

✕ **11, 13.47 Uhr**
neben der
Straßenbahnhaltestelle
Zwei Baumscheiben liegen voller
Sägespäne. Die Pappel und Robinie,
die hier standen, sind frisch gefällt.
Keine Ersatzpflanzungen.

13.51 Uhr
neben der „Skate Plaza“
Ein Mann schneißt einen schon
ziemlich zerkaute Ast ein paar
Meter über den Asphalt. Sein Hund
kläfft, apportiert ihn und hält ihn fest
zwischen den Zähnen, während der
Mann daran zerrt.

13.52 Uhr
Ein Mann setzt sich auf einen der
grob behauenen Natursteine in die
Sonne und zündet sich eine
Zigarette an.

13.53 Uhr,
vor dem Bahnhofseingang
Aus den Buden der Bürgerpark-
Tombola plärrt Musik. Die Losverkäu-
ferin hält ihr Gesicht in die Sonne.
Sie hat wenig zu tun.

14.04 Uhr,
Bahnhofspplatz
Die Sonne scheint kräftig. Bis auf
eine sind alle Bänke rings um den
Platz nicht besetzt.

INTERVIEW

17

✕ **Zwei Baum-
scheiben
liegen voller
Sägespäne.
Die Pappel und
Robinie, die
hier standen,
sind frisch
gefällt. Keine
Ersatzpflanz-
ungen.**

LASST IHN ENDLICH FREI

**Parkanlage, Porsche-Testbahn
oder Einkaufszentrum? Ein
planerisches Brainstorming zur
möglichen Zukunft des meist-
frequentierten Platzes in Bremen**

Interview: Henning Bleyl
Foto: Frederick Hüttemann

EINLEITUNG: Das so genannte „Investorengrundstück“ auf dem Bahnhofspplatz, das mit 6.000 Quadratmetern das gesamte Skatergelände und noch einiges mehr umfasst, ist immer noch zu haben. Das bislang letzte Ausschreibungsverfahren, zum Festpreis von 5,9 Millionen Euro, endete im November 2010 trotz mehrfacher Verlängerung ergebnislos. Nun soll das Gelände freihändig, also ohne weitere Ausschreibung vergeben werden – allerdings „im

Konsens mit den BremerInnen“, wie es der Sprecher des Bauressorts formuliert. Ende Februar wartete die Verwaltung noch immer auf ein angekündigtes Angebot eines Bieters, über dessen Identität und Pläne sie aber nichts verraten wollte.

zds Seit 1994 versucht der Senat, einen Teil des Bahnhofsvorplatz' als „Investorengrundstück“ zu verkaufen. Spricht irgend etwas dafür, dass die aktuellen Akteure, zu denen möglicherweise die Bremer Landesbank gehört, die

16



LASST IHN ENDLICH FREI

18

Kuh vom Eis beziehungsweise ein Gebäude auf den Platz bekommen?

OLIVER HASEMANN Der Bahnhofsvorplatz ist in der öffentlichen Wahrnehmung Bremens prominentester Ladenhüter. Er liegt in einer wenig nachgefragten Lage: Bahnhofsvorstädte sind auch in Städten wie Oldenburg oder Frankfurt am Main ein Problem.

ZDS Warum?

DANIEL SCHNIER Im 19. Jahrhundert wurden die Bahnhöfe vor den Toren der Stadt gebaut. Dann sind die Städte weiter gewachsen und eine Art Transitraum mit viel Fluktuation entstand. Fluktuation nicht nur im Sinn der durchlaufenden Pendler, sondern auch in Gestalt instabiler Immobiliennutzungen. Außerdem ist der Bestand nicht mehr zeitgemäß und renovierungsbedürftig, so dass Nutzer in andere Lagen abwandern. In der Bremer Bahnhofsvorstadt haben wir eine Erhebung gemacht, bei der wir Leerstände zwischen einem Monat und mehreren Jahren festgestellt haben.

ZDS Wäre es dann sinnvoll, beispielsweise ein weiteres siebenstöckiges Gebäude samt Hotel mittenrein zu setzen?

SCHNIER Das ist fraglich. Das World Trade Center eine Ecke weiter ist zu höchstens 20 Prozent vermietet. Jetzt soll dort ein weiteres Hotel entstehen.

HASEMANN Dann gibt es noch das Postamt 5. **ZDS** Oder das Bundeswehrhochhaus, in der Daniel-von-Büren-Straße, auch nicht weit.

SCHNIER Die Stadt will aber Geld durch einen Verkauf des Grundstücks einnehmen. Immerhin befinden wir uns auf dem Bahnhofsvorplatz im Jahr sieben der Zwischennutzung.

HASEMANN Trotzdem lohnt es sich meist zu warten, bis etwas wirklich Gutes kommt. Nach langjährigem Leerstand scheint manchmal ein Punkt erreicht, wo nach vielen nicht umgesetzten Ideen endlich etwas geschehen soll. Das war auch auf dem Teerhof so, als dessen vorderes Drittel noch Parkplatz war. Der Druck wuchs durch die Offensichtlichkeit der prominenten Baulücke.

ZDS Mit einem eher mäßigen Ergebnis. Und der Bahnhofsvorplatz ist im Gegensatz zum Teerhof keine kriegsbedingte Baulücke, sondern war immer schon ein Platz. Warum kann er das nicht einfach bleiben? Eine Stadt braucht doch Raum zum Atmen!

HASEMANN Eine Bebauung schließt ja nicht aus, dass der Platz zum Teil erhalten bleibt. Wenn man da etwas Gutes hinsetzt, kann das durch-

aus eine Verbesserung darstellen. Die bauliche Dimension dürfte angesichts der Gesamtsituation nicht zu klein sein. Es muss kein Glaskasten sein, aber auch keine bremische Lösung.

ZDS Was hieße „bremisch“?

SCHNIER Backstein. Im Endeffekt muss es hier immer Backstein sein. So ist es ja auch mit dem Beluga-Gebäude auf dem Teerhof gekommen – ursprünglich sollte das außen mit rostigen Eisen gekachelte werden. Im Stil eines Schiffes.

ZDS Und dann?

SCHNIER Dann musste „nachgebessert“ werden. Mit dem bekannten Ergebnis.

ZDS Wie müsste ein Gebäude beschaffen sein, das den Bahnhofsvorplatz aufwertet?

SCHNIER Es müsste eine begrünte Fassade mit Sprühnebel haben, mindestens. Aber eigentlich kann der Platz durch eine Bebauung nur verlieren.

ZDS Könnte er nicht auch „gemütlicher“ werden?

HASEMANN Der Platz könnte durchaus gefasst werden und eine Struktur bekommen – wobei die Hochstraße diese Raumkantenfunktion im Prinzip schon erfüllt. Wenn gebaut würde, dürfte man sich in der Dimension nicht am Tivoli-Hochhaus orientieren, sondern an der jenseits der Hochstraße bereits vorhandenen Bebauung. Ein für Passanten durchlässiges Erdgeschoss wäre nicht schlecht. Vielleicht gäbe es auch ein paar Stufen oder Treppen vor dem Gebäude, auf denen man sich niederlassen kann. Da wäre ich auf die Entwürfe gespannt.

ZDS Immerhin waren schon mal hochambitionierte Bauten wie das „Musicon“ im Gespräch. Nun ist Bremen kein prosperierendes Heide-Städtchen wie Lüneburg, das für seine Uni einen Libeskind-Bau bekommen soll. Aber könnte man nicht wenigstens fordern, dass ein neues Gebäude nicht nur als Passage teil-öffentlich ist?

HASEMANN Was hieße das?

ZDS Dass es zum Beispiel eine allgemein zugängliche Terrasse gibt, die nicht gastronomisiert ist. Wo man sich also ohne Verzehrzwang aufhalten kann.

SCHNIER Das wäre nicht schlecht. Auf jeden Fall darf es nicht so etwas werden wie am Ziegenmarkt, wo der Chef des FC Oberneuland so einen neuen Klotz auf den Rewe-Markt setzen will. So was treibt die BremerInnen vielleicht tatsächlich mal auf die Barrikaden.

ZDS In Bezug auf den Bahnhofsvorplatz spricht die Linkspartei angesichts der „Intransparenz des Vergabeverfahrens“ von einem „Bremen 21“.

HASEMANN Nein. Schließlich soll unser Bahn-

INTERVIEW

19

hof nicht abgerissen werden. Was will denn die Linkspartei?

ZDS Zukunftswerkstätten mit den Anwohnern und Anwohnerinnen.

SCHNIER Das sind dann die Hells Angels. Das Problem ist doch, dass dieser Platz keine wirklichen Anwohner hat.

HASEMANN Ich glaube nicht, dass eine Bebauung viele Leute aufregen würde. Im Gegenteil: Die ganzen Spießbürger sind doch froh, wenn da weniger Platz für die ganzen Skater, Penner und Obdachlosen ist.

SCHNIER Nicht zu vergessen der Verband der forschenden Pharmaindustrie.

ZDS Sie meinen die Drogenkonsumenten?

HASEMANN Nein, ich meine jetzt tatsächlich den Industrieverband, der den Platz kürzlich für eine Werbekampagne nutzte.

ZDS Wie würden Sie den Platz nutzen wollen?

SCHNIER Gärten! Ein Park! Ein Eiscafé! Und Seniorensportgeräte. Man soll bei all den Skatern die Alten nicht vergessen.

ZDS Wo stoßen Zwischennutzungen an ihre Grenzen?

HASEMANN Man muss sich immer fragen: Geht von der Zwischennutzung noch ein Impuls aus, oder ist es nur noch ein Kaschieren des Leerstandes? Bei lange leer stehenden Läden beispielsweise macht es keinen Sinn, ewig etwas hinein-zustellen, wenn die ökonomische Substanz vor Ort einfach nicht mehr da ist.

SCHNIER Dann muss daraus eben eine Umnutzung werden.

HASEMANN Zwischennutzungen können auch durch eine Verstetigung an ihr Ende kommen. Den Bahnhofsvorplatz sehe ich an der Grenze zur Verstetigung: Viele Leute können sich ihn ohne die aktuelle Nutzung gar nicht mehr vorstellen.

ZDS Bei Jüngeren heißt er ohnehin nur noch „Skaterplatz“.

SCHNIER Wenn wir Herrn Frey noch hätten [den abgetretenen Bremer Theaterintendanten mit offenkundigem Hang zum Luxus], könnte man dort auch einen Parcours für seine Porsche Cayenne einrichten.

ZDS Apropos Autos: Ein beliebtes Argument für eine Bebauung des Bahnhofsvorplatzes lautet, man könne damit die Hochstraße verdecken. Überzeugt Sie das?

SCHNIER Nein. Ursprünglich war der Breitenweg ohnehin eine Allee. Das könnte man jetzt eine Etage höher so ähnlich wieder einrichten, als „Green Mile“ wie etwa in New York.

ZDS Aber wenn man nicht mehr den Fly-over

hin auf brettern kann, um in Richtung Oldenburg oder wenigstens Walle abzuheben, verliert Bremen doch seine einzige urbane Ecke.

SCHNIER Vielleicht. Aber da könnte man auch mit einem Inlet-Center auf dem Bahnhofsvorplatz gegen halten.

ZDS Was ist das?

SCHNIER Ein Outletcenter in der Innenstadt. **ZDS** Statt auf der grünen Wiese bei Stuhr sollen da Markenprodukte als „Fabrikware“ verhöckert werden?

HASEMANN Das wäre doch nicht schlecht. Allerdings hört sich „Inlet-Center“ nach Zahnarzt an.

SCHNIER Ein Ärztehaus auf dem Bahnhofsvorplatz ist ja auch eine prima Idee.

ZDS Warum nicht gleich ein Autohaus?

SCHNIER Ja, Autolofts! Das ist die definitive Lösung für den Bahnhofsvorplatz.

Zur Person

Daniel Schnier (im Bild links) und Oliver Hasemann (im Bild rechts) sind die geschäftsführenden Gesellschafter des 2006 von ihnen gegründeten „Autonomen Architektur Ateliers“. Seit anderthalb Jahren betreiben sie mit Sarah Obwald und Michael Ziehl auch die „Zwischen-ZeitZentrale“ (ZZZ). Ende März eröffnen sie in der Contrescarpe 73 die „ZZZeitmaschine“: ein offenes Büro, in dem Beispiele für funktionierende Zwischennutzungen präsentiert, aber auch Zwischennutzungen in der Bahnhofsvorstadt selbst vermittelt werden sollen.

Hasemann studierte Raumplanung an der Uni Dortmund und kommt aus Felde bei Thedinghausen – dessen im Stil der Weserrenaissance erbauten „Erbhof“ er für „krampfhaft belebt“ hält. Schnier ist Architekt und wuchs als „Diskokind“ in Bohmte auf. Die Ortschaft wurde allerdings weniger wegen der familieneigenen Diskothek „Clacoer“ bekannt, sondern wegen des ampel- und schilderlosen „Shared Space“-Verkehrskonzepts, das hier erstmals in Deutschland eingeführt wurde.