

2. Historische Entwicklung

2.1 Die Anfänge der Besiedlung im 19. Jahrhundert

Das Untersuchungsgebiet wurde bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Es lag zwischen dem Dorf Walle und der Stadt Bremen. Die Abbildung 1 aus dem Jahre 1764/1766 zeigt diesen damaligen Zustand. Der Weg von Bremen nach Walle, am sogenannten Hochgericht vorbei, bestand schon damals. Heute verläuft hier die Osterfeuerbergstraße.

Anfang des 19. Jahrhunderts wurden die Wegeverbindung von Bremen ins Umland ausgebaut. Ab 1820 begann man mit Planung und Bau der Chaussee von Bremen in nordwestliche Richtung nach Burg. Dieser neue Straßenzug wurde zur Hauptverkehrslinie, der dem damals schon existierenden Fernverkehr eine verbesserte Wegeführung anbot. Für das im weiteren beschriebene Siedlungswachstum stellte diese Anfang des 19. Jahrhunderts errichtete Chaussee die Hauptentwicklungs- und Verkehrsachse des Stadtteils dar.

Anfang der 1860er Jahre wurde eine zweite, für die weitere Geschichte dieses Siedlungsraums prägende Maßnahme unternommen: Eine ebenerdige Eisenbahnstrecke verband nun den "Centralbahnhof" in Bremen mit Geestemünde. Die Abbildung 2 (Karte der freien Hansestadt Bremen, Stand 1860) zeigt die Dominanz der beiden Verkehrsachsen - Chaussee und Bahntrasse - im Untersuchungsgebiet.

Der erste wichtige Orientierungsrahmen für die weitere Entwicklung des Siedlungsraums war ein um 1852 erarbeiteter "Plan der Stadt Bremen mit den projektierten neuen Vorstädten". In diesem Straßenerschließungsplan entstand ein Konzept zur weiteren Aufschließung des Siedlungsgebiets. Der Plan sah für die bis dahin unbebauten Flächen rund um die Altstadt ein Netz von sich rechtwinklig kreuzenden Straßen vor. Das Untersuchungsgebiet liegt dabei nur zu einem kleinen Teil im Geltungsbereich dieses Plans von 1852, und zwar der Bereich um die heutige Grenzstraße. Der Plan legte nur die Hauptverkehrsstraßen fest. Die weitere Erschließung in Wohnstraßen wurde der privaten Bautätigkeit überlassen.

Die Abbildung 3 zeigt den Stadtraum im Jahre 1882. Deutlich erkennbar ist die nun am Heerstraßenzug einsetzende Besiedlung. Westlich der Waller Heerstraße (damaliger Name: "Chaussee von Vegesack und Bremerhaven") entstanden neben der Grenzstraße die Reuter-, Hoffnungs- und Elisabethstraße. Hier errichtete man erste Wohnhäuser. Auch östlich der Waller Heerstraße wurden Häuser gebaut. So zeigt die Abbildung 4 das noch nicht nach Bremen eingemeindete Landgebiet der Feldmark Walle 1885. Burchardstraße und Dietrichstraße wurden hier hergerichtet, in kleine Baugrundstücke parzelliert und schon zu großen Teilen bebaut. Gleiches gilt für die schon lange vorhandene Osterfeuerbergstraße und die Bergerstraße. An der Chaussee selbst entstanden nun vereinzelt Gebäude.

Orientierung für die weitere Entwicklung bot ein vom Bremer Senat und der Bürgerschaft 1874 beschlossener Hauptstraßennetzplan (Abbildung 5, "Special-Karte des Weserstroms, 1881), der im wesentlichen nach dem gleichen System wie das Planwerk von 1852 eine rasterförmige Erschließung sowie Verbindungswege mittels Ringstraßen vorsah. Dieser Plan stellte eine Erweiterung des Erschließungskonzeptes von 1852 dar. In der Karte von 1881 wurde ebenfalls eine äußere ringförmige Straße dargestellt. Diese Verbindungsstraße wurde auch tatsächlich gebaut: der Waller Ring. Ansonsten machte auch dieses Planwerk in Folge seiner Beschränkung auf die Festsetzung der Hauptverkehrsstraßen für die Feinerschließung und -besiedlung des Untersuchungsgebietes keine Aussagen.

2.2 Intensive Siedlungsentwicklung ab Ende des 19. Jahrhunderts

Im Rahmen des Hafenausbaus ab 1888 und der Ansiedlung von Industriebetrieben im Bremer Westen wuchs Ende des 19. Jahrhunderts die Zahl der Einwohner in diesem Teil der Stadt. Gab es in der westlichen Vorstadt in dem bis 1875 eingemeindeten Bereich 22.075 Einwohner, so waren es 1910 in dem bis nach Gröpelingen eingemeindeten Bereich fast viermal so viele Einwohner, nämlich 82.931. Verglichen mit den anderen Stadtteilen der Stadt hatte der Bremer Westen die höchsten Bevölkerungszunahmen zu verzeichnen². Festzustellen bleibt, dass vor allem der Zustrom neuer Arbeitskräfte, die in der Hafenwirtschaft und in den neu entstandenen Betrieben in der Nähe des Hafens Arbeit fanden, diese Bevölkerungszunahme verursachte. Der Bremer Westen entwickelte sich daher vor allem zu einem Arbeiterwohnviertel.

2.2.1 Nutzung und Stadtstruktur

Anfang des 20. Jahrhunderts veränderte sich die Qualität der Stadtplanung. Man erkannte, dass die Konflikte zwischen Gewerbe und Wohnen und das bisher dem freien Spiel der Kräfte überlassene Bauen zu städtebaulichen Missständen führte. So beschloss 1904 die Deputation für Regulierung der Baulinien, neuzeitliche Bebauungspläne aufzustellen. Für das schon fast vollständig bebaute Untersuchungsgebiet kam diese Entscheidung zu spät. Es wurde allerdings 1921 auf der Grundlage der Staffelbauordnung von 1917 für das gesamte damalige Bremer Stadtgebiet der Staffelbau- und Gewerbeplan aufgestellt. Art und Maß der Nutzung konnten nun erstmals festgesetzt werden. Für das Untersuchungsgebiet galt von nun an die Gewerbeklasse II. Damit waren hier auch gewerbliche Nutzungen zulässig, die nach heutigem Verständnis nur in ein Gewerbegebiet gehören.

Im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts war das Gebiet durch folgende Elemente gekennzeichnet:

- Im Untersuchungsgebiet gab es in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine Vielzahl von Gewerbebetrieben. Schon aufgrund seiner Lage, am Heerstraßenzug, an den Bahnanlagen und in der Nähe der Häfen, bot es vor allem für kleine und mittlere Betriebe attraktive Standorte an.

² Hans Beek, Die Boden- und Wohnungsverhältnisse der freien Hansestadt Bremen im 19. und 20. Jahrhundert, 1925, Dissertation Universität Bonn

- Im Rahmen der Siedlungsentwicklung entstanden am Heerstraßenzug um 1900 von vornherein Baublockgrößen, die sich von den ansonsten typischen Formen der benachbarten Wohnblöcke unterschieden. So waren vor allem die Grundstückstiefen recht groß. Erreichten bzw. erreichen die Baublockbreiten in den direkt benachbarten Wohngebieten außerhalb des Untersuchungsgebiets Maße zwischen 35 und 45m, gibt es im Untersuchungsgebiet häufig doppelt so große Breiten. Es handelt sich hier um einen **Bremer Mischgebietstyp**, der um 1900 an den Ausfallstraßen der ehemaligen Vorstädte und in den ersten Stadterweiterungsgebieten entstand. Dieser das gesamte Untersuchungsgebiet charakterisierende Gebietstyp wies folgende Merkmale auf:
 - Baustruktur: im vorderen Bereich vor allem Wohnen (häufig drei- bis viergeschossig, Ladenwohnhaus) und im rückwärtigen Grundstücksbereich ein- bis zweigeschossige Gewerbebetriebe
 - Nutzungsstruktur: sehr heterogen, d.h. klein- und großflächige gewerbliche Nutzungen,
 - Bestimmte Branchen in Walle bzw. im Untersuchungsgebiet waren verhältnismäßig stark vertreten. Das waren zum Beispiel Großhandelsbetriebe aller Art (von Drogen-, Eier-, Kaffee-, Fischfeinkost-, Spirituosen-, Futtermittel-, Bürobedarf-, Papier-, Elektro-, Lederwaren-, Schrott- bis Chemikaliengroßhandel).
 - Ebenfalls (häufig sogar bis in die 1970er Jahre) befanden sich im Untersuchungsgebiet auch viele kleine und mittlere Betriebe der Nahrungs- und Genussmittelindustrie, wie. z.B. Brauereien, Kaffee-Großröstereien, Zigarren-, Käse-, Essig und Zuckerwarenfabriken.³

Die Siedlungsgeschichte dieses Stadtteils war daher von Beginn an von einer starken Durchmischung von Wohnen und Arbeiten geprägt. Eine derartige Entwicklung wurde mit der Festlegung eines verbindlichen Nutzungsplans für die Stadt Bremen (Gewerbeplan der Stadt Bremen von 1921) in diesem Stadtteil ganz bewusst gefördert. Die oben beschriebenen Gewerbebetriebe stellten dabei zum größten Teil typische Unternehmen der Gewerbeklasse II dar. Das hier immer auch zulässige Wohnen hatte keinen besonderen Schutzanspruch anzumelden.

2.2.2 Verkehr

Aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens - ab 1879 fuhr zunächst die Pferdebahn in der Waller Heerstraße, um 1900 wurde die Strecke elektrisch betrieben - wurde 1910 eine Verbreiterung der Waller Heerstraße erforderlich. An den zum Teil heute noch vorhandenen Raumkanten ist diese damalige Verschiebung der Straßen- und Häuserlinie deutlich sichtbar. Die älteren Gebäude „springen“ heute geradezu in den Straßenraum vor. Ein Beispiel ist das Gebäude der "Anker-Apotheke" in der Waller Heerstraße 178.

Der Waller Ring endete nördlich des Bahnhofs. Die Verbindung zum Utbremer Ring war noch nicht hergestellt. Die beiden Luftbilder aus den Jahren 1928 und

³ Historische Recherche des Senators für Bau und Umwelt, Referat Altlasten, Bremen 2001

1980 (Abbildungen 6 und 7) bieten einen Einblick in diese unterschiedlichen Entwicklungsphasen.

Der Bahnkörper der "Geestebahn" wurde 1905 bis 1916 hochgelegt. Gleichzeitig richtete man auch den Bahnhof Walle ein. Der Stadtteil Walle war nun an den regionalen Eisenbahnverkehr angebunden. Zwischen Wiedastraße und der Gerdstraße, also auf der Fläche des heutigen Walle Centers, entstand ein Lokomotivschuppen.

2.2.3 Kultureinrichtungen, Infrastruktur

Der Plan von 1915 (Abbildung 8) zeigt die weitere städtische Entwicklung. Auf den bisher noch nicht bebauten Grundstücken an der Waller Heerstraße wurden nun auch Häuser errichtet. Gleichzeitig wurde die Waller Heerstraße für Bremer Bürger ein beliebtes Ausflugsziel. Hier gab es Angebote der Erholung und der Kultur. Auf dem Plan von 1915 ist auf dem heutigen Grundstück des "Kino 46", Waller Heerstraße 44/46, das "Schiller-Theater" zu erkennen. Anfang der 1920er Jahre eröffnete hier eines der ersten Kinos in Bremen.

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde auch der Spielplatz an der Waller Heerstraße eingerichtet. Im Rahmen der intensiven Siedlungstätigkeit entstanden im Stadtteil Walle in dieser Zeit mehrere Schulen und eben auch dieser Spielplatz. Es ist allerdings nicht davon auszugehen, dass diese Fläche von Anfang an für diesen Zweck bestimmt war. Ein Ausschnitt aus dem Erweiterungsplan von 1874 (Abbildung 9) zeigt für diesen Bereich eine Trasse, beginnend bei den Bahnanlagen der "Geeste-Bahn" und endend bei der Hafentram, neben der heutigen Bogenstraße des Waller Wieds, auch Heimatviertel genannt. Damals wollte man eine Verbindung zwischen den beiden Bahntrassen herstellen. Während diese Absicht Jahre später wieder fallen gelassen wurde, bebaute man die benachbarten Grundstücke dicht mit Wohnhäusern. Letztendlich wurde die für die Bahn bestimmte Fläche aber eine geraume Zeit frei gehalten. Es ist somit dem Verzicht auf die Realisierung einer geplanten Verkehrsstraße zu verdanken, dass hier im Untersuchungsgebiet ein Spielplatz entstand. Der Grundstückszuschnitt war für die Vermarktung nicht mehr attraktiv genug.

2.3 Raumentwicklung von 1933 bis 1945

Die Rahmenkarte von 1935 bis 1939 (Abbildung 10) zeigt eine dichte Besiedlung im Untersuchungsgebiet. Auch die Grundstücke am Waller Ring waren parzelliert und die hier schon in den 1920er Jahren einsetzende Bautätigkeit wurde weiter verfolgt. Weitere siedlungsrelevante Entwicklungen sind in dieser Phase nicht zu verzeichnen.

Während des Zweiten Weltkriegs blieb der größte Teil des Untersuchungsgebiets von Zerstörungen verschont. Dagegen wurde das östlich davon gelegene Stadtgebiet (Utbremen) nahezu flächendeckend durch Luftangriffe zerstört. So wurden die Wohngebiete um die damalige Landwehrstraße (heute ist dies die Wartburgstraße) völlig vernichtet.

2.4 Der Wiederaufbau ab 1945 / Das Gebiet um den Wartburgplatz

Schwerpunkt des Wiederaufbaus in den 1950er und 1960er Jahren war zunächst Utbremen, also das Gebiet um den heutigen Wartburgplatz. Als eine der ersten Wiederaufbaumaßnahmen Bremens wurde dieses Quartier nach den Vorstellungen einer gegliederten und aufgelockerten Stadt neu entwickelt.

Der Leitgedanke für diesen Bereich wurde damals folgendermaßen formuliert: Die öffentlichen Gebäude und privaten Laden- und Geschäftsbauten sollen an Schwerpunkten in guter Verkehrslage zusammengefaßt werden. Dabei stellt der Wartburgplatz mit seinem Marktplatz und seiner Wochenmarkfläche einen Schwerpunkt für den ihn umgebenden Siedlungsbereich, der Nachbarschaft, dar.⁴

Man beabsichtigte in den 1950er Jahren nicht nur eine Polizeiwache, sondern auch Meldeamt, Ortsamt, Wohnungs- und Gesundheitsamt in einem öffentlichen Gebäude am Wartburgplatz anzusiedeln. Hier sollte sich ein geschäftlicher und behördlicher Mittelpunkt des Stadtteils entwickeln, kurz gesagt, es sollte ein lebendiges Zentrum geschaffen werden.⁵ Tatsächlich hatte hier lediglich die Polizei bis Ende des 20. Jahrhunderts ihren Standort.

2.5 Verkehrsplanung des 20. Jahrhunderts

Für den heutigen Zustand der Flächen rund um den Waller Ring/Waller Heerstraße ist eine schon Anfang des 20. Jahrhunderts erarbeitete Verkehrsplanung ganz entscheidend verantwortlich.

- Schon Anfang des 20. Jahrhunderts wurden Überlegungen angestellt, das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz neu zu strukturieren. Man wollte den Heerstraßenzug im Bremer Westen durch eine neue Planstraße entlasten. Diese neue Straße sollte sich im Untersuchungsgebiet parallel zu der vorhandenen Bahnanlage, der „Geestebahn“, erstrecken und den überregionalen Verkehr übernehmen. In dem Bebauungsplan von 1920 (Ausschnitt, Abbildung 11) wurde sie großzügig mit einer Breite von 30m festgesetzt. Ihre Linienführung sollte am Waller Ring, direkt beim Waller Bahnhof parallel zu den Bahnanlagen Richtung Nordwesten verlaufen.
- Nach dem Zweiten Weltkrieg sahen die ersten neu entwickelten Verkehrskonzepte diese Hauptverkehrsstraße weiterhin vor. Die damalige „Planungsphilosophie“ war vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ geprägt. Entsprechend stellte der Flächennutzungsplan 1965/67 diese geplante Hauptverkehrsstraße dar. Sie sollte nun aber nicht mehr direkt südlich des Bahnhofs am Waller Ring einmünden, sondern von der Waller Heerstraße auf der Höhe des heutigen Theaters in einem leichten Bogen parallel zu den Bahnanlagen geführt werden. Diese Planung hätte den Abriss ganzer Häuserzeilen an der Waller Heerstraße zur Folge gehabt. In den 1950er und 1960er Jahren wurden dementsprechende Bebauungspläne aufgestellt, die diesen Bereich als Straßenverkehrsfläche festsetzten (Bebauungsplan 228 von 1958) und den weiteren benachbarten Bereich neu ordnen sollten

⁴ Senator für das Bauwesen (Hrsg.), Die Neugestaltung Bremens, Heft 5, Die westliche Vorstadt, Bremen 1955, Seite 17

⁵ dto. Seite 25

(Bebauungsplan 448 von 1961, Abbildung 12). Somit waren ganze Baugrundstücke einer weiteren baulichen Entwicklung entzogen, dementsprechend konnten sie keine Erneuerung erfahren. Investitionen lohnten sich für die Haus- und Grundeigentümer nicht mehr, sollten ihre Häuser doch langfristig Verkehrsflächen weichen.

- Mit dem Flächennutzungsplan 1983 verabschiedete man sich von dieser Verkehrsplanung. Der Flächennutzungsplan stellt nun die heute bestehenden Nutzungen, nämlich Bauflächen, dar.