

WK Geschichte

Die Seite für vergangene Zeiten

 Viele andere Geschichten
finden Sie unter
www.weser-kurier.de/wkgeschichte

Ignaz Semmelweis, „Retter der Mütter“

1956 Straße nach ihm benannt

VON PETER STROTMANN

Wer hat nicht von Müttern schon gelesen oder gehört, die bei oder nach der Geburt eines Kindes im 19. Jahrhundert am Kindbettfieber gestorben sind. Eigentlich ist die Geburt eines Kindes ein ganz normaler Vorgang, der bis dahin von Hebammen begleitet wurde. Im Zuge der fortschreitenden medizinischen Wissenschaft hatte neben der Hebamme auch der Arzt „seine Finger im Spiel“ – unter ihnen der ungarische Mediziner Ignaz Philipp Semmelweis (1818-1865).

Von seinen Kollegen wurde er belächelt und seine Hygiene-Studie als „spekulativer Unfug“ abgelehnt. Er bewies, dass durch die ärztliche Untersuchung der Schwangeren über die Hände des Arztes Keime in den Unterleib der Frauen gelangten. Fehlende Sterilisation von Instrumenten tat ihr Übriges. Die Symptome Fieber und Sepsis (Blut-

BREMER STRASSENAMEN



Angelegt: 1956

Länge: 160 m

Höchste Hausnummer: 16

© WESER-KURIER/OPEN STREET MAP CONTRIBUTORS

vergiftung) führten schnell zum Tod der Mütter. Semmelweis war Chirurg und Geburtshelfer. 1846 trat er am Wiener Allgemeinen Krankenhaus die Stelle eines Assistenzarztes in der Gynäkologie an. Semmelweis stellte durch Vergleich fest, dass an der von Ärzten geleiteten Station zehnmal so viele Frauen am Kindbettfieber starben, als an der von Hebammen geleiteten Station. Allerdings gab es seinerzeit noch keine Erkenntnisse darüber, dass Bakterien die Erreger des Kindbettfiebers sind. Nach langen Kämpfen mit den Kollegen setzte sich langsam sein Rat durch, die Hände vor der Untersuchung mit Chlorkalk zu desinfizieren.

In Bremen beschloss der Senat im November 1956, einer neu anzulegenden Straße, die die Sebaldsbrücker Heerstraße mit der Vahrer Straße verbindet, den Namen dieses „Retters der Mütter“ zu geben. Verdient hat er es: Die Müttersterblichkeit in Deutschland konnte dank seiner Hygiene Ende des 19. Jahrhunderts entscheidend gesenkt werden.

Mein Bremen



Der 5. Band unserer Magazinreihe „Mein Bremen“ zeigt den Aufbruch und Stolz der bremischen Gesellschaft nach dem Zweiten Weltkrieg 1945 bis 1967. Der 2. Band dieses Zeitraums lebt erneut von Fotos aus den Privatbeständen der

Leserinnen und Leser des WESER-KURIER, die Einblicke in die spannende Zeit des Wiederaufbaus geben. Ein wichtiges Thema ist die Rolle der Frau, die sich besonders verändert hat, was schon die selbstbewusste junge Frau auf dem Titelblatt symbolisiert. Erhältlich in während Corona geöffneten Buchhandlungen, auf www.weser-kurier.de/shop und unter 0421/36716616, dort können Sie in Ausnahmefällen eine persönliche Abholung im Pressehaus Martinstraße vereinbaren. 116 Seiten, 9,80 Euro. Außerdem als In-App-Kauf in der E-Paper-App erhältlich.

REDAKTION GESCHICHTE

Telefon 0421/36713760

 Mail: wkgeschichte@weser-kurier.de

VON FRANK HETHEY

Die Stimmung war euphorisch, als am 20. März 1971 das Ergebnis einer Architektenkonkurrenz zu einem der seinerzeit wichtigsten Bremer Bauprojekte, dem Bauhof-Hochhaus am Rembertikreisel, bekannt gegeben wurde. Vier Architektengruppen, davon zwei mit bremischer Beteiligung, waren im Januar aufgefördert worden, auf der Grundlage eines Vorentwurfs des Hochbauamtes eine architektonisch und städtebaulich anspruchsvolle Lösung für einen Baukomplex zu entwickeln, der den rund 1400 Beschäftigten der Baubehörde eine neue Bleibe geben sollte.

Die Verfasser des besten der vier Entwürfe waren keine Unbekannten: Das Düsseldorfer Büro Hentrich, Petschnigg und Partner hatte 1960 mit dem Thyssenhaus in der Rheinmetropole Furore gemacht. Das sogenannte Drei-Scheiben-Haus, ein 95 Meter hohes elegantes Bauwerk, galt Experten als „Markenzeichen des Wirtschaftswunders“. In Bremen wurden aus den drei Scheiben drei Flügel. Damit nahm der Entwurf eine Vorgabe des Hochbauamtes auf, einen Y-förmigen Grundriss. Von einem zentralen Erschließungskern aus sollten sich drei Gebäudeflügel in gleichem Abstand in unterschiedliche Richtungen spreizen.

Nur variierten die Architekten dieses Grundprinzip, indem sie die Flügel nach einer kurzen Strecke verschwenkten und sie in unterschiedlichen Höhen von 18 bis 24 Stockwerken hochstapelten. Verstärkt durch die bugförmig ausgebildeten Stirnseiten erhielt das Gebäude so einen dynamischen Zug. „Wir mussten alles Starre aus den Baumassen herausnehmen, um die Höhe vertreten zu können“, erklärten die Architekten. Mit den deutlich überhöhten Erschließungs- und Techniktürmen im Zentrum ragte der Bauhof annähernd 100 Meter auf – wie die Domtürme.

Lob fürs Gesamtkonzept

Auch die eher kritischen Vertreter unter den Gutachtern stimmten dem Gesamteindruck zu, dass hier ein „großer Wurf“ gelungen sei. Gelobt wurde ebenfalls das städtebauliche Gesamtkonzept, zu dem Nebengebäude wie eine Wohnanlage am Fedelhören, eine Parkgarage am Kreisel und ein Komplex mit Gaststätten, Läden und Veranstaltungsräumen gehörten. Wie mit der Böttcherstraße in der Altstadt könne sich hier ein „Kristallisationskern“ herausbilden, hieß es.

Das Projekt hatte eine längere Vorgeschichte. Bauhof nannte sich der Sitz der Baubehörde, seit 1922 in dem ehemaligen Armenhaus an der Herrlichkeit zwischen Großer und Kleiner Weser untergebracht, der 1944 bei einem Luftangriff zerstört worden war. Nach dem Krieg verteilten sich die verschiedenen Abteilungen der durch die Aufbauarbeiten rasch wachsenden Behörde auf zahlreiche Einzelstandorte, was die interne Kommunikation extrem erschwerte. Auch eine Bündelung mehrerer Abteilungen in dem ehemaligen Lloydgebäude ab 1954 änderte nichts an dem Wunsch nach einem neuen Bauhof, für den 1958 erste Überlegungen am alten Standort getroffen wurden.

Der Wunsch wuchs zu einem drängenden Problem, als Mitte der 1960er-Jahre bekannt wurde, dass das Lloydgebäude für das geplante Horten-Kaufhaus abgerissen werden sollte. Aufgrund des gewachsenen Raumbedarfs war der alte Standort nicht mehr geeignet. Stattdessen rückte das Grundstück im Rembertiviertel in den Fokus, das aufgrund



Hoch hinaus: Modellfoto des ausgewählten Bauhof-Entwurfs. Im Vordergrund das Staatsarchiv mit Magazinturm, links der Fedelhören. Aus dem Plan wurde aber nichts.
FOTO: BREMER ZENTRUM FÜR BAUKULTUR (B.ZB)

der geplanten und zum Teil in Bau befindlichen Verkehrsstrassen in diesem Bereich weitgehend leer geräumt war. Im Januar 1968 wurden erste Pläne für den Bauhof an diesem Ort vorgestellt. Aus einem zweigeschossigen Sockel sollten sich drei Bürotürme, der höchste mit 22 Stockwerken, erheben. Mit dem 41,2 Millionen Mark teuren Bauprojekt könne sofort begonnen werden, versicherte der als Bauträger vorgesehene gewerkschaftseigene Baukonzern Neue Heimat.

Doch an dem Vorhaben wurde umgehend Kritik laut. Die Opposition beklagte die hohen Kosten, Architektenverbände forderten einen städtebaulichen Ideenwettbewerb. Die Regierungskoalition reagierte mit der Aussage, für das Projekt erst einmal eine bessere Finanzlage abzuwarten. Zunächst zog die Behörde aus dem Lloydgebäude aus und verteilte sich auf fast 40 Standorte. Doch die Finanzlage schien sich schon 1969 verbessert zu haben. 25 Millionen Mark standen nun zur Verfügung, und das Hochbauamt arbeitete an neuen Plänen. Doch aus der optimistischen Prognose, 1971 könnte ein Neubau bezogen werden, wurde nichts.

Stattdessen kam in diesem Jahr die Architektenkonkurrenz – gewissermaßen ein Entgegenkommen an die Forderungen. Allerdings waren für das Prestigeprojekt nun

mehr als 60 Millionen Mark veranschlagt, und der angekündigte Baubeginn noch im selben Jahr erwies sich als illusorisch. Erst Ende März 1974 schien das Projekt gesichert. Die Finanzdeputation hatte 88,5 Millionen Mark für den Bau bewilligt. Die Neue Heimat als Bauträger verpflichtete sich, den Bauhof in vier Jahren fertigzustellen. In den Planungen des Konzerns war das Gebäude inzwischen um ein paar Stockwerke auf rund 130 Meter gewachsen. Im Schatten des Bauwerks wollte zudem die Landeszentralbank an der Ecke Kohlhöfer-/Meinkenstraße einen zehngeschossigen Verwaltungssitz bauen.

„Mammutprojekt“ und „Behördensilo“

Doch die Lage hatte sich grundsätzlich geändert. Im Dezember 1973 war das Mozartstrassen-Projekt ad acta gelegt worden und die Trassengegner, durch den „Trassenkampf“ bestens strategisch gerüstet, machten nun auch gegen dieses Großprojekt mobil, das inzwischen in den Medien eher abwertend als „Mammutprojekt“ oder „Behördensilo“ bezeichnet wurde. Aufgrund des Stopps der Mozartstrasse plädierte sogar die Handelskammer gegen den Standort am Rembertikreisel, weil durch die 1400 Bediensteten zu viel Verkehr entstehe. Sie schlug einen neuen Standort in besserer Ver-

kehrslage vor, beispielsweise am Stadtrand.

Das Fass zum Überlaufen brachte schließlich die Neue Heimat mit einer Mehrkostenforderung von 15 Millionen Mark. Der Vertrag mit dem Konzern wurde im Oktober 1984 gekündigt. Kleinere Lösungen in Eigenregie sollten gesucht werden, ließen sich aber nicht umsetzen. Die Baubehörde blieb über viele Standorte verteilt. Auf dem Grundstück am Rembertikreisel entstand in den 1980er-Jahren Wohnungsbau. Nur die Landeszentralbank konnte ihr Projekt, in kleinerem Maßstab und an neue städtebauliche Leitbilder angepasst, 1983 realisieren. Der 1971 als zweitbesten bewertete Bauhof-Entwurf des Braunschweiger Architekten Walter Henn fand 1975 eine fast identische „Zweitverwertung“ als Mehrzweckhochhaus an der Universität. Auch die Düsseldorfer Architekten kamen in Bremen noch zum Zug. Ihr 1977 fertiggestelltes Verwaltungsgebäude für die Klöckner-Werke, das mit einem BDA-Preis ausgezeichnet wurde, wird seit Jahren nicht mehr genutzt.

Vor 50 Jahren wollte man in Bremen hoch hinaus. Im Frühjahr 1971 wurden vier spektakuläre Hochhausprojekte vorgestellt. In einer kleinen Serie gehen wir diesen Vorhaben auf den Grund.

Der Traum vom S-Bahn-Netz

Personennahverkehr ausgestattet werden. Insgesamt galt es, „die innerstädtischen und regionalen Probleme der Personenbeförderung zu lösen, ohne unnötiges Geld auszugeben und ohne die Stadt mit wuchernden Verkehrsbauten zu zerstören“.

Dass das Straßennetz dergestalt ausgebaut werden konnte, dass es sämtlichen, auch potenziellen Verkehr würde aufnehmen können, betrachtete man seinerzeit illusorisch. Deshalb sollte es die Bahn richten.

Gutachter Kracke bezifferte die Kosten für sämtliche Maßnahmen auf 1,6 Milliarden DM. Dafür hätte es die besagten zwei Tunnel und die zugehörigen U- und S-Bahnstationen gegeben und zusätzlich eine zweite Eisenbahnbrücke über die Weser, einen neuen Güterbahnhof und einen nahezu vollständigen Umbau der Bahnsteiganlagen im Hauptbahnhof. Für die großen Pläne des Verkehrsforschers fehlte der Hansestadt nach der Finanzreform von 1969 allerdings endgültig am nötigen Geld.

Doch die Idee überdauerte die Zeit. Im September 1992 dachte der damalige Wirtschaftssenator Claus Jäger (FDP) darüber nach, die Straßenbahn aus der Oberstraße in die Martinstraße umzuleiten und sie dort in einen Tunnel unter die Erde zu bringen. Die Martinstraße sollte anschließend verkehrsberuhigt werden. Aus der Forderung entstand dann die Idee, den geplanten Tunnel nicht für die Straßenbahn, sondern für den Autoverkehr zu nutzen und die Bahn oberirdisch laufen zu lassen.

Doch das war mit den roten und grünen Koalitionspartnern nicht zu machen und so geschah zunächst lange nichts. Verkehrspolitik braucht offensichtlich einen langen Atem und große Vorausschau. Denn es dauert: Die Regio-S-Bahn kam erst mit 40 Jahren Verspätung zum Fahrplanwechsel 2011. Und auch heute noch wird über einen Umbau der Martinstraße diskutiert und die Verlegung der Straßenbahn aus der Oberstraße dabei ebenfalls immer wieder gefordert.



Große Änderungen hätte es an den Bahnsteigen im Hauptbahnhof geben sollen. Hier abgebildet ist ein Sonderzug zum Turnfest nach Essen, zu dem 1963 700 Bremer verabschiedet wurden. Die Züge ins Ruhrgebiet wurden noch heute vom selben Gleis.
FOTO: LÖHRICH-ACHILLES

Tobias Hensel
VOR 50 JAHREN UND WAS DARAUS GEWORDEN IST