maßnahmen, die unseren niederländischen Konkurrenzhäfen zugute kommen. Dies kann nicht Grundsatz deutscher Verkehrspolitik sein und wird so von uns nicht akzeptiert.

Auch auf die Seehäfen versucht die EU-Kommission seit langem Einfluß zu gewinnen. Dabei besitzt die EU keine spezifischen Kompetenzen für die Seehäfen. Schließlich sind diese Schnittstellen zu den internationalen Märkten und mithin nicht ausschließlich Gegenstand des europäischen Binnenmarktes. Auch sind die Seehäfen neben Verkehrsschnittstellen zugleich multifunktionale Gewerbegebiete mit öffentlicher Infrastruktur, in denen verschiedenste Unternehmen miteinander konkurrieren.

Die Vorstellungen der Kommission, wonach die öffentlichen Investitionskosten für die Hafeninfrastruktur künftig

von den Nutzern in voller Höhe zu tragen sind, verkennen wichtige Grundprinzipien öffentlicher Aufgabenwahrnehmung. Warum dieser Grundsatz nur für die Seehäfen, nicht aber zeitgleich bei allen anderen Verkehrsträgern gelten soll, ist nicht nachvollziehbar und wird von uns abgelehnt.

Nach Auffassung der Handelskammer sollte es in den bremischen Häfen zu einer klaren und einheitlichen Trennung von Infra- und Suprastruktur kommen. Dabei müssen Planung, Bau und Unterhaltung der Hafeninfrastruktur originäre öffentliche Aufgaben bleiben, wobei über eine wettbewerbskonforme – aber nicht zwingend kostendeckende – Gebührengestaltung die Bereitstellung der Infrastruktur zu finanzieren ist. Darüber hinaus ist ein diskriminierungsfreier Zugang zur Hafeninfrastruktur zu gewährleisten.

Wir stimmen mit dem Senator für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel darin überein, daß auch die Veränderung der Gewerbestruktur in den bremischen Häfen kein Tabuthema ist. Nach Auffassung der Handelskammer sollten sich Kooperation und Wettbewerb innerhalb der Seehafenverkehrswirtschaft auf rein privatwirtschaftlicher Basis, ohne Engagement der öffentlichen Hand, vollziehen.

## Neue Bauten für Bremen

Unter diesem Titel hat DER AUFBAU bereits mit Beiträgen begonnen. Für manchen Bürger unserer Stadt mag das schon bekannt sein, für viele möge es Anlaß sein, daran zu erkennen, daß in Bremen auf diesem Gebiet viel geschieht und sich das Gesicht unserer Stadt verändert. Die architektonische Qualität ist unterschiedlich, aber insgesamt ist festzuhalten, daß unsere Stadt entgegen vielen pessimistischen Stimmen eine Zeit der positiven Veränderung erlebt.

Die Redaktion

## Domshof und Passagenviertel – eine neue Citylage entsteht!

Gottfried Zantke

„Gibt es ein Leben jenseits der Sögestraße?“

Diese Frage nach den Aktivitäten des Einzelhandels östlich der Sögestraße konnte bisher nur für den Liebfrauenkirchhof uneingeschränkt, für Wall, Schlüsselkorb und Violentstraße allenfalls mit Vorbehalten bejaht werden. Wurde die traditionelle Konzentration der Hauptgeschäftslagen auf den Westen der Bremer Innenstadt durch die neuen Projekte Lloyd-Passage, Hanseatenhof,

Lloydhof noch verstärkt, um dort die problematische lineare Einzelhandelsausrichtung entlang des Konsum-L's Oberr-/Sögestraße in die Fläche zu erweitern, so weisen die wichtigsten neuen Entwicklungen in der Innenstadt auf die Ausbildung eines neuen Schwerpunkts östlich der Sögestraße hin.

Auslöser dieser Entwicklung war die Planung eines privaten Investors, ein neues Büro- und Geschäftshaus im

Bereich zwischen Katharinenstraße und Katharinenklosterhof zu errichten. Der lang gehegte Wunsch der Geschäftsleute der Katharinenpassage, sichtbaren Anschluß an die Sögestraße zu finden und damit an den überraschenden Erfolg der Lloyd-Passage anzuknüpfen, kann jetzt im Rahmen eines ebenfalls privaten Vorhabens realisiert werden, das vorsieht, die „Katharina“ in eine neue glasgedeckte Passage im Zuge des Katharinenklosterhofs zu integrieren.

Die Katharinenstraße, bisher wenig attraktive Andienungstraße, verbindet dann die neue Passage mit dem Liebfrauenkirchhof und kann – zur Fußgängerzone aufgewertet – selbst ein neuer Standort werden. Nach derzeitigem Planungsstand sollen auch auf der Westseite der Katharinenstraße, an der Rückseite der Bremer Landesbank, Läden entstehen, die dann ein vis a vis zu den Geschäften des eingangs genannten Neubaus bilden. Eine weitere bedeutende Verbindungsfunktion gewinnt die neue Passage durch die Absicht der Deutschen Bank, in Verlängerung der Achse Katharinenklosterhof eine Passage zum Domshof zu bauen. Damit wird ein erster Schritt mit Signalwirkung getan, die Monofunktionalität der Erdgeschoßnutzungen an diesem Platz aufzubrechen, eine Entwicklung, die Veränderungen in der Kundenbetreuung der Banken längerfristig ohnehin erwarten lassen. Diese neuen Passagen würden dann die Verbindung vom Domshof zur Sögestraße herstellen, ein neuer Cityzugang für alle Passanten, die durch die Bischofsnadel aus den östlichen Stadtteilen in die Innenstadt kommen.

Die Anbindung der Sögestraße an den Domshof über zwei attraktive Passagen erhöht wesentlich die Erfolgsaussichten für ein weiteres, bereits begonnenes Projekt: die Überdachung des zukünftigen Wall-Boulevards mit einem zusammenhängenden Glasdach. Diese Idee, bereits 1985 geboren und von einigen zukunftsorientierten Geschäftsleuten am Wall hartnäckig verfolgt, die sich nicht mit dem nachlassenden Interesse an ihrem Standort abfinden wollten, ist inzwischen zur Baureife gediehen. Die Glasdächer, die die heterogenen Erdgeschoßfassaden des Walls fassen und rhythmisieren sollen, werden nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, an den Fassaden angehängt, sondern auf eine Stützenreihe im Abstand von 2,75 Metern von den Häuserfronten aufgelegt. Parallel zum Bau des Vordachs erfolgt der Umbau der Straße Am Wall und die Neugestaltung des Gehsteigs zu einem Flanierboulevard.

Zwischen den neuen Passagen, Schüsselkorb und Wall, lassen sich weitere Querverbindungen – Vernetzungen – schaffen, so zum Beispiel durch die Überdachung und Neugestaltung des Gerhard-Iversen-Hofs, der jetzt schon über einen Durchgang mit dem Schüsselkorb verbunden ist oder durch Umgestaltung der Museumstraße (Öffnung der Erdgeschoßzone der Commerzbank, Neubau eines Geschäftshauses auf dem Grundstück

hinter der BfG und Durchbruch in Verlängerung der Museumstraße zum Wall). Die Aufwertung des Quartiers zu einem attraktiven Geschäftsstandort würde zwangsläufig die Umgestaltung von Straßen wie der Queerenstraße oder der Herdentorswallstraße nach sich ziehen, Bereichen, deren Dornröschenschlaf in unmittelbarer Nachbarschaft teuerster Geschäftslagen für einen Außenstehenden ohnehin schwer nachvollziehbar ist. Gleichzeitig könnte ein solcher Aufbruch der City nach Osten auch zu einer stärkeren Verknüpfung des kommerziellen Schwerpunkts mit den in der östlichen Innenstadt konzentrierten Orten von historischem und touristischem Interesse sein.

Bindeglied dieser Bereiche, auch Dreh- und Angelpunkt der Fußgängerströme von Bischofsnadel und Wall zu den neuen Passagen ist das Projekt, das Symbol für die neue Belebung dieses Innenstadtteils und vor allem des Domshofs werden soll:

Das große Glasdach, das nicht nur das neue Domshof-Café und ein Fahrradparkhaus „beschirmt“, sondern gleichzeitig einen Ort auf dem großen Platz definiert, der ebenso Bühne für Konzert oder Aufführungen, Podium für Kundgebungen, überdachter Außensitzbereich des Bistro-Cafés, wetterge-

schützter Treffpunkt oder Verlängerung der Passagen-Glasdächer in Richtung Bischofsnadel sein wird.

Die filigrane, technisch und ästhetisch höchst anspruchsvolle Architektur wird einen eindrucksvollen Kontrast zu den historischen Bauten und selbst eine neue Attraktion für Stadtbesucher bilden. Stadträumlich faßt das neue Bauwerk den Nordrand des Domshofs, ohne den Bezug zur bestehenden Platzwand jenseits des Schüsselkorbs aufzuheben.

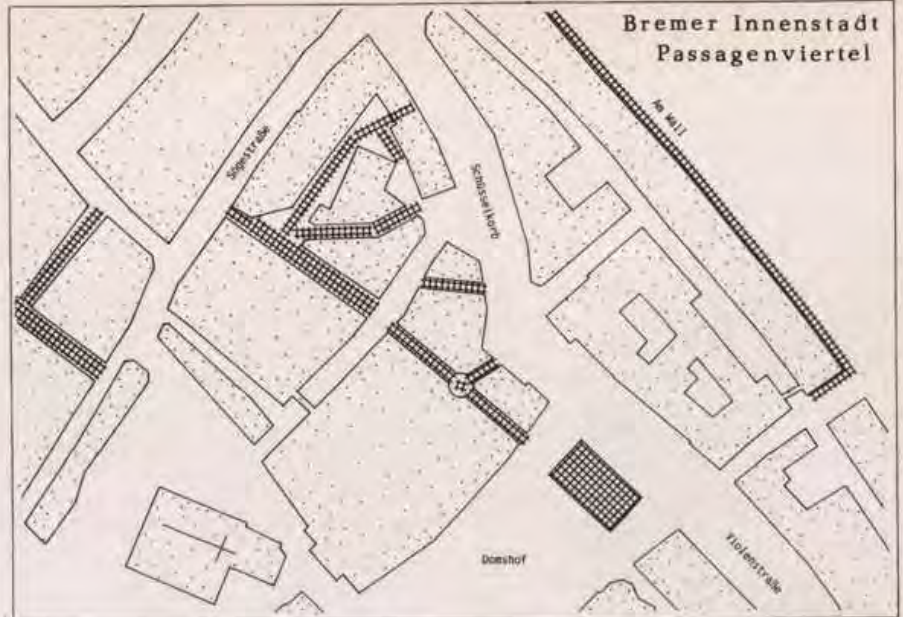
Die Konstellation, daß unterschiedliche private und öffentliche Investitionen räumlich und zeitlich so zusammentreffen, daß dieser Synergieeffekt entsteht, ist kein Zufall. Die Tatsache, daß die Deutsche Bank das Domshof-Projekt als Voraussetzung für die Realisierung ihrer Passage sieht, beweist den Stellenwert, den die private Wirtschaft solchen signalgebenden öffentlichen Investitionen einräumt. Wenn Bremen entsprechend der Zielsetzung und der Auflagen des Sanierungsprogramms seine Finanzspielräume, die durch Entschuldung gewonnen werden, zur Stärkung seiner Wirtschaftskraft einsetzt, dann ist dieses Projekt wie keines geeignet, der Innenstadt neue Zukunftsperspektiven zu geben und damit die Anziehungs- und Wirtschaftskraft nachhaltig zu erhöhen.

#### ÜBERDACHUNGSVORSCHLAGS KATHARINENKLOSTERHOF



Es bleibt zu hoffen, daß alle Beteiligten die Gunst der Stunde erkennen, sich daran erinnern, daß in Bremen zum „Winnen“ auch immer das „Wagen“ gehört hat. Die öffentliche Diskussion darf sich nicht darauf verengen, ob man sich in dieser Zeit auf dem Domshof die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch ein Gebäude leisten darf, das nicht allein zweckdienlich, sondern darüber hinaus auch noch schön ist. Die Frage müßte eher lauten, ob Bremen sich den Verzicht auf die öffentliche Investition leisten darf, wenn damit ein Vielfaches an privaten Investitionen verhindert oder verzögert wird, deren Bedeutung für die bremische Wirtschaft offenkundig ist.

Die dargestellten Vorhaben und Absichten privater Investoren zeigen, daß sie den Wirtschaftsstandort Innenstadt für zukunftssträftig halten. Diese sich entfaltenden ökonomischen Potentiale sind durch die ebenfalls aufgeführten oder skizzierten öffentlichen Maßnah-



men in ihrer Wirkung zu verstärken und in ihrer Effizienz zu steigern. Damit erhält die Bündelung von privaten und öffentlichen Maßnahmen „Passagen-

viertel“ und Domshof eine Schlüsselfunktion zur Aufwertung des gesamten für Bremen und die Region wichtigen Wirtschaftsstandorts.

## Der Domshof als „einprägsamer Ort“

Peter Rienäcker

### Planungen für die Neugestaltung der Domshof-Nordseite stehen vor dem Abschluß

Die Nordseite des Domshofs wirkt heute wenig belebt, im Bereich der Bunker-rampe ausgesprochen abweisend und ist, abgesehen von Marktzeiten, ein kaum genutzter Platz.

Ein architektonisch hochwertiges Gebäude an dieser Stelle mit vielfältiger, öffentlicher Nutzung soll für eine neue Attraktion sorgen und die Verbindung Bischofsnadel – Domshof – Markt aktivieren.

Das von den Architekturprofessoren Joachim und Peter Schürmann (Köln / Stuttgart) entworfene Gebäude steht im

Bereich der Rampenzufahrt des Bunkers. Die Rampe entfällt künftig und wird durch einen einfachen Treppenabgang ersetzt.

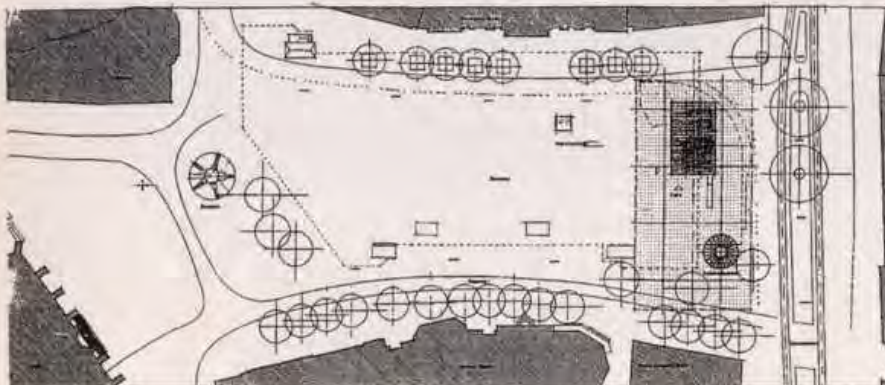
Die bewußt angestrebte Nutzungsvielfalt des Bauwerks führt zum Entwurf eines Ensembles:

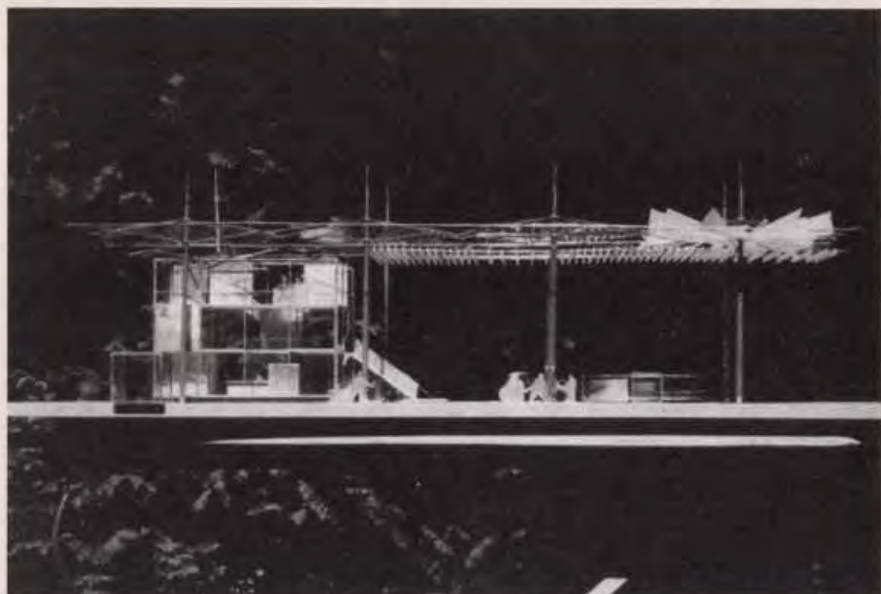
Ein über 1000 m<sup>2</sup> großes, vollflächig verglastes, 12 m hohes Dach aus 8 schirmartigen Elementen gebildet, wird von ca. 16 m hohen Masten aus Leimholz getragen. Maritime Assoziation am Hafensstandort Bremen bieten sich an. Betrachter des Modells taufen das

Gebäude spontan „Viermaster“, da in der Ansicht je 4 der paarweise hintereinander liegenden Masten den Eindruck bestimmen. Das Dach überdeckt die einzelnen Bauteile, markiert den Markteingang und bietet für Veranstaltungen die notwendige Kulisse.

Das **Café/Bistro** bildet ein Glaskubus, der sich aus quadratischen Einzelelementen mit einer Seitenlänge von 3 x 3 m zusammensetzt. Es soll durch seine besondere Atmosphäre und sein tageszeitgerechtes Angebot ein attraktiver Treffpunkt mit Überblick über das Marktgeschehen und den Schlüsselkorb werden. Das zweigeschossige Gebäude enthält auf 575 m<sup>2</sup> Nutzfläche ca. 120 Sitzplätze, einschließlich der Dachterrasse, die rundum verglast und damit windgeschützt von einer Außentreppe direkt vom Domshof erreichbar ist.

Das **Fahrradparkhaus** bietet ca. 80 Fahrrädern – auch mit Gepäck – einen wetter- und diebstahlgeschützten Abstellplatz. Das vollautomatisch betriebene Parksystem mit Fördertechnik befindet sich in einem unterirdischen zylindrischen Baukörper. Ein oberirdisches Terminal nimmt die Fahrräder auf, gibt





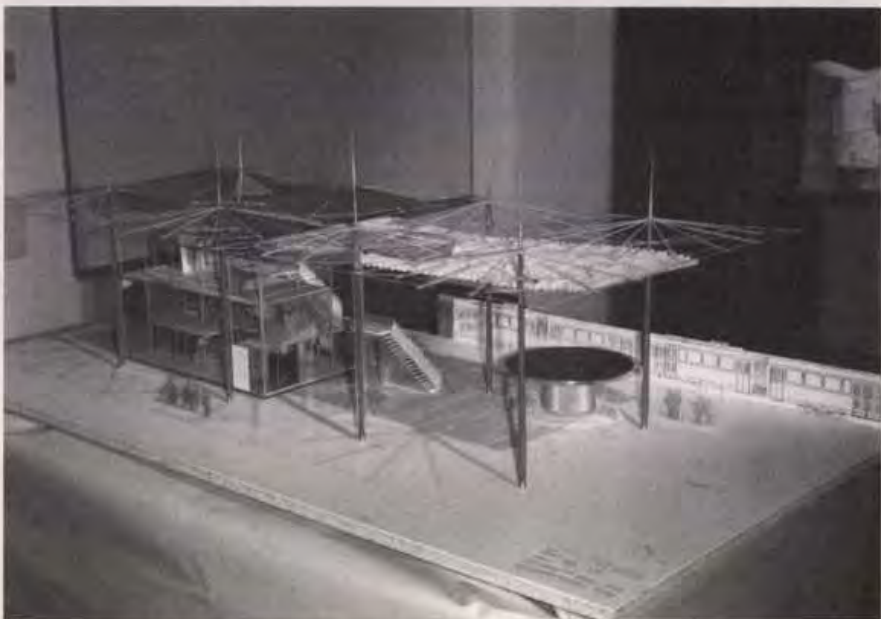
dem Nutzer eine codierte Karte und transportiert das Fahrrad zu einem Stellplatz. Das Fahrrad kommt zur Abgabestelle zurück, wenn die Codekarte in das Terminal eingegeben wird.

Teile des unterirdischen Luftschutzbunkers werden **Kühlzellen** erhalten, die von den Grünmarktbesuchern als Lagerflächen gemietet werden können. So brauchen Lastwagen nicht mehr auf dem Domshof zu parken. Ein Unterfluraufzug dient zur Erschließung der neuen Bevorratungsanlage und zur Anlieferung der sich im Untergeschoß befindlichen Versorgungsräume des Cafés.

Für die Dachentwässerung ist ein kleiner **Brunnen** vorgesehen, der mit Wasserspielen und Lichteffekten bei Regenwetter zur besonderen Atmosphäre des Ensembles beiträgt.

Die Planungen für das Ensemble sind weitestgehend fertiggestellt. Jetzt wird das Gestaltungs- und Nutzungskonzept abschließend mit den Anliegern und unmittelbar Betroffenen diskutiert. Der Baubeginn ist für 1995 vorgesehen.

Die neugestaltete Nordseite kann zusammen mit dem fertiggestellten Neptun-Brunnen und der Baumpflanzung den gesamten Domshof zu einem belebten, „einprägsamen Ort“ (Prof. Joachim Schürmann) mit hohem Erinnerungswert machen. Die bisher erreichte Qualität in Planung und Konzeption muß allerdings in Bauausführung und Betrieb fortgesetzt werden.



# Bahr

**BAUTRÄGER GMBH**

Bürgerm.-Smidt-Str. 43

28195 Bremen

Telefon 04 21/1 54 90

Telefax 04 21/17 18 04

# Bremer Westen – Versuch einer Bestandsaufnahme

Bernd Peters  
Hans-Peter Mester

An dieser Stelle ist die Region des Bremer Westen wiederholt thematisiert worden. Ausgewiesene Experten haben in Gesamtbetrachtungen, aber auch zu Einzelthemen fundierte Beiträge vorgelegt.

Die nachfolgende Abhandlung vermittelt einen anderen Blickwinkel: die Autoren bieten eine Darstellung des Bremer Westens mit seinen drei Stadtteilen und den angrenzenden Hafengebieten an, ohne dies mit einem Anspruch auf Vollständigkeit zu verbinden oder gar wissenschaftlichen Ehrgeiz zu entwickeln.

Geschichtliche Entwicklung, derzeitige „Befindlichkeit“ der Stadtteile und schließlich auch Visionäres werden kompakt angeboten und vermitteln weniger eine fachspezifische, als vielmehr eine aus der Position vor Ort entwickelte Sichtweise.

Das Ortsamtsgebiet des Bremer Westens existiert seit 1971. Seinerzeit hatte das dazu erlassene Ortsgesetz die bis dahin „ortsamts- und beiratsfreien Gebiete“ in der Stadtgemeinde in vier Zuständigkeitsbereiche aufgeteilt. Hier wurden vier „Ämter für Beiratsangelegenheiten“ eingesetzt, die insgesamt 9 Beiräte zu betreuen hatten.

1979 wurden diese Ämter in „Ortsämter“ umgewandelt und damit den



Torfkahn auf dem Torfkanal

vergleichbaren Einrichtungen in den dezentralen Bereichen Bremens gleichgestellt. Die Zuständigkeit des Ortsamtes West erstreckte sich auf die Stadtteile Findorff, Walle und Gröpelingen einschließlich des Ortsteiles Oslebshausen. 1987 wurde diese Zuständigkeit durch die Fläche der Bürgerweide erweitert.

Die Neufassung des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter brachte 1989 erweiterte Zuständigkeiten auch im

Bereich der Handels- und Industriehäfen einschließlich des Klöckner-Areals.

Damit ist der Ortsamtsbereich West in Umfang und Bevölkerungszahl vergleichbar mit Städten wie z.B. Flensburg, Trier, Kaiserslautern oder Frankfurt/Oder.

Nachfolgend sollen die Stadtteile des Bremer Westens, eben Findorff, Walle und Gröpelingen, einer näheren Betrachtung unterzogen werden.

## **Findorff – verbunden mit Torf und Eisenbahn**

### **Erste Entwicklung**

Noch 1840 markieren allein der Torfkanal und der Vorläufer der heutigen Hemmstraße das Gebiet, in dem heute 25.000 Menschen ihr Zuhause finden. Diese damals im wesentlichen landwirtschaftlich geprägte Fläche zählte noch nicht einmal zur sogenannten Vorstadt, um die sich Bremen seinerzeit über die Stadtmauern hinaus zunehmend erweitert hatte.

Für die grundlegende Veränderung des heute als „Findorff“ bezeichneten Areals ist schließlich die Entscheidung des Senats ausschlaggebend, Handel und Verkehr künftig nicht nur über den bis dahin dominierenden Wasserweg abzuwickeln. Die Dampflokomotive war erfunden worden, und Mitte des vergangenen Jahrhunderts hatten auch Bremens Stadtväter erkannt, daß die



Ortsamt West



Eisenbahn in Begriff stand, ein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel zu werden.

Als nach langen Verhandlungen mit den Ministerien in Hannover 1847 die Bremen-Hannoversche Eisenbahn in Betrieb genommen wird und in der Folge weitere Gleisführungen folgen, bis 1889 der Zentralbahnhof (Hauptbahnhof) eröffnet wird, läßt sich eine Besiedlung der Flächen jenseits dieses Zentralbahnhofs nicht mehr aufhalten – durch den Ausbau der Eisenbahnstrecken in der Vorstadt Bremens wächst naturgemäß die Zahl der Beschäftigten dieses neuen Unternehmenszweiges und mit ihnen der Bedarf an arbeitsplatznahe Wohnraum. Zunächst bleibt es zwei Privatunternehmern vorbehalten, 1863 an der „Plantage“ die ersten 18 Eisenbahnhäuser zu bauen.

Die Plantage selbst mit ihrem exotisch anmutenden Namen, die sich heute als eher sortierungsbedürftiges Gewerbegebiet darstellt, war bereits 1750 vom Kaufmann Eberhardt Hoorn als prunkvoller Sommersitz mit südländischem Gepräge ausgebaut worden. 1802 wird sie dann zu einem Ausflugsort der „gehobenen“ Gesellschaft umgebaut, öffnet sich aber aus wirtschaftlichen Gründen später auch dem einfachen Gast.

#### Zunehmende Bauaktivitäten

Bereits 1870 stehen in diesem Bereich 77 Häuser. Auch die Sturmflutkatastrophe von 1881, bei der weite Teile der Vorstadt und auch die Plantage überschwemmt werden, kann die weitere bauliche Entwicklung nicht mehr aufhalten.

Nach 1892 – die Findorffstraße erhält endgültig ihren Namen, nachdem die Bezeichnung „Am neuen Torfkanal“ sich nicht durchsetzt – entsteht die Brandtstraße und die Thielenstraße.

An dieser Stelle muß erstmals auch der Eisenbahnspar- und Bauverein benannt werden, der 1893 die ersten 10 Häuser an der Eickedorfer Straße errichtet. 57 Eisenbahner hatten sich seinerzeit auf der Grundlage des neuen Genossenschaftsgesetzes zusammengeschlossen, um der Wohnungsnot ihres Berufsstandes aktiv zu begegnen. Zur Jahrhundertwende ist bereits Wohnraum für 79 Familien geschaffen, und 1910 sind die 57 Pioniere zu einer leistungsfähigen Gemeinschaft von 700 Mitgliedern angewachsen. Eben dieser Eisenbahnspar- und Bauverein (Espabau) hat im vergangenen Jahr als älteste Bremer Wohngenossenschaft das

100jährige Bestehen feiern können und verfügt heute im gesamten Stadtgebiet über einen Bestand von etwa 3000 Wohnungen.

Doch zurück in die Anfangsjahre dieses Jahrhunderts: Da hat sich der Senat Bremens doch etwas schwer getan, das sich dynamisch weiterentwickelnde Siedlungsgebiet als eigenständiges Gebilde anzuerkennen. Immerhin spricht man schließlich von der „nördlichen Bahnhofsvorstadt“, ohne sie jedoch als eine selbständige Einheit im Rahmen der seinerzeit reformierten Gebietseinteilung zu betrachten.

Auch die nächste Namensgebung war nicht eben mit Realitätsbezug versehen: 1914, als sich der Begriff „Findorff“ einzubürgern beginnt, wird aus den heutigen Ortsteilen Findorff und Regensburger Straße die „Utbremer Vorstadt“, während Weidedamm und In den Hufen zur „Blocklander Vorstadt“ erklärt werden.

Diese Senatsentscheidung ist dann aber doch vergänglicher Natur, und der Begriff „Findorff“ wird 1951 im Zuge einer weiteren Verwaltungsgrenzreform schließlich amtlich.

Schneller reagiert der Senat allerdings auf den Beschulungsbedarf in diesem so sprunghaft expandierenden Viertel. 1907 wird die Volksschule an der Herbststraße und 1912 die Volksschule an der Nürnberger Straße eröffnet – beide sind sogenannte „Geldschulen“, während die ebenfalls 1912 eröffnete Volksschule an der Regensburger Straße eine unentgeltliche, sogenannte „Freischule“ ist.

#### Friedrich-Mißler-Hallen

1907 ist auch die Geburtsstunde einer ganz anderen Einrichtung, die noch bis vor wenigen Jahren das architektonische Erscheinungsbild Findorffs mitprägt: die Friedrich-Mißler-Hallen an der Hemmstraße/Walsroder Straße. Zur Erinnerung: Bremen hatte sich damals zum größten Auswandererhafen Deutschlands entwickelt, und vor allem unter der Schirmherrschaft des Norddeutschen Lloyds suchten jährlich weit über 200.000 vor allem aus Osteuropa stammende Menschen eine neue Heimat in Übersee.

Der Norddeutsche Lloyd ist es denn auch, der zusammen mit dem Bremer Kaufmann Friedrich Mißler diese „Bremer Auswanderhalle“ gründet, um

**H. F. KISTNER  
BAUGESSELLSCHAFT**

*Kompetenz  
baut auf.*

H. F. Kistner Baugesellschaft mbH · 27576 Bremerhaven  
Hafenstraße 56-60 · Tel.: 489-0 · Fax: 489-332

den Auswandererstrom zu regulieren, Beratung und Betreuung, Unterkunft und Verpflegung bis zur langersehnten Schiffspassage zu gewährleisten. Diese Funktion behalten die „Mißler-Hallen“, nachdem sie im ersten Weltkrieg vorübergehend als Lazarett dienen, bis zur Zeit des Naziregimes.

Dann wird der Gebäudekomplex als Konzentrationslager für politische Häftlinge mißbraucht, zu denen auch namhafte Persönlichkeiten der damaligen SPD und KPD zählten. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges dient es wieder als Lazarett. Nach dem Ende der Nazi-Diktatur wird es schließlich zum „Krankenhaus Findorff“ und erfüllt diese Funktion bis in die 80er Jahre. Eine Reform des Bremer Krankenhaus-wesens beendete diese Nutzung; in der Folgezeit verfällt die Bausubstanz zusehens.

Nachdem seriöse Investoren für eine Übernahme des Krankenhausgebäudes einschließlich des Außengeländes nicht gewonnen werden können, kommt es 1986 zum Abriß des Gebäudes. Der

Nachfolgebau kann sich jedoch architektonisch wie auch von seiner inhaltlichen Ausgestaltung sehen lassen: ein dominanter Rotsteinbau, der in seiner Ausformung auch der Walsroder Straße ein günstigeres Licht- und Raumprofil verschafft, bietet heute vor allem betagten Findorffer/innen die Möglichkeit, im Mittelpunkt ihres Stadtteils alt zu werden und selbständig zu bleiben. Der hier jetzt beheimatete Findorffer Wohnstift als Altenwohn- und Pflegeheim bietet die entsprechenden Möglichkeiten. An die Friedrich-Mißler-Hallen erinnert jedoch noch heute eine Gedenkmauer, die im Zuge des Abbruches erhalten blieb und ihren Standort in der Walsroder Straße hat.

#### Jan-Reiners

Findorff ist seit seiner frühesten Entstehungsgeschichte sehr eng mit dem Schienenverkehr verbunden – in diesem Zusammenhang spielt eine Schmalspurbahn, die unter dem Namen „Jan-Reiners“ den früheren, hinter der heutigen Stadthalle gelegenen Parkbahnhof mit Tarmstedt verband, eine besondere Rolle. Auf Initiative des Ökonomierates

Jan Reiners erfolgt nach 6jähriger Vorplanung im Jahre 1900 die Betriebseröffnung dieser Kleinbahn, deren erste Lokomotive den Namen „Jan-Reiners“ trägt.

Die Schmalspurbahn, die einen wesentlichen Beitrag zu Erschließung der Moorgebiete leistet, übersteht beide Weltkriege und erlangt im Zusammenhang mit den „Hamsterfahrten“ der Nachkriegszeit sogar eine besondere Bedeutung. Zunehmend gerät sie aber dann unter den Konkurrenzdruck zu anderen Verkehrsmitteln. Am 22. 5. 1954 tritt sie ihre letzte Fahrt vom Parkbahnhof in Richtung Tarmstedt an – nur das Teilstück zwischen Falkenberg und Tarmstedt wird noch bis zum 29. 1. 1956 aufrecht erhalten.

Die an der Hemmstraße ansässige Firma Gerds erwirbt die „Jan-Reiners-Lok“ für eigene Betriebszwecke und stiftet sie schließlich dem Bürgerverein Findorff. Dieser kann sie am 5. 5. 1967 an der Hemmstraße/Fürther Straße unweit ihres alten Gleisverlaufes als Denkmal aufstellen und sorgt seitdem für ihre Pflege.

#### Jürgen-Christian Findorff

Ein letztes Wort zum Namensgeber dieses Stadtteils, der nach einer bedeutenden Persönlichkeit benannt ist, darf natürlich nicht fehlen: Jürgen-Christian Findorff, 1720-1792, im Jahre 1772 vom damaligen König zu Hannover zum Moorkommissar ernannt, hat die Kolonisierung des Teufelsmoores entscheidend vorangetrieben, präzise Kartierungen erstellt, Entwässerungszüge gebaut und Hochmoordörfer anlegen lassen.

Die Kultivierung des bis dahin unzugänglichen Moorgebietes wird ihm zum Lebensinhalt, und der dort abgebaute Torf, der auf dem Torfkanal über Findorff in die Hansestadt gelangt, wird neben der Eisenbahn zum weiteren Wirtschaftsfaktor dieses aufstrebenden Stadtteils. Torf gilt bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg als wichtiger Brennstoff. Aus der bereits seit 1826 genutzten Entladestelle in Findorff entwickelt sich ein Hafen, der von 1872 bis 1875 auf 30 m Breite, 1062 m Länge und 1,2 m Tiefe ausgebaut wird. Immerhin werden bereits 1880 30.000 „Torfkahnankünfte“ gezählt. Erst 1955 wird die Anlage bis auf das heutige Becken zugeschüttet. Derzeit wird darüber diskutiert, ob es eine neue Funktion als Ausgangspunkt für reizvolle Fahrten durch Flete und Kanäle im Blockland erhalten kann.



■ Mietwohnungen  
 ■ Eigentumswohnungen  
 ■ Eigenheime  
 ■ Eigentumsverwaltung  
 ■ Grundstücke  
 ■ Projektentwicklung  
 ■ Baubetreuung  
 ■ Stadterneuerung

**GEWOBA**

Gesellschaft für  
Wohnen und Bauen mbH  
Rembertiring 27  
28195 Bremen  
Telefon (0421) 36 72-0

### Findorff zum Ende des 20. Jahrhunderts

Der Stadtteil Findorff beherbergt heute auf rund 407 Hektar Gesamtfläche 25.000 Einwohner und gehört zu den dichtbesiedelsten Stadtteilen in Bremen. Die fünf Ortsteile Weidedamm, Regensburger Straße, Findorff, In den Hufen und Bürgerweide bilden diesen Stadtteil, der sich durch die ihn umgebenden Bahndämme auch heute noch in einer gewissen Insellage befindet.

Er grenzt an so bevorzugte Naherholungsgebiete wie das Blockland, den Bürgerpark und den Stadtwald mit dem sich anschließenden „Uni-See“. Das ständig expandierende Universitätsgelände mit seinen zahlreichen Einrichtungen für Forschung und Lehre ist ein weiterer außerordentlich attraktiver Nachbar des Stadtteils.

Findorffs besonderer Reiz als Wohnlage ist damit angedeutet: kürzeste Fahrzeiten mit Rad oder ÖPNV sorgen für eine große Nähe zur Bremer City, zu den eben angesprochenen Freizeit- und Erholungsbereichen, aber auch zu den im Umfeld der Bremer Universität angesiedelten Arbeitsplätzen.

War die Bevölkerungsstruktur Findorffs noch in die jüngere Vergangenheit hinein von Überalterung gekennzeichnet, so hat die Erschließung neuerer Gebiete, aber auch die Wiederentdeckung des „Bremer Hauses“ in den älteren Findorffer Wohnquartieren zwischenzeitlich eine sich bereits deutlich abzeichnende Trendwende eingeleitet.

### Bürgerweide – Platz der Traditionen und Visionen

Besonderer Erwähnung bedarf die dem Ortsamtsgebiet „West“ 1989 zugeschlagene Bürgerweide. Sie ist mit der Stadthalle, dem Veranstaltungszentrum Bremen und dem ihm angeschlossenen Hotelneubau, aber auch dem Kulturzen-



Flohmarkt auf der Bürgerweide

trum Schlachthof Standort für überregionale Veranstaltungen und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Imagepflege der Hansestadt sowie seiner Bedeutung als Norddeutsches „Oberzentrum“. In diesem Kontext ist ein weiteres ehrgeiziges Projekt, dessen schrittweise Realisierung zwischenzeitlich ablesbar ist, zu nennen: Die Neugestaltung des Nordausganges am Bremer Hauptbahnhof – früher lediglich als dunkle Röhre mit der Qualität eines „Dienstbotenzuganges“ ablesbar, führt hier zu einer neuen städtebaulichen Situation, die nicht nur dem Bahnreisenden eine angenehme Zuwegung zu den Veranstaltungszentren an der Bürgerweide ermöglicht, sondern auch zu einer weiteren Öffnung zwischen Findorff und der Bremer Innenstadt beiträgt.

Die örtliche Kommunalpolitik fordert nicht erst seit der Diskussion über den umstrittenen „Klangbogen“ als Verbindungsachse zwischen Nordausgang und Veranstaltungszentrum eine klare pla-

nungsrechtliche Definierung der Bürgerweide auf der Grundlage eines verbindlichen Bebauungsplanes. In ihm sollen unter dem Stichwort „Messekonzept“ klare Aussagen und Festsetzungen z.B. über die bereits andiskutierte Zukunft der Eislaufhalle, über weitere Randbebauung der Bürgerweide, aber auch über die vom Senat stets unterstrichene Zusagegarantie von 100.000 m<sup>2</sup> Veranstaltungsfläche für die Schausteller des Bremer Freimarktes und der Osterwiese getroffen werden.

### Wohnungsbau und Ökologie

Während die Bürgerweide als Ort für regionale und überregionale Veranstaltungen keinen so ausgeprägten Stadtteilbezug besitzt, gibt es andere Aktionsfelder der örtlichen Kommunalpolitiker im Stadtteilbeirat, auf denen Findorff in den vergangenen Jahren entscheidend weiterentwickelt wurde. Dabei geriet die Diskussion um Neubauvorhaben bereits im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlich vollen-



# HOCHTIEF

Aktiengesellschaft · vorm. Gebr. Helfmann

Zweigniederlassung Bremen

Stresemannstraße 60 · 28207 Bremen

Telefon (04 21) 49 98 00 · (04 21) 49 21 13

deten Weidedamm II-Gebiet, der Bebauung des ehemaligen Betriebshofes der heutigen Bremer Entsorgungsbetriebe zwischen Hemmstraße und Innsbrucker Straße, das von der Bremischen Gesellschaft errichtete Wohnquartier zwischen Weidedamm und Dresdener Straße, zuletzt aber vor allem das bereits 1983 im Flächennutzungsplan festgelegte Weidedamm III-Gebiet in eine zunehmend kontrovers und emotional geführte öffentliche Diskussion. Hierbei war zwischen unbestritten bestehendem Wohnraumbedarf und ökologischem Anspruch eines ohnehin dicht besiedelten Stadtteils abzuwägen. Der für Weidedamm III entwickelte Bebauungsplan wird von Befürwortern als Modell für eine auf ökologische Gegebenheiten rücksichtnehmende Wohnbebauung bewertet – Kritiker sehen in ihm den mißlungenen Versuch eines Kompromisses an einem Handlungsort, der aus ökologischer Sicht keine Kompromisse verträgt.

Der Bebauungsplan 2027, mittlerweile planreif und unter Mitwirkung der Gewoba als Entwicklungsträger für das Gebiet „Weidedamm III“ erarbeitet, sieht ca. 1200-1300 neue Wohneinheiten vor, die immerhin zu einem Bevölkerungszuwachs Findorffs um 10% führen würden. Das Schwergewicht soll auf den sozialen Wohnungsbau gerichtet sein; daneben wird es überwiegend Reihenhäuser und Mehrfamilienhäuser geben. Dominierender Baukörper wird die sogenannte „Schlange“ sein, die für eine Abgrenzung des Areal zur

Bahntrasse an der Venloer Straße Sorge trägt. Die bauliche Umsetzung findet unter der Regie einer Arbeitsgemeinschaft von Bauträgern statt – als Besonderheit ist zu nennen, daß es keine Kanalisation im herkömmlichen Sinne geben wird; lediglich eine Schmutzwasserableitung ist vorgesehen, während das Oberflächenwasser einem Fleetsystem und dem Torfkanal zugeführt wird.

Erste bauliche Maßnahmen werden in der bevorstehenden „vegetationsarmen Phase“ 1994/1995 erwartet.

#### **Findorff – ein funktionierendes Nebenzentrum**

Findorff befindet sich in vergleichsweise großer Nähe zum Innenstadtbereich. Ein gut organisierter und gut funktionierender Einzelhandel ist jedoch Garant für eine problemlose Bewältigung der sich daraus ergebenden Konkurrenzsituation. Dies wird insbesondere bei der in zweijährigem Rhythmus stattfindenden, stadtweit beachteten Leistungsschau deutlich, die gerade in diesem Herbst wieder über 40.000 interessierte Besucher angelockt hat. In diesem Zusammenhang gehört natürlich auch der dreimal wöchentlich stattfindende Findorffer Wochenmarkt, der als der attraktivste in der Stadtgemeinde gilt und zum Teil sogar aus dem Umland stammende Kunden besitzt.

Nicht von ungefähr war es in den vergangenen Jahren ein Kernstück kommunalpolitischer Willensbildung, innerhalb

des Sanierungsvorhabens „Alt-Findorff“ zu einer Umgestaltung der Hemmstraße zwischen Kastanienstraße und Eickendorfer Straße zu gelangen und diese Haupteinkaufsstraße zukunftsorientiert auszubilden.

Das Ergebnis des hierzu eingeleiteten Diskussionsprozesses zwischen Stadtteilbeirat, örtlich angesiedelten Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben sowie anderen Gemeinwesensträgern ist eine beispielhafte Neufassung der Haupteinkaufsstraße Findorffs – ein positiveres Stadtbild, kontrollierte Verkehrsabläufe, begrünte Nebenanlagen und neuzugeschnittene Abstellflächen für den ruhenden Verkehr werden modellhaft miteinander einhergehen. Nachdem die örtliche Kommunalpolitik dieses ehrgeizige Vorhaben für den Teilabschnitt Eickendorfer Straße bis Admiralstraße durchsetzen konnte, wird es nun darauf ankommen, die hier erreichte Ausbauqualität sowohl für die Admiralstraße als auch noch für den fehlenden Abschnitt bis zur Kastanienstraße zu entwickeln.

#### **Gewerbegebiet Plantage**

Ein letzter Schwerpunkt zur städtebaulichen Weiterentwicklung Findorffs soll unter dem Stichwort „Plantage“ genannt werden: Im Rahmen des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ haben Ortsamt und Beirat Ende der 80er Jahre durchsetzen können, daß auch das Gewerbegebiet „Plantage“ in dieses Gesamtkonzept einbezogen wird. Die „Plantage“ präsentiert sich derzeit als untermaßig genutztes unsortiertes Gewerbegebiet. Es befindet sich in direkter Nachbarschaft des in Planung befindlichen „Promotionparkes“ auf dem Gelände des zur Aufgabe anstehenden Güterbahnhofes. Dabei soll die „Plantage“ auch weiterhin Standort für allerdings nichtproduzierendes Gewerbe sein, wobei unter anderem das Stichwort „Handwerkerhöfe“ einen Hinweis auf denkbare Nutzungsinhalte gibt. Dieses für Bremen modellhafte Projekt soll sich vermischen mit kultur- und freizeitorientierten Angeboten. Diskussionen und Ideenskizzen hierzu befinden sich derzeit allerdings in einem noch sehr frühen Stadium.

#### **Walle – eine dörfliche Idylle mit dynamischer Entwicklung**

Die Anfänge Walles führen zurück in graue Vorzeiten – im Jahre 1139 wird Walle erstmals urkundlich erwähnt, als Erzbischof Adalbero das Kapitel Propstei Wilhadi aus der Nachbarschaft des Domes auf den Steffensberg verlegt, sie hier mit der bereits existierenden Propstei St.-Stephani vereinigt, woraus

**EINFAMILIENHÄUSER ●**  
**MEHRFAMILIENHÄUSER ●**  
**BÜROGEBÄUDE ●**  
**GEWERBEBAUTEN ●**  
**GRUNDSTÜCKSHANDEL- U. VERMITTL. ●**  
**SACHVERSTÄNDIGEN-GUTACHTEN ●**  
**GRUNDSTÜCKSERSCHLIESSUNGEN ●**



BONGARTZ

IMMOBILIEN KG

GmbH & Co.

2800 Bremen 1 - Bürgermeister-Smidt-Straße 69  
 (Hochhaus Contrescarpe) - Tel.-Sa.-Nr. (0421) 170444  
 Telefax/BTX (0421) 170441

später das Stephani-Wilhadi-Kapitel entsteht: diese Kirche wird dann im späten Mittelalter zur „Steffenskirche“.

#### Hof Walle – Ursprung eines Stadtteils

1179 wird erstmals vom Hof Walle gesprochen. Um 1200 taucht mit Ritter Engelbert von Walle die erste geschichtliche Persönlichkeit in den Annalen auf, und im 15. Jahrhundert wird Utbremen eigentlich schon als zu Bremen gehörig betrachtet. Das alte Ritter- und Patriziergeschlecht stirbt in dieser Zeit jedoch aus.

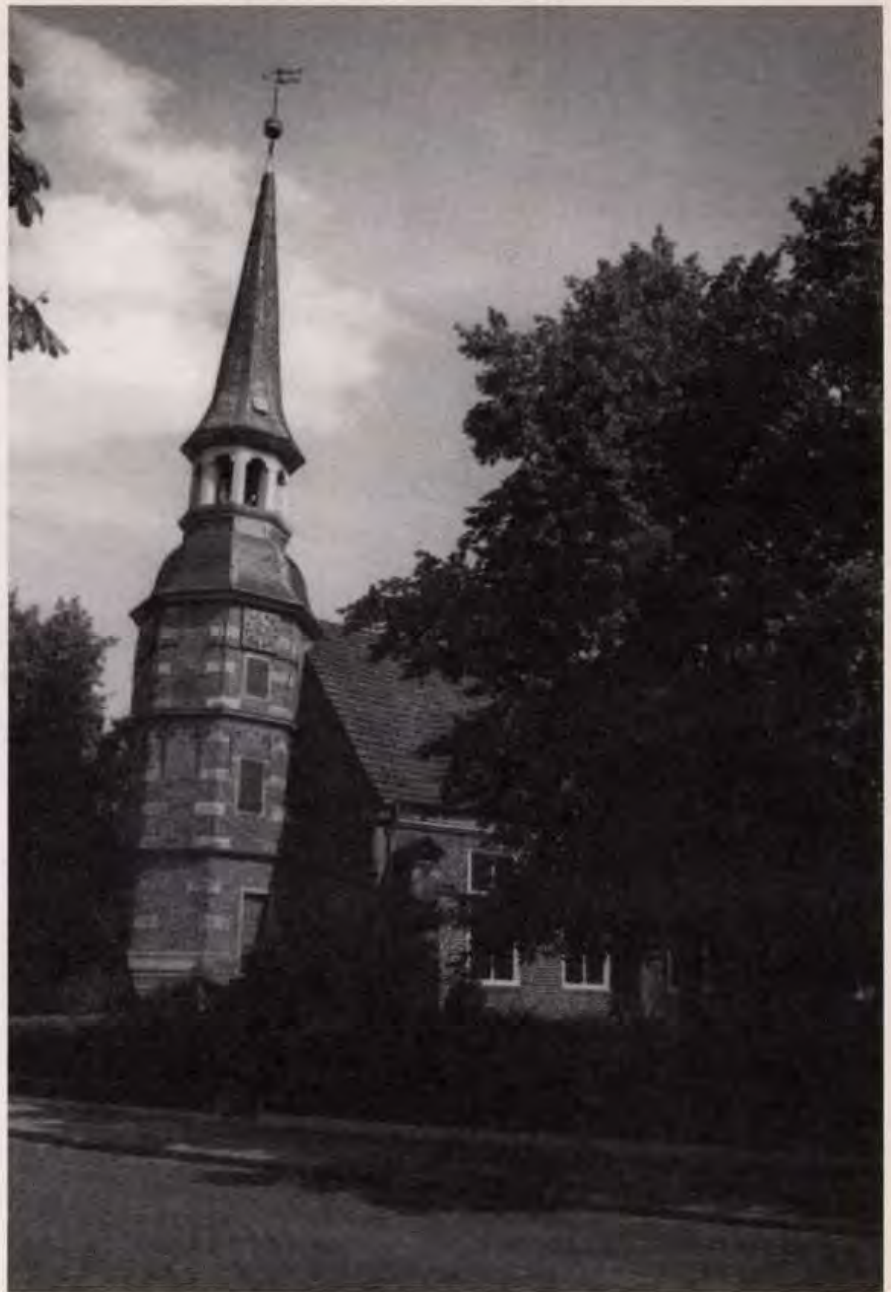
1635 pachtet der Ritter Christoph Ludwig Raschen, der innerhalb des 30jährigen Krieges als Diplomat auf protestantischer Seite tätig war, das Gut mit dem Hof Walle als Alterssitz. Der heutige Turm der Waller Kirche, von Ritter Raschen gestiftet, wurde über seinem Grab errichtet.

Die Besitzverhältnisse des Gutes Walle, das als Keimzelle des alten Dorfes Walle bezeichnet werden kann, gestalten sich in der Folge recht wechselhaft. So wird es 1813 von den Franzosen besetzt, nachdem Bremen drei Jahre zuvor Bestandteil des Französischen Reiches geworden war.

#### Chausseebau und Geestbahn

1820 verdichten sich die Planungen zum Bau einer Chaussee zwischen Bremen und Burg. Trassierung und Finanzierung sind Gegenstand langwieriger Verhandlungen und Beratungen. Im April 1821 beginnen die vorbereitenden Arbeiten und bereits im August des selben Jahres kann der Streckenabschnitt bis Gröpelingen zur Benutzung freigegeben werden. Der Vorläufer der späteren Bundesstraße 6, ab 1916 Heerstraße genannt, erlebt damit seine Geburtsstunde.

1833 wird das Gut Walle wiederum aktenkundig – nach häufigem Besitzer-



Waller Kirche an der Langen Reihe



Telefon (04 21) 4 35 66-0  
 Telefax (04 21) 4 35 66 22  
 Hemelinger Hafendamm 31/33  
 28309 Bremen

**+ PEINEMANN  
 SOHN** Sanitär Heizung  
 Klima Klempnerei  
 GmbH + Co. KG Bremen - Bremerhaven - Norderstedt

wechsel gelangt es durch Vererbung in das Eigentum der Familie Achelis. Sie erweitert diesen Grundbesitz durch Ankauf des Humanschen Hofes und gestaltet die Gartenanlagen zu einem prächtigen Park.

1857 wird als erste Umschlagstelle mit Bahnanschluß der Weserbahnhof am Stephanitorsbollwerk errichtet. 1862 eröffnet die Königlich-Hannoversche Eisenbahn ihren Betrieb zwischen Zentralbahnhof und Geestemünde. Diese sogenannte „Geestbahn“ wird zunächst ebenerdig geführt.

#### Weitere Entwicklungsschritte

Zwischen 1875-90 entsteht der Waller Friedhof, angegliedert an den alten Dorffriedhof des benachbarten Landgutes, als erste öffentliche Grünfläche Wallles. Das 29 ha große Areal wird von Wilhelm Benque gestaltet, der auch den Bürgerpark Bremens maßgeblich mitprägte.

1879 gibt es eine verkehrstechnische Neuheit zu bewundern: Die Pferdebahn verkehrt erstmals in Walle und blieb dort 30 Jahre in Betrieb.

1885 werden Teile Wallles eingemeindet; die verbleibenden Flächen folgen nach entsprechenden Beschlüssen in den Jahren 1892 und 1901/02.

1887 beginnt der Bau des heute als „Exklave“ im Hafengebiet liegenden Wohnviertels „Waller Wied“ (Heimatstraßenviertel), das heute als einzige Ausnahme der nach dem 2. Weltkrieg vorgenommenen strengen Trennung von Wohnen und Hafen überdauert hat.

#### Zollgebiet, Hafenausbau und beginnende Industrialisierung

Hatte sich Wallles Entwicklung bis zu diesem Zeitpunkt schon in immer rascheren Schrittfolgen vollzogen, erfolgt mit dem Anschluß Bremens an das Zollgebiet des Deutschen Reiches im Jahre 1888 der Beginn eines neuen Zeitabschnittes.

Im gleichen Jahr wird der Freihafen I (später: Europahafen) eröffnet. Die Jute-Spinn- und Weberei, deren „Belegschaft“ später hauptsächlich im benach-

barten Heimatstraßenviertel zu Hause war, wird gegründet. 1889 folgen die Ölfabriken Bremen-Besigheimer und Groß-Gerau. Im gleichen Jahr erhält Walle erstmals ein eigenes Pastorat, nachdem man bis dahin als nicht eigenständige „Filiale“ Gröpelingens firmiert hatte – der Pastorenweg zeugt heute noch von der Wegeverbindung zwischen diesen Fachstellen.

Nachdem zwischen 1890 und 1892 der zwischen der heutigen Grenzstraße und dem Waller Ring liegende Teil Wallles eingemeindet wurde, erfolgt zeitgleich – 1891 – die Anlage des Holz- und Fabrikenhafens im Zollinlandsbereich.

Es ist auch die Zeit der Vereinsgründungen: Genannt seien hier der Vorläufer des TuS Walle sowie der Bürgerverein der Westl. Vorstadt.

Auch die Folgejahre sind von Neuerungen und Aufbruch gekennzeichnet: 1897 werden Roland- und Hansmühle errichtet.

1899 kommt die erste „Elektrische“ in Walle zum Einsatz – der Vorläufer der Linie 3 verkehrt zwischen Sebaldsbrück und der Bogenstraße.

1905 wird der 61 m hohe Wasserturm in der Nähe des Steffensweges errichtet und nicht nur wegen seines charakteristischen Aussehens schnell zum Wahrzeichen des Stadtteils. Er wird ebenso wie viele andere markante Bauten des Stadtteils Walle in der Nacht zum 19. 8. 1944 bei dem schwersten und folgenreichsten Luftangriff auf Bremen im 2. Weltkrieg zerstört. Der Sockel dieses imposanten Gebäudes ist bis heute erhalten geblieben.

In der Zeit von 1905-1916 wird der Bahnkörper der „Geestbahn“ hochgelegt. Der Bahndamm zerschneidet den Stadtteil und trennt das heutige Osterfeuerberg vom übrigen Walle.

Die Hafenanlagen erweitern sich in dieser Zeit ebenfalls: 1906 wird der Freihafen II gebaut (später Überseehafen). Im Folgejahr beginnt der bis 1910 andauernde Ausbau des Industrie- und Handelshafens.

1907 nimmt die von Bremer Wirten gegründete Union-Brauerei im Osterfeuerbergviertel ihre Tätigkeit auf. Nach einer Teilerstörung im 2. Weltkrieg erfolgt bereits 1945 erneut die Betriebsaufnahme. Die noch erhaltenen, unter Denkmalschutz stehenden Gebäudeteile dienen heute unterschiedlichen Gewerbebezwecken.

#### Zwischen den Weltkriegen

1914 erhält Walle an der „Geestbahn“ einen eigenen Haltepunkt „für Personen und Gepäck“.

Nach Ende des 1. Weltkrieges macht sich insbesondere der Bürgerverein Westl. Vorstadt sowie die Waller Kirchengemeinde im Jahre 1919 zum Fürsprecher einer Idee, die neun Jahre später Realität werden sollte – die Umwandlung des Achelischen Landgutes, also Wallles Ursprung, in einen allgemein zugänglichen Volkspark.

Die Einweihung des Waller Parks, gestaltet von Gartenbaudirektor Paul Freye, findet am 4. April 1928 statt.

Dies ist auch die Zeit, in der Walle endgültig seinen dörflichen Charakter verliert – das letzte strohgedeckte Bauernhaus und die letzten Heuerlingshäuser werden 1929 abgerissen.

1936 erhält der Stadtteil mit der Blocklandautobahn einen weiteren Längseinschnitt. Im Juli 1939 wird die „Westbrücke“ (heute: Stephanibrücke) fertiggestellt. Die Straßenbahnlinie 15 verbindet Walle jetzt über diesen Brückenzug mit der Neustadt.

#### Zerstörung und Wiederaufbau

In der Nacht vom 18. zum 19. August 1944 erlebt Walle seine dunkelste Stunde. Der schwerste Luftangriff, den Bremen im 2. Weltkrieg erleidet, richtet sich gegen die Hafenanlagen der Hansestadt. Die westliche Vorstadt geht in dem nachfolgenden Feuersturm unter, 1.054 Menschen verlieren ihr Leben, 25.000 Wohnungen werden zerstört, fast 50.000 Menschen obdachlos. Der Freihafen I existiert nicht mehr.

Nach Beendigung des 2. Weltkrieges scheint die Trümmerlandschaft der west-

## Walter Kattenbusch

gegr. 1910

Dacheindeckungen · Fassaden-Verkleidungen

BREMEN, Graf-Haeseler-Str. 106 · Postfach 11 04 27  
Telefon 44 90 24 · Telefax 44 62 86

## ENNO ROGGEMANN

Holzimport

28199 Bremen · Gelsenkirchener Straße 25

Tel.: (04 21) 5 18 50 · Fax 51 85 50/51

Schnittholz aus aller Welt!

Sperrholz, Platten, Türen, Vertäfelungen

Katalog mit Lieferprogramm auf Anfrage



Waller Park

lichen Vorstadt keine Zukunft zu besitzen. Doch sie entfaltet die Kraft, mit der sie sich schon im 19. Jahrhundert zu einem aufstrebenden Ort von Arbeit und Wohnen entwickelt hat.

1949 beschließt der Senat einen Generalverkehrslinienplan, der maßgebende Grundlage für den Wiederaufbau der Hansestadt sein soll.

1950 wird vom Senat ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben, in dem der zerstörte Teil Walles und seine Neuerrichtung als zentrales Thema erfaßt werden. Auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses werden Bebauungspläne erarbeitet, die im Folgejahr im Senat beschlossen werden. U.a. wird der Bereich südwestlich der Nordstraße nicht wieder für Wohnzwecke vorgesehen, sondern dem Hafen zugeordnet – damit sind der Hafen und der Wohnbereich des Stadtteils deutlich voneinander getrennt – Ausnahme bleibt das bereits erwähnte Heimatstraßenviertel („Waller Wied“).

Auch die stadtplanerische Weichenstellung zur Schaffung öffentlichen Grüns erfolgt in dieser Zeit. Nachdem bereits 1949 der Waller Park wieder hergerichtet und 1950/51 um ein Kindertagesheim ergänzt wird, kommt es 1953 zum Baubeginn des Utbremer Grüns. Aus dem gleichen Jahr datiert der Startschuß für den Grünzug, beginnend beim ebenfalls 1953/54 hergestellten Jugendfreizeithaus, der sich in den Folgejahren bis Oslebshausen weiterentwickelt und dort 1986 die Ritterhuder Heerstraße erreicht.

Die Entwicklung der Häfen verläuft ebenfalls zukunftsorientiert. Der Inbetriebnahme der ersten neu errichteten Schuppen am Überseehafen folgt schon 1951 die Wiederherstellung des Weserbahnhofes. Im Jahr zuvor kann die nur teilgeschädigte Getreideanlage ihren Betrieb wieder aufnehmen.

Die Aspekte „Erholung“ und „Freizeit“ spielen im Wiederaufbau und der Fortentwicklung des Stadtteils Walle ebenfalls eine wichtige Rolle: 1972/73 erfolgt der Ausbau des Erholungsbereiches am 12,5 ha großen neu entstandenen Waller Feldmarksee. Damit gelingt die Wiederbeschaffung einer lange verloren geglaubten Erholungsmöglichkeit – neben 25 ha weitläufiger Wiesenlandschaft stehen hier über 2 km lange Wanderwege, Strand sowie eine Wasserungsanlage für Surfer zur Verfügung.

#### Aktuelle Situation

Heute ist festzustellen, daß Walle längst sein ganz eigenes Gesicht wiedergefunden hat; ein Stadtteil, in dem die Verschmelzung alter, unzerstört gebliebener Gestaltungselemente mit den Neuerungen des Wiederaufbaus als harmonisches Ganzes durchaus gelungen erscheint.

Nachdem die Einwohnerzahl dieses Stadtteils vor Ausbruch des 2. Weltkrieges sich zeitweise auf fast 60.000 belief, finden heute 30.000 Menschen in Walle ihr Zuhause. Die über viele Jahre durch Überalterung und Geburtenrückgang gekennzeichnete Bevölkerungsstruktur unterliegt jedoch in den letzten Jahren einem nachhaltigen

Wandel. Walle wird in zunehmenden Maße von jungen Familien entdeckt, der Bedarf an KTH-Plätzen und Schulraum an den traditionellen Standorten dieser Einrichtungen belegen dies nachdrücklich. Der in der Hansestadt weitverbreitete Schnack „In Walle, da wohnen sie alle“, früher eher abwertend gemeint, hat im Grunde auch heute noch Gültigkeit und entbehrt nicht einer guten Portion Wahrheit, wenn man unter dem Begriff „Alle“ eine vielschichtige Mischung des Bevölkerungsquerschnitts unserer Stadt versteht.

Die Infrastruktur der Waller Ortsteile wird von guten Verkehrsanbindungen und einer stabilen Einzelhandelslandschaft geprägt – die Linien 2 und 10 der Bremer Straßenbahn AG schaffen schnelle Verbindungen in die Innenstadt bis hin zu den großen Firmen im Raume Sebaldsbrück, sorgen aber auch für Anschlußmöglichkeiten nach Gröpelingen, Oslebshausen und Bremen-Nord. Die Straßenbahnlinie 3 erschließt den Industriebereich des Hafens und verbindet auf kürzester Streckenführung den Innenstadtbereich sowohl mit dem Bremer Westen als auch Osten im Bereich rechts der Weser.

#### Einzelhandelslandschaft ohne Zentrierung

Die bereits angesprochenen Einzelhandels- und Gewerbestandorte unterliegen in Walle einer Besonderheit – in diesem Stadtteil hat sich kein klassischer Ortsmittelpunkt herausgebildet. Vielmehr gibt es mit der Utbremer

# IM BESTEN LICHT



28816 Bremen / Brinkum · Henleinstraße 5  
☎ 04 21 / 8 71 56-0 · Fax 04 21 / 8 71 56 25

Straße/Waller Heerstraße, der Landwehrstraße/Wartburgstraße/Vegesacker Straße, dem Steffensweg sowie dem Osterfeuerberger Ring eine Reihe von Längsachsen, an dem sich Händler und Geschäftsleute angesiedelt haben und mit ihren Angeboten zur Versorgung des Stadtteils entscheidend beitragen.

Diese Situation war vor wenigen Jahren Anlaß für ein umfangreiches Gutachten über die Einzelhandels- und Dienstleistungslandschaft des Stadtteils, die zu einer umfänglichen Analyse der Versorgungssituation Walles führte. Aktueller Hintergrund waren damals die ersten Planungen zur Neugestaltung des „Kühne- und -Nagel-Geländes“ an der Waller Heerstraße, an der in naher Zukunft ortsbildprägend Wohnbau, Dienstleistung und Einzelhandel angesiedelt werden sollen.

Verkehrstechnisch konnte der Stadtteil vor allem in den 80er Jahren entscheidend entlastet werden. Hatten die Wohnquartiere Walles unter dem zunehmenden Verkehrsaufkommen zwischen Autobahn und Hafenindustrie zunehmend zu leiden, schafften hier der „Fly over“ wie auch der „Nord-West-Knoten“ entscheidende Entlastung. Seit einigen Monaten kann zudem der Schwerlastverkehr des Gewerbegebietes Kieler Straße aus dem Osterfeuerbergviertel herausgehalten und direkt dem BAB-Zubringer Freihäfen zugeführt werden.

### Handelshäfen – Ort für neue Konzepte

Mit großer Aufmerksamkeit verfolgt die Ortspolitik Walles derzeit die sehr kontrovers geführte Diskussion um die Zukunft der Hafengebiete. Insbesondere der Bereich der „Handelshäfen“, ortsamtbezogen dem Stadtteil Walle zugeordnet, steht dabei vor einer grundsätzlichen Weichenstellung. Die bislang vorliegenden Konzeptionen der Senatsressorts Häfen, Wirtschaft und Stadtentwicklung warten in diesem Zusammenhang mit sehr unterschiedlichen Zielsetzungen auf: Während zum Teil von einem Aufschwung des hafengebundenen Gewerbes ausgegangen wird, konkurrieren hierzu Vorstellungen

einer „gemildert wirtschaftlichen“ Nutzung, die vermehrt Dienstleistungszentren und nichtstörendes Gewerbe favorisiert. Visionäre Planungsansätze schließen auch Wohnen und Freizeitaktivitäten nicht aus und lassen sich von dem Grundgedanken leiten, daß Bremen die Weser als seine größte Wasserstraße wiederentdecken muß. Ausgang und Umsetzung dieser Debatte für Walles künftige Strukturen ebenso prägend sein, wie dies der industrielle Aufschwung zum Ende des 19. Jahrhunderts gewesen ist.

### Gröpelingen – Ein wirtschaftliches „Mittelzentrum“ zwischen City und Bremen-Nord

#### Am Anfang stehen drei „Haufendörfer“

Gröpelingen entstand ursprünglich aus den sogenannten „Haufendörfern“ Gröpelingen, Wischhusen und Oslebshausen, die sich vor langer Zeit als eine Ansammlung von ausschließlich landwirtschaftlich orientierten Gehöften entwickelt hatten. Alte Urkunden berichten erstmals 1193 über Beziehungen zwischen Bremen und Gröpelingen, doch es existieren noch wesentlich ältere Spuren: so wird der Name „Oslebshausen“ in einer alten Chronik bereits 787 genannt.

Im Jahre 1218 wurde Gröpelingen als „Gropelinge“ urkundlich erwähnt, und im Zusammenhang mit dem „erzbischöflichen Ministerialengeschlecht“ von „Gropelinge“ wird mit Thomas von Gropelinge die erste Persönlichkeit benannt. Sein Stammsitz war „de ohle Hoff“, der von einem großen Park umgeben ist und immerhin bis 1833 besteht. Die Straße „Beim Ohlenhof“ erinnert daran noch heute.

1331 war dann erstmals von der Gröpelinger Kirche mit ihrem Schutzpatron Nikolaus die Rede – sie stand unter dem Patronat des Bremer Domprobstes. Das benachbarte Walle ist bis 1888/89 eine „Gemeindefiliale“ Gröpelingens.

Ende des 15. Jahrhunderts sterben die „Herren von Gropelinge“, die auch

Gohgräfen des zu Walle und Gröpelingen gehörenden Werderlandes sind, schließlich aus.

1570 meldete sich in den Annalen wiederum Oslebshausen zu Wort: es wird eine Dorfschänke errichtet – heute ist sie als das älteste erhaltene Gebäude in Gröpelingen an der Oslebshauser Landstraße zu bewundern.

1691 entsteht auf der Grenze zwischen Gröpelingen und Oslebshausen auf dem Mühlenberge eine Mühle, die 1788 abbrennt, wieder aufgebaut und 1902 endgültig abgerissen wird.

1741 fallen die Dörfer Oslebshausen und Wischhusen durch den „Stader Vergleich“ bis zum Jahre 1803 an Hannover.

Die weitere Geschichte entwickelt sich recht lebhaft – am 2. 9. 1757 okkupieren die Franzosen während des „Siebenjährigen Krieges“ das immer noch als „Haufendorf“ existierende Gröpelingen.

### Chaussee- und Eisenbahnbau, Landsitze und Parkanlagen

Eine erste entscheidende Weichenstellung zu grundlegenden Änderungen in den bis dahin charakteristischen Strukturen Gröpelingens erfolgt mit dem Chausseebau, der die bis dahin mangelhafte verkehrliche Anbindung sowohl Walles als auch Gröpelingens und Oslebshausens entscheidend verändert und diese bereits 1821 erreicht.

Verfolgt man die damals auf politischer Ebene geführten Diskussionen und Auseinandersetzungen über Trassierung und Pflasterung dieser heute durch den Heerstraßenverlauf markierten Chaussee, lassen sich reizvolle Parallelen zur Debatte um die Hafenanrandstraße in der jüngeren Vergangenheit erkennen.

Im Verlaufe der Chaussee kommt es zum Bau einer Anzahl von Landsitzen, die meist als „Sommerresidenz“ Bremer Kaufmannsfamilien dienen.

1823 erwirbt der Arzt Dr. Eduard Hirschfeld ein bewaldetes Gebiet im Grenzbereich zwischen Gröpelingen

# WILHELM GROTKOP

BAUNTERNEHMEN FÜR STAHLBETON-, HOCH- UND TIEFBAU

Delbrückstraße 15 · 28209 Bremen

Telefon 34 80 43 / 44





und Oslebshausen und wandelt es zu einer herrschaftlichen Parkanlage um. Nach mehrfachem Besitzerwechsel – hier sind u.a. die bekannten Familien Olbers und Focke zu nennen – stiftet der Kaufmann Ludwig Schrage den Landsitz für genesende Frauen und Mädchen unter dem Namen „Adelenstift“ – seine verstorbene Frau ist die Namensgeberin. Später erhält das Diakonissenhaus die Stiftung als Schenkung.

1859 kommt es zu einer weiteren bedeutenden verkehrlichen Erschließung Gröpelingens und Oslebshausens – der Bau der Eisenbahn zwischen Bremen und Geestemünde beginnt. Die Streckenführung kann 1862 in Betrieb genommen werden, und Oslebshausen erhält einen eigenen Haltepunkt, der am 15. 5. 1862 eingeweiht wird.

1866 erwirbt C. H. Haake eine Fläche mit Wald und Teichen an der Chaussee und läßt dort eine Villa erbauen. Als Folgebesitzer ersetzte der Bremer Kaufmann und Industrielle Wilhelm August Korff 1891 diese Villa durch einen Neubau, der als „Korffsches Landhaus“ oder auch „Villa Agathe“ noch heute existiert und von der Sonderschule „Oslebshäuser Park“ genutzt wird. Als Architekten zeichnen Eduard Gildemeister und Wilhelm Sunkel verantwortlich. Das gesamte Gelände wurde in der Inflationszeit unter dem Namen „Korffs Holz“ vom Senat angekauft und unter Gartenbaudirektor Ahlers zu einer öffentlichen Grünanlage, dem Oslebshäuser Park umgestaltet.

1870 gehört schließlich auch das westlich benachbarte Dorf Wischhusen zu Gröpelingen. 1872 wird die Eisengießerei von Carsten Waltjen in „AG Weser“ umgewandelt und siedelt 1905 an den späteren Traditionsort in Gröpelingen, wo er sich zum größten Arbeitgeber des Stadtteils entwickelt.

1878 wird die alte Dorfstraße, die heutige Lindenhofstraße, begradigt und als Zuführung zur Chaussee gepflastert. Fünf Jahre später kommt es zur sogenannten „Weser-Korrektion“ – der in Höhe Oslebshausen befindliche Bogen

der Weser wird durchstochen, das Flußbett begradigt und auf fünf Meter vertieft. Den Verlauf des alten Weserarms markiert heute in etwa die Straße An der Finkenau.

1886 erfolgt der Bau der Villa Oesselmann, die heute unter dem Namen „Villa Junge“ an der Waltjenstraße zu finden ist und aufgrund ihrer Nähe zur Hafenanrandstraße nicht mehr bewohnt werden kann. Sie dient jetzt einer Initiative für kinderbezogene Sozialarbeit.

### Zollgebiet, Hafenanbau und Beginn der Industrialisierung

1888 ist der Zeitpunkt weiterer großer Veränderungen in den Strukturen des Bremer Westens. Durch den Anschluß an das Zollgebiet des Deutschen Reiches wird die Basis für Hafenausbau und Industrieansiedlung geschaffen. Dennoch war die Bevölkerung bis zu diesem Zeitpunkt überschaubar: Gröpelingen und Oslebshausen verfügen gemeinsam über insgesamt 2.500 Einwohner (heute 35.000). 1891 beginnt mit dem südlichen Teil der Gröpelinger Feldmark die Eingemeindung Gröpelingens, die 1902 abgeschlossen wird. Oslebshausen bleibt zu diesem Zeitpunkt jedoch noch selbständig. Immerhin wird es am 10. 5. 1903 von der „Elektrischen“ erreicht, die – wie berichtet – vier Jahre zuvor bereits in Walle verkehrt. In Oslebshausen war es die „grün-weiße“ Linie, die ab 1908 als „Linie 8“ für eine noch bessere Anbindung an Bremen sorgte.

Gröpelingen als Standort hafengeborener Industrie wächst in der Folgezeit zusehends. 1906 beschäftigt die „AG Weser“ bereits 3.500 Arbeitnehmer. Im gleichen Jahr, am 19. 12. 1906 wird der Bau des Industrie- und Handelshafens von Senat und Bürgerschaft beschlossen.

Er wird als Anlage mit fünf Becken geplant, die durch eine Schleuse zeitunabhängig gestaltet werden sollte. Gleichzeitig wird die Anlage einer Hafenanbahn beschlossen.

Am 7. 1. 1908 wurde die Norddeutsche Hütte als Vorläufer der heutigen Klöckner Werke gegründet. Zwei Jahre

später kam es zu einer weiteren bedeutenden Firmen Gründung. Die Vacuum-Ölwerke nehmen den Betrieb auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg firmierte das Unternehmen unter „Mobil-Öl“.

1914 wurde die Hochlegung der Bahnverbindung nach Geestemünde (Geestbahn) beendet – die Einweihung dieser neuen, etwas nordöstlicher gelegenen Streckenführung wird am 17. 2. 1914 notiert. Die alte, bis dahin benutzte Trasse entsprach dem heutigen Verlauf des Grünzuges West.

### Bevölkerungszuwachs und neuer Wohnraum

Bis 1918 entstehen im Bereich des „Alten Dorfes“, dem heutigen südlichen Teil des Lindenhofviertels, 440 Wohngebäude mit insgesamt 691 Wohnungen. Dabei wird der vom Senat im Bremer Westen seit jeher bevorzugte Bau von Kleinhäusern weiter fortgesetzt.

Die radikale Veränderung der Gröpelinger Strukturen durch neue Verkehrserschließungen, Hafenausbau und Großbetriebsansiedlungen wird auch an der wachsenden Bevölkerungszahl deutlich. Aus den 2.500 Menschen in 1890 sind 1939 bereits 25.000 geworden, ohne daß hierbei die Oslebshäuser mitgerechnet worden wären. Oslebshausen selbst verliert seine Eigenständigkeit 1921 und wird ebenfalls eingemeindet. Zu diesem Zeitpunkt hat der enorme Bedarf an Arbeitskräften in der Hafenanindustrie, sowie der damit verbundene hohe Bedarf an arbeitsplatznahe Wohnraum, zu einer raschen Bebauung der bisher landwirtschaftlich genutzten Grundstücke geführt. An der Gröpelinger Heerstraße und der Lindenhofstraße entstehen mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser. Auf den angrenzenden Flächen erstellen private Bauunternehmen ganze Straßenzüge mit den schon genannten Kleinhäusern. Beispiele hierfür sind die Ritterhuder Straße, die Buxtehuder Straße oder auch das zwischen Liegnitzstraße und Pastorenweg gelegene Wohnquartier.

In Oslebshausen folgen zwischen 1924 und 1939 die Wohnquartiere Randweg, Bauernweide sowie das Wohnviertel

**OTTO BOLLHAGEN**  
**Malereibetrieb**

Otto Bollhagen GmbH & Co.  
 Karl-Bücher-Straße 5  
 28307 Bremen  
 Tel. 48 79 07 - Fax 48 88 22

zwischen Togostraße und Stubbener Straße; weitere Bauaktivitäten setzen am Alten Heerweg und im Umfeld der Oslebhauser Wurth ein.

1926 wird der Straßenbahnbetriebshof an der Gröpelinger Heerstraße nach Plänen des Architekten Rudolph Jacobs errichtet. 1992 erfolgt eine grundsätzliche Umgestaltung, die sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste sowie der notwendigen Optimierung der Betriebsabläufe orientiert und diese Fläche auch stadtbildgestalterisch aufwertet.

1926 bis 1931 entsteht das sogenannte „Humannviertel“; 1928 wird der Ausbau des Kalihafens mit seinen Anlagen abgeschlossen.

### Zweiter Weltkrieg und Wiederaufbau

Der Zweite Weltkrieg hat auch in Gröpelingen Spuren hinterlassen – das Ausmaß der Zerstörungen ist hier jedoch nicht so ausgeprägt wie im Nachbarstadtteil Walle.

Am 26. 4. 1945 marschieren britische Truppen in Oslebshausen ein.

Die Folgezeit ist auch in Gröpelingen vom Wiederaufbau bestimmt. Bereits im März 1945 kann die zerstörte Oslebshausener Schleuse wieder hergestellt werden.

Ende der vierziger bis hinein in die sechziger Jahre entsteht in großem Umfang Geschosswohnungsbau im Gebiet zwischen Gröpelinger Heerstraße und Bahndamm.

1954 wird die Norddeutsche Hütte an Klöckner veräußert. Der Baubeginn durch Klöckner erfolgt 1955, nachdem in Deutschland zwanzig Jahre kein neues Hüttenwerk gebaut worden war. Im gleichen Jahre erfolgen Grundsteinlegung und Richtfest des „Kraftwerkes Hafen“.

1959 nahm Gröpelingen Abschied von einem Stück Geschichte – die Reste der Gröpelinger Kirche an der Kirchenallee werden abgetragen. 1961 kann dann das Diakonissen-Krankenhaus nach dreijähriger Bauzeit die ersten Patienten aufnehmen. Auf dem heutigen Gelände des „Diako“ ist inmitten des Parkes noch ein Rest der Weserdüne zu erkennen, auf deren Hügel die Emmaus-Kirche steht.

1963 bezieht das Gröpelinger Polizeirevier sein Domizil an der Gröpelinger Heerstraße in einem geschichtsträchtigen Haus, das 1904



Bremer Entsorgungsbetriebe im Hauptverwaltungsgebäude 1 der ehemaligen AG Weser

zunächst als Privatbau errichtet und in den zwanziger Jahren der jüdischen Gemeinde als Gemeindehaus diente. Ab 1932 beherbergte es ein jüdisches Altersheim; seine Bewohner wurden von den Nationalsozialisten während der „Reichskristallnacht“ am 9./10. November 1938 verschleppt.

1970 wird die Linie 11 stillgelegt und durch Omnibusverkehr ersetzt. 1975 fällt der Startschuß für das Oslebshausener Demonstrativbauvorhaben „Wohlers Eichen“.

### Vom „Wirtschaftswunder“ zur Rezession

Stehen die Nachkriegsjahre zunächst im Zeichen von Wiederaufbau, von nach und nach einsetzendem Wirtschaftswunder, von Zuwachs und Expansion, so setzt in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre eine zunächst kaum spürbare, aber immer deutlicher werdende wirtschaftliche Rezession ein, deren Zusammenhänge in einer nicht nur regional gefaßten Betrachtung gesehen werden müssen. Dramatischer Höhepunkt für den Stadtteil Gröpelingen ist die Schließung der Traditionswerft „AG Weser“ im Jahre 1983. Die Geschichte vom Aufstieg und Niedergang dieses Unternehmens verdient sicher eine eigenständige, ausführliche Abhandlung und würde den Rahmen dieser Darstellungen sprengen.

Der Verlust dieser Arbeitsplätze bleibt in Gröpelingen nicht ohne Spuren – die Stadtteilstrukturen, bis dahin überwiegend von Arbeiterfamilien geprägt, nehmen vielfältigen Schaden. Abwan-

drungen, Kaufkraftschwund, Verfall von Bausubstanzen – dies alles einhergehend mit zunehmender sozialer Schwächung – droht, den Stadtteil in eine schwierige Krisensituation zu befördern.

### Stadtteilsanierung

Senat und Kommunalpolitik legen mit dem „Stadtteilzentrum Gröpelingen“ schließlich das größte zusammenhängende Sanierungsgebiet der Freien Hansestadt Bremen fest und beginnen nach den entsprechenden Voruntersuchungen nach Bundesbaugesetz mit der Einleitung erster stabilisierender Maßnahmen, die als Maßnahmbündel, verankert in allen Lebensbereichen Gröpelingens, den vorstehend beschriebenen Entwicklungen wirksam entgegensteuern sollen.

Zwischenzeitlich ist Gröpelingen ein ehrgeiziger Stadtteil geworden: über Kommunalpolitik und Bürgerinitiativen sind in den letzten Jahren Ziele gesetzt worden, die Gröpelingen aufgrund seiner günstigen geographischen Lage zu einem attraktiven „Mittelzentrum“ zwischen der Innenstadt und Bremen-Nord entwickeln sollen. Die Aktivitäten hierzu sind breit gefächert angelegt und auf Wechselwirkung ausgerichtet: Neubausiedlungen sorgen für den Zuzug junger Familien, die Einzelhandelslandschaft erhält dadurch entscheidende Impulse vor allem an den Hauptachsen der Gröpelinger Heerstraße und der Lindenhofstraße; letztere wird auf der Basis eines Architektenwettbewerbes einer grundsätzlichen Neugestaltung unterzogen.

Parallel wird das vorhandene „Sortiment“ an Betreuungs- und Beschulungsmethoden für die jungen und jüngsten Gröpelingen auszubauen sein.

### Imagepflege und Visionen

Entscheidend ist auch, daß Gröpelingen sich an seine Funktion als Stadtteil an der Weser erinnert: über den alten Fahrweg wird es wieder einen Zugang zum Wasser geben, und kulturelle Einrichtungen werden hier für eine besondere Anziehungskraft sorgen.

„Imagepflege“ ist ein wichtiges Stichwort in der zukunftsorientierten Strategie Gröpelinger Kommunalpolitik geworden. 35.000 Bürgerinnen und Bürger leben heute in Gröpelingen, das von den Flächen des Industriefahens, aber auch von den „grünen Lungen“ der weiträumigen Parzellegebiete in den Wischen sowie des angrenzenden Blocklandes eingefaßt wird.

Verkehrstechnisch zeichnet sich für Gröpelingen, das in der Vergangenheit vor allem durch den hafensorientierten Schwerlastverkehr zunehmend belastet wurde, eine deutliche Entspannung ab: die umstrittene Trassierung der Hafenanstraße bewegt sich mit ihrem dritten und vierten Bauabschnitt auf die Anschlußstelle der Querspange A 281 zu, die zwischenzeitlich im Teilstück Blockland-Autobahn/Auf den Delben fast fertiggestellt ist und – wohl eher mittelfristig – die Weser unterqueren soll. Beide Tangenten sollen nach Fertigstellung einen entscheidenden Beitrag zur Verdrängung der nicht quartiersbezogenen Verkehrsströme leisten und die Wohnquartiere Gröpelingens deutlich entlasten.



Skulptur „Arbeitsende Hände“ auf dem Hermann-Ehlers-Platz

Der ÖPNV als sinnvolle und notwendige Alternative zum Individualverkehr ist mit drei Straßenbahnlinien in Richtung Bremen-Mitte sowie vier Busverbindungen nach Bremen-Nord fest in Gröpelingen verankert und durch eine grundlegende Umgestaltung des Depots an der Gröpelinger Heerstraße noch attraktiver geworden. Die Fortführung einer Straßenbahnlinie in Richtung Bremen-Nord gilt in der kommunalpolitischen Diskussion vor Ort weiterhin als erstrebenswertes Ziel.

### Schlußbemerkung

Diese wissenschaftlich sicher nicht fundierte und vor allem nicht vollständige Ausführung zu den drei Stadtteilen des Ortsamtsbereiches West läßt viele Einzelaspekte unerwähnt – das Gemeinwesen eines jeden Stadtteils wird von

vielen Trägern bestimmt: Vereine, Institutionen, Kirchengemeinden, Kommunalpolitik, Unternehmen – sie alle haben ihre eigene Geschichte, sie alle stehen in einer gut funktionierenden Wechselwirkung, die sich zu einem großen Zusammenhang verwebt und vernetzt. Dieser große Zusammenhang, der Bremer Westen, könnte in naher Zukunft das Feld für ein interessantes Modellprojekt sein: ein Bezirksamt, wie es in anderen Großstädten schon traditionell dezentrale Verwaltungsangebote und kommunalpolitische Willensbildung bündelt. Diese Idee könnte Schwerpunkt der kommenden Legislaturperiode sein – das hier bereits seit fast 25 Jahren tätige Ortsamt West drängt sich als ausbaufähige Basis für eine solche Unternehmung geradezu auf.

## Gemeinde Grasberg Eine Gemeinde am Rande des Teufelsmoor

Georg Monsees

Wer die Gemeinde Grasberg beschreiben will, kommt nicht umhin, ein wenig Geschichte zu erzählen, die noch gar nicht so weit zurückliegt, deren Spuren aber kaum noch auszumachen sind. Denn heute erinnert in der reizvollen, grünen Landschaft nichts mehr an die unwirtlichen Bedingungen, unter denen vor fast 250 Jahren die ersten Moorbauern ums Überleben kämpften.

Grasberg – das ist der Name einer Gemeinde, die in ihrer jetzigen Form erst durch die Gebietsreform am 1. März

1974 entstand. Der Ursprung Grasbergs ist jedoch bereits im Jahr 1831 zu finden. Heute gehören insgesamt 16 ehemalige Ortschaften zur Gemeinde Grasberg. Mit Gebietsreformen wurden die bis dahin selbständigen Ortschaften Adolphsdorf, Dannenberg, Eickedorf, Grasberg, Huxfeld, Meinershausen, Mittelsmoor, Otterstein, Rautendorf, Schmalenbeck, Seehausen, Tüschendorf, Weinkaufsmoor und Wörpedorf Teile der neuentstandenen politischen Gemeinde Grasberg. Später kamen noch die Ortsteile Wilstedtermoor (1976) und

Tarmstedtermoor (1983) dazu.

### Geschichte

Die Geschichte von Grasberg geht weit in das 17. Jahrhundert zurück. Die ältesten Ortsteile sind Wörpedorf (1751 gegründet) und Eickedorf (1754). Sowohl Wörpedorf, heute der Mittelpunkt der Gemeinde, als auch Eickedorf wurden im Zuge der Moorkolonisation von Jürgen Christian Findorff gegründet. Am 1. Januar 1831, das ist das offizielle „Geburtsdatum“ der Ortschaft Grasberg, entstand in der Eickedorfer Vorweide



Grasberger Findorff-Kirche

eine kleine Siedlung. Dort lebten seit 1776 elf Anbauern, die ihren Grund und Boden von Eickedorfer Kolonisten erworben hatten.

Der „Königlich Hannoversche Moorkommissar“ Jürgen Christian Findorff bescherte den Pionieren um 1789 die Grasberger Kirche, die heute als letztes Dokument dieser Zeit den Dorfmittelpunkt bildet. Wertvollster Besitz der Kirche ist die Arp-Schnitger-Orgel aus dem Jahre 1695 von dem bekannten norddeutschen Orgelbauer Arp Schnitger. Diese Orgel ist zu Recht der Stolz der Kirchengemeinde.

Mehr als 250 Jahre sind inzwischen seit der Gründung der ersten Moordörfer in der damals unwirtlichen Landschaft zwischen Bremen, Worpswede, Tarmstedt und Ottersberg vergangen. Mut und Entsagungsbereitschaft gehörten dazu, sich im Moor anzusiedeln und den schweren Boden, in dem es kaum Wege, dafür aber um so mehr Moore, Sümpfe und Wasserflächen gab, zu kultivieren. Oft genug erlagen die ersten Moorbauern Krankheiten, dem Hunger, oder gaben vor Verzweiflung auf und gingen – zu damaliger Zeit unter schwerer Strafe stehend – in andere Regionen.

Seitdem ab 1760 Schiffsgräben und Abzugsgräben für die weitgehende Entwässerung des Gebietes sorgten, wurde nach und nach das Leben besser, erträglicher. Die harte tägliche Arbeit blieb jedoch. Oftmals war, zumindest in den Anfangsjahren der Moorkolonisation, das Stechen von Torf und der anschließende Verkauf in Bremen,



Arp-Schnitger-Orgel in der Findorff-Kirche

die einzige finanzielle Einnahme der Bauern, die als Pioniere in diese Gegend kamen.

Später haben immer moderner werdende Maschinen, Gerätschaften und Düngemittel den Boden und die Landschaft verändert. Kaum jemand, der heute im Grasberger Bereich wohnt oder nur durchfährt, kann sich vorstellen, wie es hier vor noch gar nicht langer Zeit ausgesehen haben mag.

### Grasberg – heute

Anstieg der Bevölkerungszahlen in den letzten Jahren stetig auf nunmehr knapp 6.700 Einwohner. Der ständige Neubürgerzuwachs resultiert aus den im

Vergleich zu den Nachbargemeinden derzeit noch sehr günstigen Preisen für voll erschlossene Baugrundstücke. Dieses resultiert daher, daß die Baugrundstücke in den Bebauungsplangebietern insbesondere im Ortskern überwiegend durch die Gemeinde direkt veräußert werden.

Die Gemeinde Grasberg liegt zwischen den beiden Künstlerorten Worpswede und Fischerhude. Als Oberzentrum fungiert auch für die Gemeinde Grasberg die Stadt Bremen. Die Anbindung erfolgt hier insbesondere über die benachbarte Gemeinde Lilienthal, so daß eine günstige Verkehrsanbindung insbesondere auch durch den öffentlichen Personennahverkehr gegeben ist. In diesem Zusammenhang hat sich auch als Zubringer das von der Gemeinde bezuschusste Anruf-Sammeltaxi-System bewährt.

### Wirtschaftsstandort

Die Gemeinde Grasberg verfügt überwiegend über kleinere Handwerksbetriebe sowie über drei Supermärkte im Ortskern. Das derzeit noch einzige Gewerbegebiet weist keine freien Flächen mehr auf. Dementsprechend ist ein weiteres Gewerbegebiet in Planung. Für die gewerbliche Erschließung gewinnt, durch die verkehrlichen Probleme in Lilienthal bedingt, die Anbindung an die Autobahn über die günstig erreichbaren Auffahrten in Oyten immer mehr Bedeutung.

In der Gemeinde Grasberg sind derzeit keine beschäftigungsintensiven Betriebe angesiedelt. Arbeitsmöglichkeiten sind insbesondere im Einzelhandel und



Ausblick auf Grasberg

Handwerksbereich gegeben. Beschäftigungsmöglichkeiten sind insbesondere durch die Bremer Großbetriebe (hier insbesondere das Mercedes-Werk sowie die Firma Klöckner) gegeben. Die Anbindung an diese Arbeitsplätze in Bremen ist durch den öffentlichen Personennahverkehr der Verkehrsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen gegeben. Hier hat sich, wie bereits ausgeführt, insbesondere auch die Bezuschussung einer zusätzlichen Buslinie insbesondere für die Zeiten des Berufsverkehrs sowie die Bezuschussung des Anruf-Sammeltaxi-Systems als Zubringer bewährt. Durch ausreichende Park-and-Ride-Plätze in der Randlage Lilienthals und die bestehenden günstigen Busverbindungen nach Bremen ist somit eine gute Anbindung gegeben. Trotz der finanziellen Probleme ist es das Ziel der Gemeinde Grasberg, auch weiterhin den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern.

### Wohnen und Freizeit

Durch entsprechende Regelungen in den Bebauungsplangebieten besteht in der Gemeinde Grasberg überwiegend eine Einfamilienhaus-Bebauung. Zudem wird darauf geachtet, daß durch eine Mindestgröße der Baugrundstücke von überwiegend 800 m<sup>2</sup> eine ausreichende Begrünung der Baugebiete gegeben ist. Dementsprechend hat sich ein hoher Wohnwert, gerade auch für junge Familien, ergeben. Alle Dienstleistungs- und Versorgungsbetriebe sind überwiegend im Ort direkt vorhanden.

Hinsichtlich der Freizeitmöglichkeiten sind insbesondere die vor Ort vorhandenen Sportvereine hervorzuheben, deren Angebot so gut wie umfassend ist (u.a. zwei Turn- und Sportvereine mit allen Sparten, zwei Tennisvereine mit eigenen Sportanlagen, Reitverein sowie mehrere Schützenvereine). Durch die in den Nachbargemeinden vorhandenen Hallenbäder, Freibäder und Baggerseen und die gute verkehrliche Anbindung sind auch in diesem Bereich ausreichende Freizeitmöglichkeiten gegeben.

Zusätzlich wird das Gewicht auf die Schaffung von weiteren Radwegen, insbesondere auch zur Anbindung an die Nachbargemeinden Worpsswede und Fischerhude als Künstlerdörfer verstärkt.

In diesem Zusammenhang sind auch die großen Naturschutzgebiete des Bremer Umlandes hervorzuheben.

### Kultur, Schule und Bildung

Unabhängig von dem kulturellen Angebot im „Oberzentrum“ Bremen bie-

ten insbesondere die beiden Nachbargemeinden Worpsswede und Fischerhude durch ihre Funktion als „Künstlerdörfer“ ein großes kulturelles Angebot.

In diesem Zusammenhang ist allerdings auch das Angebot der Volkshochschule Grasberg, Lilienthal, Worpsswede zu beachten. Zudem besteht in der Gemeinde ein Kulturverein und ergänzend hierzu durch den Verbund mit den Heimatvereinen und der Dorfgemeinschaft eine Grasberger Kulturgemeinschaft. Neben den traditionell dörflichen Festen, die insbesondere durch die Heimatvereine und Dorfgemeinschaften angeboten werden, bietet der Kulturverein in loser Reihenfolge Musik- und Theaterdarbietungen als örtliches kulturelles Angebot an. Zentrum für diese Veranstaltungen war der sogenannte „Findorffhof“, der eine Hofanlage in früherer Form darstellt. Allerdings wurde erst vor kurzem der Mittelpunkt dieser Anlage, das Bauernhaus, durch einen Großbrand zerstört. Es ist jedoch vorgesehen, sehr kurzfristig dieses Gebäude wieder zu errichten.

Und nicht zuletzt ist die im Ortskern angesiedelte Gemeindebücherei mit über 7.000 Bänden, die erst vor kurzem erweitert wurde, zu erwähnen.

Vor Ort sind an Schulen eine einzügige und eine zweizügige Grundschule, die zum Schuljahr 1995/1996 erweitert wird, vorhanden. Zudem sind in der Findorffschule im Ortskern die Haupt- und Realschule untergebracht. Die Orientierungsstufe für die Gemeinden Grasberg und Worpsswede befindet sich

in der Gemeinde Worpsswede. Das Gymnasium befindet sich in der benachbarten Gemeinde Lilienthal. Die Anbindung erfolgt durch die eingesetzten Schülerbusse. Die berufsbildenden Schulen sind in der ca. 20 km entfernten Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck angesiedelt. Zudem besuchen Grasberger Schüler teilweise die Kooperative Gesamtschule in der Nachbargemeinde Tarmstedt.

Für die vorschulische Erziehung steht im Ortskern ein 5-Gruppen-Kindergarten mit einem Angebot von 120-Vormittagsplätzen sowie bis zu 120-Nachmittagsplätzen zur Verfügung. Zudem bietet ein von einem Verein betriebener Kinderspielkreis demnächst bis zu 20 Gruppenplätze an.

Für die nicht vereinsgebundenen Kinder und Jugendlichen beschäftigt die Gemeinde einen Sozialarbeiter. Das Angebot der offenen Jugendarbeit ist derzeit noch räumlich beschränkt. Der Neubau einer Jugendbegegnungsstätte ist jedoch für das nächste Jahr geplant.

### Partnerschaften

Einen besonderen Stellenwert nimmt die Partnerschaft Grasbergs mit der dänischen Gemeinde Suså ein. Gegenseitige Besuche zu Festlichkeiten und Jubiläen haben zwischenzeitlich zu zahlreichen Freundschaften auch auf privater Ebene geführt.

Außerdem besteht seit über zwanzig Jahren eine Partnerschaft mit dem 4. Panzergrenadierbataillon 323 in Schwanewede. Hier wird durch regelmäßige gegenseitige Besuche, unter



Findorffhof-Anlage

anderem zu Vergleichsschießen, Sportwettkämpfen, Grillabenden und vielen anderen Anlässen, eine lebendige Patenschaft gepflegt.

### Ausblick

Seitens der Gemeinde Grasberg wird es Ziel sein, auch weiterhin günstige Baugrundstücke insbesondere im Ortskern für junge Familien anzubieten. Ergänzend hierzu sind jedoch auch für die älteren Mitbürger durch die gemeindeeigenen Altenwohnungen sowie die im Ort vorhandenen zahlreichen Alten- und Altenpflegeheime Angebote vorhanden.

## IMPRESSUM

### Der Aufbau

Zeitschrift der Aufbaugemeinschaft  
Bremen, e.V.,  
Gerhard-Iversen-Hof 1,  
28195 Bremen, Tel. (04 21) 32 41 90

### Herausgeber und Anzeigenverwaltung

Verlag Der Wiederaufbau  
28195 Bremen, Gerhard-Iversen-Hof 1

**Verantwortlich:** Dr. Jann Lüning

**Redaktion:** Hans Budde

Der Wiederaufbau

Registergericht Bremen, HRA 18 551,  
Gerhard-Iversen-Hof 1,  
28195 Bremen, Tel. (04 21) 32 41 90.

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 ist Bremen.

**Jahresbeitrag:** DM 20,- inkl. 7% Mehrwertsteuer, Einzelstück DM 10,- inkl. 7% Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten. Die Bezugsdauer verlängert sich jeweils um 1 Jahr, wenn bis zum 1. Dezember des laufenden Jahres keine Abbestellung erfolgt ist.

**Satz + Druck:** Moritz Deter,  
Druckerei und Verlag GmbH  
Schragestraße 13,  
28239 Bremen,  
Telefon (04 21) 64 50 47-48  
Fax (04 21) 64 75 30