

„Immer das Gleiche, total uniform“

Eberhard Kulenkampff über die Bremer City

Von Jürgen Hinrichs - 30.01.2016 -

Eberhard Kulenkampff ist eine Architekten-Ikone - und wird nun mit der "Bremer Auszeichnung für Baukultur" gewürdigt. Im Interview spricht er über das Kühne-Haus und verrät, was ihn an der Bremer City stört.



Trifft nicht den Geschmack von Ex-Gewoba-Chef Eberhard Kulenkampff: Der Entwurf von Max Dudler für die beiden Häuser vor dem Bremer Hauptbahnhof. (Max Dudler)

Herr Kulenkampff, schauen Sie bitte, der Entwurf von Kühne+Nagel für den neuen Firmensitz an der Weser. Wie gefällt Ihnen der Bau?

Eberhard Kulenkampff: Das ist doch ein Dudler, oder?

Nein, dieses Mal stammt der Entwurf von einem Hamburger Architekten.

Jedenfalls sieht es wie ein Dudler aus, wie das neue Haus am Herdentorsteinweg, das er entworfen hat, und der geplante Bau vor dem Bahnhof. Immer das Gleiche, total uniform. Mich lässt so eine Architektur völlig kalt.

Normalerweise gibt es für Gebäude an so exponierte Stelle, direkt an der Weser und in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt, einen Architekturwettbewerb, dieses Mal nicht.

Das ist schlimm, ganz schlimm und geht gar nicht. Das Argument des Bauherrn, dass er bei einem Wettbewerb möglicherweise ein Ergebnis präsentiert bekommen hätte, das nicht den betrieblichen Erfordernissen entspricht, ist dummes Zeug. Natürlich planen die Architekten so, wie der Bauherr es braucht.

Früher sagten Sie „mein Bremen“, als Sie Senatsdirektor und später Gewoba-Chef waren, sie brannten für die Stadt. Ist das heute auch noch so?

Na ja, die meiste Zeit lebe ich in Umbrien. Trotzdem kann mich manches immer noch ärgern, was Bremen betrifft.

Was, zum Beispiel?

Ich finde es unglaublich, dass man es nicht schafft, mit einem relativ einfachen Schritt die Innenstadt wesentlich attraktiver zu machen. Die Straßenbahn muss von der Obernstraße in die Martinstraße verlegt werden. Es ist ein Unding, wie sie den Roland vom Rathaus abschneidet und die Obernstraße zu einer Bahntrasse macht. Früher mag das angegangen sein, als die Straßenbahnen noch kurze Bimmelbahnen waren. Heute sind es lange Intercity-Züge. Würden sie in der Martinstraße fahren und halten, könnte man damit außerdem einen anderen Lauf organisieren. Die Menschen würden auf dem Weg zur Obernstraße die Nebenstraßen beleben.

Die Hochstraße vor dem Bahnhof – abreißen?

Das Problem ist nicht die Hochstraße, das Problem ist, dass sie zu wenig benutzt wird. Die vier Fahrspuren darunter sollten zurückgebaut werden, es könnte ein Boulevard entstehen mit Cafés und Geschäften. Die Hochstraße wäre dann quasi das Dach darüber und würde gar nicht mehr so besonders auffallen. Sie sollte den gesamten Verkehr aufnehmen.

Der Bahnhofsvorplatz?

Kann ruhig bebaut werden, und das geschieht jetzt ja auch. Jeder Platz muss ein bisschen zu klein sein, hat mal jemand gesagt. Da ist was dran. Der Platz vor dem Bahnhof wird also eher gewinnen.

Das Öffentliche und Private, Plätze und Häuser. Ist es das, diese Balance, was Stadt ausmacht?

Ja, aber mit der Priorität, dass eine Stadt zunächst aus Räumen bestehen muss und nicht aus Gebäuden. Urbanität bedeutet eine Integration, die nie vollendet sein wird. Weil das so ist, braucht man Spielräume für Begegnungen und Austausch der Menschen.

Und die Gebäude? Sollte sich Bremen nicht mal etwas Außergewöhnliches leisten? Einen Hingucker oder mehrere und nicht ständig nur Bauten, die zwar quadratisch, praktisch und gut sind, aber auch schrecklich langweilig?

Klar, warum nicht? Solange Sie damit in der Innenstadt keine Hochhäuser meinen.

Wieso, was stört Sie an Hochhäusern?

Eine Stadtlandschaft wie Bremen hat es nicht nötig, sich über Höhe zu definieren. Es gab solche Pläne – neun Hochhäuser in der Innenstadt, eines zum Beispiel dort, wo jetzt das Hotel am Hillmannplatz steht. Endlich findet Bremen den Anschluss an New York, haben die Befürworter damals gesagt. Dieser Vergleich war absurd und hat das Projekt im Grunde selbst entlarvt. Wir konnten schließlich verhindern, dass die Häuser gebaut werden.

Jemand wie der berühmte finnische Architekt Alvar Aalto hat auch keine Hochhäuser gemocht und doch eines gebaut: das Aalto Hochhaus in der Neuen Vahr. Sagen Sie bitte nicht, dass Ihnen auch das nicht gefällt.

Nein, es ist wunderbar! Und es passt dort hin, mit der Berliner Freiheit davor und allem anderen. Sie dürfen mich nicht missverstehen. In den einzelnen Stadtteilen muss man die Situation immer wieder neu beurteilen. Wenn ich von der City spreche, meine ich nicht genauso auch Huchting, Gröpelingen, Blumenthal oder Hemelingen. Früher war das mal so, da gab es ein hierarchisches Bild von der Stadt – das Zentrum und dann lange nichts. Das ist heute anders.

Der Preis, den Sie bekommen, die „Bremer Auszeichnung für Baukultur“ – Sie haben darauf bestanden, dass auch einige Ihrer Mitstreiter von damals in die Verleihung eingeschlossen werden.

Ja, denn es war eine gemeinsame Arbeit. Wir waren ein Kollektiv. Wissen Sie, Kunst kann man alleine machen, Kultur aber nicht, das machen alle zusammen.

Das Gespräch führte Jürgen Hinrichs

Zur Person: Eberhard Kulenkampff, 88 Jahre alt, entstammt einer Bremer Kaufmannsfamilie. Als Soldat im Zweiten Weltkrieg verlor er ein Bein. Nach einer Tischlerlehre studierte er von 1948 bis 1954 Architektur und Städtebau in Hannover. 1956 begann er dort beim Planungsamt, danach war er von 1969 bis 1974 Stadtbaurat in Kiel. Die Zeit in Bremen: von 1974 bis 1987 Senatsdirektor, bis 1994 Geschäftsführer der Gewoba.

Ein Mann, der für Bremen brannte

Typisch Eberhard Kulenkampff, er hat seinen eigenen Kopf. Als ihm die „Bremer Auszeichnung für Baukultur“ angetragen wurde, sagte er zu, aber nur unter der Bedingung, dass gleich das ganze Team von damals geehrt wird. „Eine ebenso markante wie durchsetzungsstarke Persönlichkeit, die mitunter zu eigenwilligen Methoden neigte“, heißt es in einer Mitteilung von Bausenator Joachim Lohse, der die Auszeichnung am Freitagabend gemeinsam mit dem Bremer Zentrum für Baukultur im Rathaus verliehen hat. Kulenkampff habe zusammen mit seinem Team in Bremen nachhaltige Spuren hinterlassen. Als Beispiele werden in der Mitteilung die Neugestaltung öffentlicher Räume wie Domshof, Domsheide, Liebfrauenkirchhof und Teerhof genannt. Genauso wirkte Kulenkampff aber auch in die Quartiere hinein. Als Stadtplaner war er unter anderem an der Ansiedlung von Mercedes in Sebaldsbrück und an der Entwicklung des Technologieparks an der Universität beteiligt. Ein neuer Band in der Schriftenreihe des Zentrums für Baukultur spiegelt diese Aktivitäten wider und gibt einen Einblick in die Gedankenwelt eines Mannes, der Bauen nicht als technokratischen Vorgang verstand, sondern stark mit Kunst, Kultur und Philosophie verband.