

# Das Richtige im Falschen

Das Mammutprojekt Überseestadt kann gar nicht gelingen. Zu groß, zu viele Interessen, viel zu langfristig angelegt. Denkste.

Text: Till Briegleb Foto: Tillmann Franzen

Der Auswärtige wird die Überseestadt in Bremen vergeblich suchen. Nicht, dass nicht überall blaue Fahnen im steten Windzug der Wesermarsch knatternd von ihrer Existenz künden würden. Auch diverse Neubauten und sogar zwei Hochhäuser finden sich in dem Gebiet, das als Bremens Innenstadterweiterung beworben wird. Aber „Stadt“ gibt es hier weit und breit nicht. Jedenfalls nicht das, was man sich gemeinhin darunter vorstellt, also eine dichte Bebauung an befahrenen Straßen mit Geschäften, Dönerbuden und öffentlichen Einrichtungen, vor allem aber mit Menschen. Dafür wächst hier reichlich gelber Wiesen-Bocksbart auf großen Brachflächen, die Luft ist von Cerealien-, Kaffee- und Fischmehldunst geschwängert, mittendrin liegt ein Lebensmittel-großmarkt vom Charme einer Wellblechhütte, umgeben von einem Zaun.

Wer in den Plänen nach der Stadt fahndet, vor allem im 2003 beschlossenen Masterplan, wird schon eher fründig. Blaue, weiße und rote Klötzchen addieren sich dort zu einem urbanen Raster, das durchaus Ähnlichkeiten mit einer Großstadt hat. Zwischen dem Holz- und Fabrikhafen im Norden und

der Weser im Süden, der hochgelegten Bundesstraße 6, die wie ein Ostwall das Gebiet zur Innenstadt abschirmt, und dem pittoresken Molenturm an der westlichen Spitze der industriellen Halbinsel, verspricht der Plan kompakte Blockbebauung. Betrachtet man allerdings nur den Bestand und die realisierten Projekte, dann zeigt sich diese 288 Hektar große Stadterweiterung auch hier als eine lockere Collage mit sehr viel Weißraum. Vier isolierte Projektinseln ragen heraus. Sie vermitteln weniger den Eindruck konzentrierter Planung als großer Zufälligkeit.

Tatsächlich sind stadtplanerische Faustregeln in der Überseestadt gleich reihenweise ignoriert worden. Zum Beispiel, dass man neue Quartiere von der bestehenden Stadt her entwickelt, wie es bei der etwa gleichaltrigen Planung der Hamburger HafenCity oder in Amsterdam, Kopenhagen und Malmö praktiziert wurde. Dieses sukzessive Wachstum garantiert, dass jeder neue Jahresring des Stadtwachstums von der Funktionstüchtigkeit der vorherigen Schichten profitiert und man nicht erst zwei Kilometer Ödnis überwinden

muss, um zum nächsten Supermarkt zu kommen.

Auch ein echtes Zentrum lässt sich für die Überseestadt nicht ausmachen, geschweige denn eine verbindliche Planung für öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Schwimmbäder oder Kindertagesstätten. Zeitgenössische Pflichten der Stadtplanung wie ein ökologisches Gesamtkonzept fehlen ebenso wie der Beschluss für ein kulturelles Leuchtturmprojekt oder Regeln für die soziale Durchmischung.

Und als würde das alles nicht schon reichen, sind außerdem weder die wirtschaftlichen noch die demografischen Rahmendaten Bremens dazu angetan, ein baldiges Volllaufen des enorm großen Areals mit Projekten zu prophezeien. Bremen ist eine schrumpfende Stadt mit einer fast so hohen Pro-Kopf-Ver-schuldung wie Griechenland. Eigentlich könnte man das Projekt „Überseestadt“ also abtun. Als Anfängerfehler.

---

*Der Boulevard im Europahafen ist schon fertig. Gegenüber dieser Häuser liegt die Marina – und ein paar Meter weiter Kellogg.*



© 2007 VULCANI

81



Ein Blick über die Bremer Überseestadt offenbart ihren Charme: Zwischen dem modernen Landmark-Tower (links) und dem unter Denkmalschutz stehenden Speicher XI (rechts) gibt es immer noch echte Industriebetriebe, in denen gearbeitet wird. Der Hafen ist hier nicht nur Kulisse.

Warum aber ist dann fast jeder, den man in Bremen zur Überseestadt befragt – ob Investor, Makler, Architekt, Politiker oder Verwaltungsbeamter – geradezu beseelt bis euphorisch vom Fortgang der Dinge? Wie kommt es, dass Wohnquartiere im hinteren Niemandsland des Gebiets bei Mietern wie Käufern reißenden Absatz finden? Und wieso versteht in Bremen keiner den Einwand, dass schon die schiere Größe des Gebiets dem Projekt einen Hauch von Größenwahn verleiht?

### Trost von der Brücke

Bremens grüner Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Joachim Lohse, erklärte bei der Grundsteinlegung für ein neues Bürogebäude des Architekten Hadi Teherani Ende Oktober lapidar: „Die Überseestadt hat die doppelte Fläche der Hamburger HafenCity, Bremen hat ein Drittel der Einwohner, das heißt, wir benötigen die sechsfache Kraftanstrengung.“ Ach. Mehr nicht? Ist das noch das gesunde Selbstvertrauen einer Kaufmannsstadt, die immerhin das zweithöchste Bruttoinlandsprodukt

der deutschen Länder erwirtschaftet? Oder doch nur Trost von der Brücke für ein Himmelfahrtskommando?

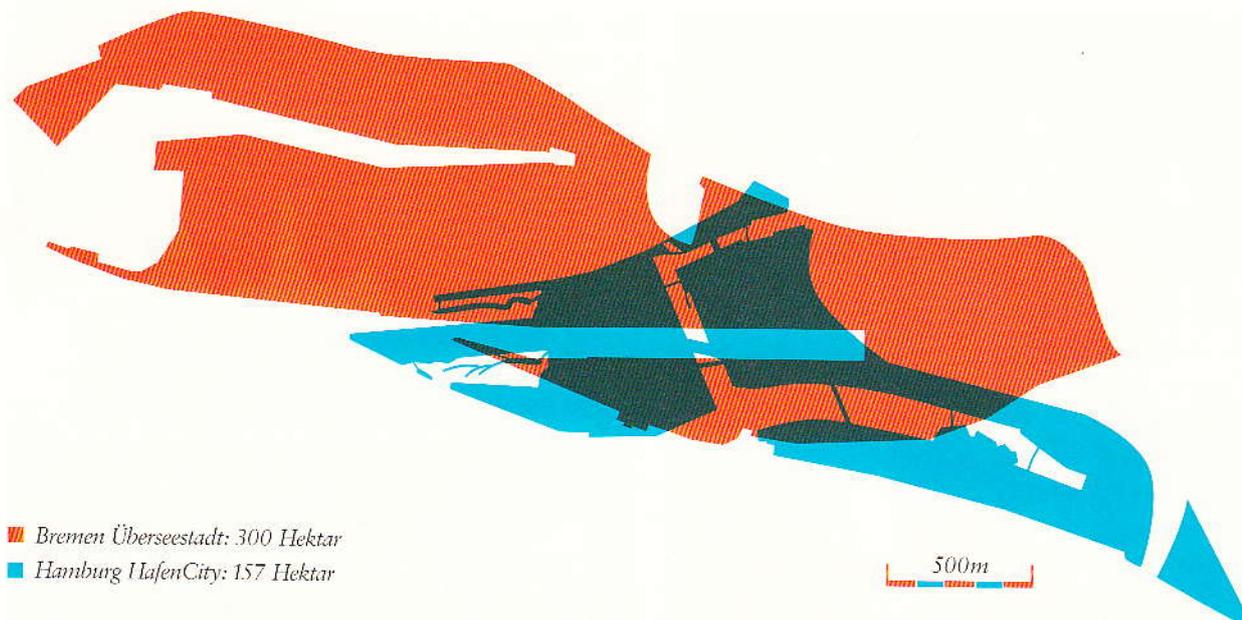
Nun, es ist wohl vor allem so: Die Überseestadt braucht einen genaueren Blick. Wer sein Urteil über sie nicht nach dem ersten Eindruck fällt, kann ihre besonderen Umstände sehen – und schon bekommen viele der Handicaps eine Aura von Charme und Chance.

Ausgangspunkt des vermeintlichen Widerspruchs sowie Keimzelle der neuen Stadt ist der historische Baubestand. Auf dem Gebiet des ehemaligen Bremer Freihafens befinden sich – trotz des grundsätzlich unsentimentalen Umgangs der Hafenbehörden mit alten Gebäuden – noch immer diverse Schuppen und Speicher. Und zu jener Zeit, als die ersten Pläne zur Überseestadt von den meisten Bremern noch als Spökenkiererei verspottet wurden, wagten zwei lokale Investoren den Schritt in das damals noch desperate Gebiet.

Einer von ihnen ist Klaus Hübötter. Vor seiner Tätigkeit als kulturinteressierter Projektentwickler hatte er die Links-Postille konkret gegründet, 2001 kaufte er den 400 Meter langen, unter

Denkmalschutz stehenden Speicher XI und wandelte ihn in die neue Hochschule für Künste sowie kostengünstigen Büroraum um. Investor Nummer zwei ist die Immobilienfirma Justus Grosse, die den einen Kilometer näher zur Stadt liegenden, knapp 230 Meter langen Speicher I im Jahr 2005 sanierte und dort Arbeitslofts für vier Euro pro Quadratmeter vermietete. Die Nachfrage war überwältigend und feuerte den Pioniergeist weiterer Bremer Investoren an. So wandelte beispielsweise die Siedentopf GmbH, die Immobilienfirma der Eduscho-Familie, die Gebäude ihrer Kaffeerösterei, die nach dem Verkauf von Eduscho an Tchibo funktionslos geworden waren, ab 2005 in das Büro-Ensemble „Kaffee-Quartier“ um.

Weil diese Bestandsprojekte weit über das Areal verstreut sind, bildeten sich bald Claims: Im Norden arbeiten Hübötter und sein Schwiegersohn Reiner Schümer an der Reaktivierung des Gebiets um den Speicher XI. Justus Grosse entwickelt die Wasserseite am Europahafen und an der Weser vor allem durch Wohngebäude mit Flussblick, die es in Bremen bisher nicht gab.



*Auf den ersten Blick ist die Überseestadt überwältigend groß, sogar im Vergleich zur Hamburger HafenCity. Die neu zu bebauende Fläche in Bremen ist allerdings deutlich kleiner, weil Teile des Areals bewohnte und bewirtschaftete Bestandsflächen sind.*

Und Siedentopfs Geschäftsführer Bernd Schmielau bekämpfte erfolgreich den engmaschigen Masterplan der Stadt, den er als „Klein-Manhattan“ schmähte, indem er rund um das alte Firmengelände von Eduard Schopf (Eduscho) das aufgelockerte Weser-Quartier mit einem Glashochhaus von Helmut Jahn als Krönung entwickelte. Zwischen diesen Claims liegen noch heute verwilderte Grünflächen in einer Dimension, die als Getreidefelder ganz Bremen mit Brot versorgen könnten.

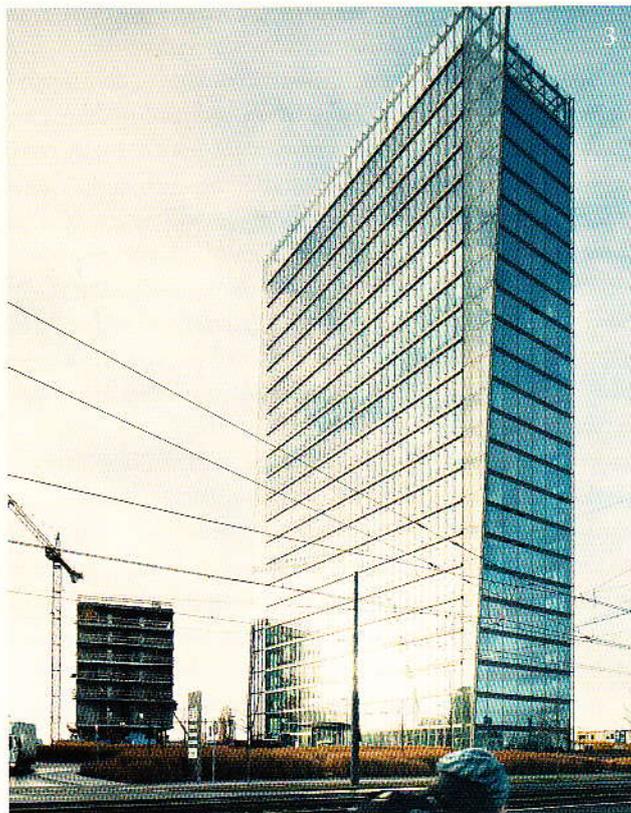
Doch wer sich nicht aufs Zufußgehen versteift, erschließt sich in der entzerrten Weite schnell ein weiteres Charakteristikum, das diese Stadterweiterung von anderen prominenten Beispielen wohlthuend unterscheidet. Hafen ist in Bremen nicht einfach Kulisse, kein „maritimer“ Pseudo-Flair für verlogene Investoren-Prospekte. In der Überseestadt wohnt und arbeitet man mit der Industrie auf Tuchfühlung. Kellogg produziert hier Frühstücksflocken, in erhabenen alten Silos und Mühlen werden weiterhin Lebensmittel veredelt, geschreddert und gelagert, Speditionen empfangen ihren Schwerlastverkehr, und

die rußreiche Schellackproduktion in einer kleinen Fabrik am Wegesrand sorgt dafür, dass mitten zwischen schicken Neubauten eine schmucklose Industrie-architektur aussieht, als wäre sie kürzlich abgebrannt. Hier rollen rostrote Güterwaggons über Straßen mit Großsteinpflaster, deren Ränder überwuchert werden von wilden Hagebuttensträuchern. Gestrandete Container und Hausmeisterwohnungen mit Blumenkästen säumen bröckelnde Backsteinhallen oder Holzlager großer Tischlereien. Es gibt hier Öltanks, Schiffsausrüster und Bunker – und sie sollen bleiben.

Das war allerdings nicht immer so ausgemacht. Die Ängste der Hafenwirtschaft vor Verdrängung und Konflikten durch die neue Wohnbebauung führten zur Bildung des Lobbyvereins „ISH Initiative Stadtbremische Häfen e. V.“, dessen Motto lautet: „Zukunft Hafen“. Weil sich im kleinen Bremen Unternehmer und Investoren aber in der Regel kennen und oft sogar befreundet sind, regelte man Strittiges am Ende dann doch häufig bei einem Glas Rotwein. Die Bauträger sorgten dafür, dass die neuen Mieter und Eigentümer in der

Nachbarschaft von Lkw und rauchenden Schloten auf Klagen gegen Geruch und Lärm verzichteten. Das steht heute sogar im Grundbuch oder im Mietvertrag. Jedenfalls: Als diese Konflikte ausgeräumt waren und auch die Bremer Wirtschaftsförderung (WFB), die federführend bei der Entwicklung des alten Zollsperrbezirkes ist, eingesehen hatte, dass man alte Schuppen selbst dann nicht abreißt, wenn sie nicht unter Denkmalschutz stehen, war ein kapitalles Problem moderner Innenstadterweiterung ausgestanden.

Die sogenannte Tabula-rasa-Planung, die auf Konversionsflächen zunächst alle Spuren der industriellen Nutzung beseitigt, um reine Neubau-Quartiere zu entwickeln, führt leider häufig zu einer hübsch dekorierten Sterilität. Mit einem Seitenhieb auf die Hamburger HafenCity, mit der sich die Überseestadt immer vergleichen lassen muss, erklärt der Chef der Wirtschaftsförderung, Andreas Heyer, dann auch, solch eine „abstrakte“ Neustadt hätte man in Bremen stets vermeiden wollen. Ehrlicherweise sollte man dazu sagen, dass das keine ganz freie Entscheidung war.



Eines hat die Überseestadt der Hamburger HafenCity auf jeden Fall voraus: Sie ist sehr abwechslungsreich. 1. Im gediegenen nostalgischen Speicher XI sitzt unter anderem die Kunsthochschule. 2. Direkt vor dem eindrucksvollen Hag-Gebäude führt die Industriebahn entlang. 3. Der Weser-Tower zeigt, dass Bremen auch moderne Architektur kann. 4. Und daneben der Holz- und Fabrikenhafen wie eh und je.

Auch in Bremen gilt der Spruch: Armut ist die beste Denkmalpflege. Der wesentliche Grund dafür, dass sich die Überseestadt zwischen Bestandsbauten der Hafenindustrie entwickeln durfte, ist der mangelnde ökonomische Druck. Der Bremer Immobilienmarkt ist für überregionale Investoren bis heute ausgesprochen unattraktiv.

Spitzenmieten von zwölf Euro pro Quadratmeter im Neubau versprechen ortsunabhängigen Projektentwicklern keine große Rendite. Zwar weist der Bremer Markt traditionell eine große Stabilität mit geringem Leerstand auf, aber wenn der Bau genauso viel kostet wie in München oder Frankfurt, wo sich der doppelte Preis bei der Vermietung erzielen lässt, dann stehen die spekulativen Finanzierer nicht eben Schlange. Weil in Bremen zudem Vorratsbau nicht beliebt ist, sondern Projekte gern mit Ankermietern umgesetzt werden, wirkt die Stadtentwicklung an der Weser etwas gemächlich, ist dafür aber grundsolide und nachhaltig patriotisch: In der Überseestadt bauen fast ausschließlich Bremer Investoren.

Na gut, der Essener Hochtief-Konzern wollte es mal am Europahafen mit dem Büro-Projekt „Bremium“ probieren. Er stellte ein Schild auf eine dieser typischen gelben Bocksbart-Wiesen mit dem Slogan: „Erfolgsaussichten? Überragend, überzeugend, Überseestadt“. Jetzt sucht er aber doch lieber einen Käufer für das unrealisierte Projekt. Immerhin baut die Strabag aus Österreich gerade ein neues Zollamt. Der Rest jedoch ist selbst gemacht.

Auch dieser Mangel lässt sich als Vorteil verstehen: Weil den ortsansässigen Entwicklern wirklich an dem Projekt gelegen ist, engagieren sie sich mutig und im Geist einer lokal verträglichen Identität. Und weil es zwar wenige, aber sehr verschiedene Herren sind, die in der Überseestadt ihr Städtebauspielfeld entdeckt haben, entsteht hier jene Harmonie durch Vielfalt, die sich sympathisch von der Monotonie der Stadtentwicklung aus einem Guss

unterscheidet. Das betrifft erfreulicherweise auch die Architektur.

Weder konservative Gestaltungsansatzungen, mit denen man in Hamburg seine HafenCity im Backstein-Imitat erstickt, noch fröhliche Selbstverwirklichung von reisenden Künstlerarchitekten wie im Düsseldorfer Medienhafen bestimmen das Bild der Überseestadt. Vor allem die Gebäudereihe am Europahafen, die man trotz ihres lückenhaften Zustands im Moment als Herzstück des Gebietes wahrnimmt, zeigt den Bremer Stil: qualitätsvolle Abwechslung ohne Sporenzeichen. Hier darf jedes Haus seine eigene Haut tragen, solange es sich in die Struktur fügt. Leuchtend weiß oder umhüllt mit einem Metall-Textil, mit weit auskragenden Veranden oder bunten Glasbalkonen, in Holz, Ziegel oder Kunststoff verkleidet, stehen die Wohn- und Geschäftshäuser hier an einer langen Promenade, die mit ihrem kräftigen Lachsrot zusätzlich einen schönen Akzent setzt.

### Eine kleine Schummelei

Die Hunderte Meter langen und sehr tiefen Schuppen an diesem Kai dagegen sind durchaus Anlass für Experimente, wenn sie das historische Erscheinungsbild dabei nicht grundsätzlich verlieren. Schuppen 1 wurde gerade mit einem offenen inneren Boulevard erschlossen und beheimatet demnächst Loftwohnungen mit Autoaufzug, ein Oldtimer-Museum, Gastronomie- und Einzelhandelsflächen. Für Schuppen 3, den nächsten in der Reihe, werden derzeit Konzepte entwickelt und verschiedene Vorschläge gesammelt – sie reichen von der spektakulären Einbettung weißer Krankenhäuser bis zur sanften Renovierung für niedrigpreisige Künstlerateliers und das Speditionsgewerbe.

Die mit Abstand spannendste Bestandsimmobilie im einstigen Binnenhafen liegt allerdings mitten in der industriellen Nordflanke: Das teilrenovierte Hag-Gebäude mit seinem knallgelben Anstrich, in dem früher Kaffee entkof-

feinert wurde, zeigt mit eingeworfenen Fensterscheiben seinen Leerstand an. In einer Stadt wie Hamburg oder Berlin wäre das hundert Jahre alte originelle Fabrikgebäude mit Turm längst von Künstlern oder Kreativen besetzt. Offensichtlich ist aber auch hier der Druck in Bremen noch nicht hoch genug.

Was erneut die Frage aufwirft, wie das Immobilien-Puzzle auf dem alten Hafengrund eigentlich jemals fertig werden soll. Und wie der WFB-Chef Andreas Heyer zu der Überzeugung gelangen konnte, die Überseestadt werde weit vor dem avisierten Zielstrich 2025 vollendet sein. Zum Verständnis hilft hier sicherlich die Aufdeckung einer kleinen Marketing-Schummelei, mit der Bremen immer wieder von rund 300 Hektar neuem Stadtgebiet und einem der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas spricht. Tatsächlich befinden sich, abzüglich des Bestandes, in der Überseestadt weniger Bauflächen als in der HafenCity, nämlich rund 100 Hektar. Und davon sind jetzt, zur Halbzeit, tatsächlich 56 Prozent bereits bebaut, verplant oder an Hand gegeben.

Dafür hat vor allem eine nicht erwartete Dynamik auf dem Wohnungsmarkt gesorgt. Obwohl die Statistiker der Region Bremen in den nächsten 20 Jahren einen Bevölkerungsverlust von fast 45 000 Menschen sowie eine stetige Veralterung prognostizieren, sagt eine Wohnungsbaustudie des Senats gleichzeitig ein Potenzial von 14 000 neuen Einheiten voraus. Des Rätsels Lösung ist hier, wie in anderen Städten, der starke Anstieg von Single-Haushalten, der Trend zur Rückkehr ins Zentrum der Stadt, vor allem bei Pensionären, sowie der kontinuierlich wachsende Flächenbedarf pro Kopf.

Jens Lütjen, Geschäftsführer des Bremer Maklerbüros Robert C. Spies, hat noch eine weitere Begründung für den Zuzug in der Überseestadt: „Der Bremer lernt gerade urbanes Wohnen.“ Das typische „Bremer Haus“, das mit seiner geduckten Reihenhausstruktur seit 150 Jahren den gediegenen unstäd-



*Der Blick vom Landmark-Tower auf die Weser ist schon schön, oder? Aber einkaufen kann man hier bisher leider nur mit dem Auto.*

tischen Eindruck von Bremen prägt, entspricht ganz offensichtlich immer weniger den Träumen der Sushi- und Smartphone-Generation.

### Die Überseestadt ist nicht allein

Allerdings ist auch in der Überseestadt Urbanität noch ein Versprechen für die Zukunft. Die attraktiven Wohnquartiere rund um den Landmark-Tower hinter dem Großmarktgelände besitzen trotz Wesernähe und großstädtischer Formensprache immer noch die Atmosphäre vom Bauen auf der grünen Wiese. Ohne Auto einkaufen? Unmöglich. Deswegen entwickelt Bremen, das Mitte des vergangenen Jahrzehnts alle Stadtrandprojekte gestoppt hat, neben der Überseestadt einige innerstädtische Quartiere.

Ein verlassenes Krankenhausgelände wird in einem aufwendigen Mitbestimmungsmodell gerade als „neues Hulsberg-Viertel“ auf 14 Hektar konzipiert. Und rund um den alten Wasserspeicher auf dem Stadtwerder, der „umgedrehten Kommode“, entsteht ein ultramodernes Wohnquartier in Sichtweite der Innenstadt. Eleganter Ge-

schosswohnungsbau wird hier mit einer Art Bauausstellung für das neue Einfamilienhaus kombiniert. Ein ganzes Areal mit rechteckigen Türmchen, aber jedes individuell von Architekten als Stadtvilla gestaltet, zeigt, wie einfallreich das Spielen mit Bauhaus-Modulen noch heute sein kann.

Natürlich bleibt ein wenig Skepsis, ob Bremen seine Stadterweiterung tatsächlich bis zum Molenturm durchhält, wo als besondere Attraktion ein Hafenbecken in einen Strand verwandelt werden soll. Und auch die Frage, ob die Überseestadt bei sinkender Bevölkerung und steigenden Schulden nur auf Kosten anderer innerstädtischer Standorte prosperiert – etwa zum Schaden des Technologieparks, der Airport-City und vor allem der eigentlichen Innenstadt –, wird in der Hansestadt durchaus kontrovers diskutiert.

Im Moment jedoch setzt dieser Konkurrenzkampf eher neue Energien frei. Der Berliner Architekt Arno Brandlhuber hat gerade im Auftrag der Firma Siedentopf für das Bremer Sammler-museum Weserburg einen Neubau neben Jahns Hochhaus in Form einer lie-

genden Scheibe entworfen, womit die Überseestadt dann auch ihr kulturelles Leuchtturmprojekt hätte – wie in Bremen üblich in unternehmerischer Privatinitiative. Im Gegenzug entwickelt der Senat Pläne, der drohenden Verödung der Innenstadt mit der Umwandlung von Büro- in Wohnraum zu begegnen, was dem nachts ausgestorbenen Zentrum ein ganz neues Gesicht geben könnte.

Ganz schön viele Baustellen also für einen fast bankrotten Stadtstaat. Und trotzdem pulst in Bremen die Zuversicht. Wenn dann ein quirliger Makler wie Jens Lütjen, für den Optimismus sicher zum Geschäft gehört, die Überseestadt eine „Mutprobe“ nennt, könnte man hellhörig werden. Aber er fügt mit einem gewinnenden Lächeln hinzu: „Der Bremer verjüngt sich zurzeit psychologisch. Da kommt eine solche Mutprobe gerade recht.“

Der gelbe Wiesen-Bocksbart tut also gut daran, sich auf die andere Weserseite zu verziehen. Denn Bremen ist ganz offensichtlich entschlossen – zur sechsfachen Kraftanstrengung. 

FI  
Nut  
umw  
Jetzt  
Ener  
Jetzt r