

## Statement Eberhard Syring

## Stadtdialog Überseestadt

Herzlich willkommen zum 78. Bremen Stadtdialog. Der erste Stadtdialog fand 2005 statt. Er ist also schon fast so alt wie die Überseestadt, setzt man mal die Veröffentlichung des Masterplans Überseestadt als das Geburtsdatum dieses städtebaulichen Projektes. Und der Stadtdialog ist natürlich auch durch den Ort dieser Veranstaltungen im Speicher XI und seit einiger Zeit nebenan in der Energieleitzentrale irgendwie ein Kind diese Überseestadt.

Gleichwohl ist es uns bislang (trotz Bemühungen und warum auch immer) noch nicht gelungen, die Überseestadt selbst zum zentralen Thema einer Stadtdialog-Veranstaltung zu machen. Wir haben zwar schon über verschiedene größere und kleinere Wettbewerbe gesprochen, die es hier gegeben hat, und auch über die angrenzenden westlichen Stadtteile mit Blick auf die Überseestadt. Aber noch nicht über die zentrale Frage: Was ist das eigentlich für eine Art von Stadt, die hier im Entstehen ist?

Es gibt zahlreiche und zum Teil sehr disparate Meinungen über die Überseestadt. Für die einen ist sie eine Erfolgsgeschichte. „Das Wunder an der Weser“ titelte vor rund einem Jahr der Immobilien-Teil der Süddeutschen Zeitung einen Beitrag über die Überseestadt. Und in der Tat, aus einem immobilienwirtschaftlichen Blickwinkel ist das Ganze eine einzige Erfolgsgeschichte, mit der vor zehn Jahren niemand gerechnet hat.

Doch daneben gibt auch zahlreiche kritische oder skeptische Äußerungen, wie man sie unter anderem in den lokalen Medien finden kann. Es gibt also auch trotz oder gerade wegen der rasanten Entwicklung, die dieses Stück Stadt nimmt, ein weitverbreitetes Unbehagen an dem, was hier geschieht und offenbar weiter geschehen soll. Als Basis unseres heutigen Dialogs über die Überseestadt soll der „5. Entwicklungsbericht Überseestadt“ dienen, den uns Herr Kühling gleich noch genauer erläutern wird.

Wenn man diesen Bericht aufmerksam studiert, wird man feststellen, dass offenbar auch den planenden und bauenden Akteuren ein gewisses Unbehagen an den ursprünglichen Zielsetzungen ergriffen haben mag. Im Vergleich zum 4. Entwicklungsbericht aus dem Jahr 2011, der noch den Untertitel „Standort der Möglichkeiten“ trug, trägt der neue Bericht als Untertitel das Motto „Ein neues Stück Stadt“. Dieser semantische Sprung von „Standort“ zu „Stadt“ versinnbildlicht einen deutlichen Paradigmenwechsel. Denn „Stadt“ ist mehr als die Addition von Standorten, nämlich ein komplexer, vielschichtig strukturierter Lebensraum, Ort zum Wohnen und zum Arbeiten, Ort der Freizeit, Kultur und Bildung und eng verwoben zu einem urbanen Gesamtgefüge. Und die klassische Disziplin, die sich mit dem Werden der Stadt beschäftigt, ist der Städtebau.

Die städtebauliche Grundlage für das mit fast 300 ha größte Entwicklungsgebiet in Europa bildet nach wie vor der 2003 verabschiedete Masterplan. Es wurde lediglich „nachjustiert“. Wenn man sich diesen Masterplan als einen großen Rahmen vorstellt, in dem die verkehrliche Erschließungsstruktur und die Größe der zu bebauenden (oder auch der bewusst nicht zu bebauenden) Flächen festgelegt wurden, dann lässt sich dieses Nachjustierung als ein Drehen an der Funktionsschraube, an den Inhalten der zu bebauenden Flächen ausmachen: War Wohnen ursprünglich in nur sehr reduziertem Maße – vor allen in den attraktiven Wasserlagen – vorgesehen, so ist es inzwischen zu einem

deutlich wichtigeren Faktor geworden. Und auch die Palette des Wohnangebots hat sich deutlich erweitert durch einen wachsenden Anteil an gefördertem Wohnungsbau, und – wie es heißt – zunehmend auch durch Mietangebote im mittleren Preissegment.

Wohnen ist wichtiger Bestandteil von Stadt, von Urbanität – also der speziellen Form städtischen Lebens. Wir alle wissen: Es gab mal eine Zeit, da wurde das anders gesehen, da wurde der Versuch unternommen, die Stadt streng nach Funktionseinheiten aufzuteilen, in Bereiche für Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freizeit. Wir wissen auch, dass diese „funktionsgetrennte Stadt“ nach den Prämissen der „Charta von Athen“ beim Aufbau der kriegszerstörten Städte nach dem Zweiten Weltkrieg zur Anwendung kam. So auch im stark zerstörten Bremer Westen mit den angrenzenden Häfen. Da wurde die Nordstraße zu einer neuen Grenzlinie ausgebaut: Auf der einen Seite sollte das Wohnen, auf der anderen Seite das Arbeiten stattfinden. Nur das Waller Wied bildete eine kleine Enklave auf der Arbeits- bzw. Hafenseiten, während noch vor den Zerstörungen etliche tausend Menschen auf dieser Seite der Nordstraße lebten.

In einer Zeit der Hochkonjunktur der Hafenwirtschaft hat diese Trennung sicher Sinn gemacht. Gleichwohl geriet das Konzept der funktionsgetrennten Stadt bereits in den sechziger Jahren in die Kritik, als man neue Vorzeigestadtteile wie beispielsweise die Neue Vahr zunehmend als reine „Schlafstädte“ empfand und innenstadtnahe Gründerzeitviertel, die damals zum Teil von Verkehrsplanungen und Flächensanierungen bedroht waren, aufgrund ihrer Urbanität neu entdeckte.

Als in den achtziger und neunziger Jahren die Hafenwirtschaft weltweit kriselte und vor allem die alten innenstadtnahen Hafengebiete nicht mehr ausgelastet waren, haben viele Städte damit begonnen, diese Gebiete städtebaulich zu revitalisieren. Auch in Bremen hatte es spätestens in den Neunzigern entsprechende Vorschläge gegeben, die aber von der Politik und vor allem von der Hafenwirtschaft vehement bekämpft wurden. Anders als in Hamburg, wo das Konzept der Hafencity schon lange stand, hat man in Bremen noch an die Wiederbelebung der alten Hafenfunktionen geglaubt.

Dieser historische Schnelldurchlauf erscheint mir notwendig, um zu verstehen, warum die Überseestadt durch die Marginalisierung der Wohnfunktion heute immer noch so wenig urban anmutet. Man kann sich der Vermutung nicht entziehen, dass für wesentliche Akteure der Planung und Politik, die an der Entwicklung der Überseestadt beteiligt waren, Urbanität kein ernst zu nehmendes Kriterium darstellte und dass sie die Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten weiterhin für gut und wünschenswert hielten. Wenn man sich Bremer Stadtentwicklungsgebiete wie den Technologiepark oder die Airport Stadt anschaut, Gebiete, die sich ebenfalls durch eine Abwesenheit von Wohnen auszeichnen, dann erscheint mir die Überseestadt an vielen Stellen wie ein „Technologiepark light“, d.h. von Einpendlern geprägt, die den öffentlichen Raum in einen riesigen Parkplatz verwandeln, und abends gähnende Leere hinterlassen. Und die neuen Wohnquartiere (einschließlich der zukünftig geplanten) wirken immer noch inselartig – wie früher das Waller Wied. Schaut man zum Beispiel auf das Gebiet der innenstadtnahen sogenannten Hafenvorstadt, so nimmt die für Wohnen vorgesehene Fläche maximal nur ein Zehntel der zur Verfügung stehenden Fläche ein. Urbanität beruht aber auf einer vernetzten, nicht auf einer insularen Stadtstruktur.

Es gibt im Entwicklungsbericht an verschiedenen Stellen Aussagen über einen Größenumfang der zukünftigen Überseestadt. Auf Seite 11 lese ich da von einem Szenario, das für das Jahr 2030 18.000 Arbeitsplätze und 11.000 Einwohner hochrechnet. Ich frage mich: wenn das so gewollt ist, nach welchen Kriterien ist das Mischungsverhältnis denn so bestimmt worden. Und wäre nicht ein höherer Prozentanteil von Wohnen im Sinne eines urbanen Stadtteils besser. Und selbst bei den 11.000 Bewohnern frage ich mich, wo diese denn unterkommen sollen. Wenn man in eben diesem Bericht nach für das Wohnen zu Verfügung stehenden Flächen sucht, findet man nicht gerade viele. Schon in der dritten Reihe an der Hafenkante ist Wohnen offensichtlich nicht mehr vorgesehen.

Über solche Fragen muss dringend diskutiert werden. Auch über die Fragen einer besseren Anbindung der Überseestadt an die benachbarten Quartiere. Die Nordstraße hat immer noch nicht den Charakter der vorhin erwähnten Grenzlinie richtig verloren. Wenn ich eingangs sagte, der Städtebau sei die für das Werden der Stadt zuständige klassische Disziplin, dann würde ich mir für die Überseestadt mehr Städtebau wünschen, der proaktiv Richtlinien, Ziele und neue Modelle entwickelt, der auch vor mutigen Experimenten nicht zurückscheut, um den komplexen Anforderungen dieses Ortes in Bezug auf die angemessene und sozial verträgliche Mischung gerecht zu werden, und der nicht nur reaktiv an Stellschrauben dreht und Infrastrukturen nachrüstet muss.

Vielleicht finde ich in der heutigen Diskussion einige Antworten auf diese Fragen und Anregungen.