

Personenehrung im Bremer Stadtraum Straßennamen und ihre räumliche und zeitliche Verteilung

Anna Regener

Info

Anna Regener schloss 2016 ihr Bachelorstudium der Geographie an der Universität Bremen ab und studiert derzeit Historische Geographie als Masterstudiengang an der Universität Bamberg. Geboren wurde sie 1990 in Güstrow, wo sie auch ihr Abitur machte. Bevor sie ihr Studium der Geographie begann, absolvierte Anna Regener eine Ausbildung zur Schifffahrtskauffrau in Bremen. Haben Sie Fragen oder Anregungen an die Autorin? Sie erreichen sie per E-Mail an anna@regener.org. Dieser Artikel ist auf der Internetseite des Projekts <http://www.bonjour-geschichte.de> veröffentlicht. Außerdem ist er dauerhaft im Online-Angebot der Deutschen Nationalbibliothek abrufbar: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:gbv:46-00106151-10>.



Zusammenfassung

Der Artikel untersucht die aktuellen Straßennamen in der Freien Hansestadt Bremen und die räumliche und zeitliche Verteilung, in der Personen durch Straßenbenennungen geehrt wurden. Hierbei wird die Funktion von Straßennamen vom Mittelalter bis zur Gegenwart behandelt und ihre Rolle als Repertoire des kulturellen Gedächtnisses im städtischen Raum diskutiert. Die Daten der über 1000 untersuchten Straßennamen wurden über eine Tabellendatenbank verarbeitet und stammen zum Großteil aus dem Straßenverzeichnis des statistischen Landesamts Bremen und dem Bremer Straßenlexikon von Monika Porsch. Die Namensnennungen werden unter anderem auf ihre politischen, kulturellen, militärischen, akademischen, religiösen und ökonomischen Bezüge zur Ehrung der jeweiligen Personen untersucht. Anhand dessen wird auch der Wandel der gesellschaftlichen und politischen Wertevorstellungen aufgezeigt. Schwerpunkt der Untersuchung bilden die Jahre 1870 bis 2014.

1. Einleitung

Straßen und ihre Namen sind Bestandteil des Alltags und des städtischen Raums. In Adressangaben, bei Ansagen in den Straßenbahnen und Stadtbussen oder bei Wegbeschreibungen kommt man unweigerlich mit ihnen in Kontakt und hört, liest oder sagt sie in ständiger Wiederholung. Straßennamen prägen so das Stadtbild und benennen die Umgebung eines jeden. Gerade deswegen werden sie eher selten hinterfragt oder hintergründig beleuchtet, da der Alltagscharakter die bewusste Präsenz in der persönlichen Wahrnehmung schwächt. So sind wir umgeben von Spuren von bis zu über 200 Jahre alten Benennungsakten, durchgeführt von Personen, deren Entscheidungen auf den damaligen kulturellen und politischen Vorstellungen beruhten. Gegenstand dieser Untersuchung waren die heute noch erhaltenen Bremer Straßennamen, welche zu Ehren bestimmter Personen vergeben wurden. Die folgenden Ausführungen stellen dar, welche Prozesse und Ereignisse der Vergangenheit diese Straßennamen konservieren und in das aktuelle Stadtbild integrieren, welche Personen in Bremen in Form von Straßennamen im öffentlichen Stadtraum geehrt wurden und ob im gesamten Untersuchungsbereich oder ortsteilbezogen thematische Muster zu erkennen sind. Die Frage, wie die Straßen im Stadtraum verteilt sind und welche Gründe und Funktionen dies haben könnte, ist ebenfalls im Fokus dieser Arbeit. Des Weiteren wird untersucht, ob über die Straßennamen zum Ausdruck kommt, dass sich politische Vorstellungen mit der Zeit gewandelt haben. Dies schließt auch eine Untersuchung zum Anteil der geehrten Frauen ein. Ähnliche interdisziplinäre Untersuchungen wurden unter anderem für die Stadt Köln (Bering/Großsteinbeck 2007) und die ehemalige DDR (Sänger 2006) durchgeführt. Der Großteil der Veröffentlichungen zu Straßennamen beschäftigt sich jedoch lediglich mit eng gesteckten Zeitabschnitten und Themen wie den Umbenennungen nach dem Nationalsozialismus oder betrachtet die Historie der einzelnen Straßennamen isoliert voneinander und nicht in ihrer Gesamtheit oder Verteilung (Bering/Großsteinbeck 2007: 311). Gerade aber die Untersuchung der gesamten heutigen personenehrenden Straßennamen in Bremen soll aufzeigen, dass die Straßennamen der gesellschaftlichen Realität folgen und keineswegs chaotisch angelegt sind. Hinter jeder Entscheidung über die Benennung der Straßen steht der Konsens innerhalb unterschiedlich zusammengesetzter Personengruppen und gerade das macht Straßennamen zu einem hervorragenden Untersuchungsgegenstand im Hinblick auf das kollektive und kulturelle Gedächtnis einer städtischen Gesellschaft. Die Einschreibung in den öffentlichen Stadtraum folgt dabei bestimmten Mustern, die zum einen der Orientierung und zum anderen der Identitätsstiftung eines Stadtteils und zur Verankerung des Selbstbildes der Benennenden dient. **So sind auch die Straßennamen, in Abhängigkeit der vorherrschenden politischen Systeme, Charakterzug ihrer Zeit und schaffen ein regelrecht begehbares Geschichtsbuch.**

Da die Straßenschilder nur vereinzelt mit einer erklärenden Legende versehen sind, ist die Voraussetzung für die Lesbarkeit der Straßennamenlandschaft, dass das Wissen um die geehrten Personen bereits vorhanden ist. Ist dem nicht so, hängt es vom individuellen Interesse ab, ob man hinterfragt und recherchiert, wer diese Person auf dem Straßenschild eigentlich war. Erschwerend kommt hinzu, dass manche Straßennamen nur erahnen lassen, dass sie nach einer Person benannt wurden. Das trifft zu, sobald der Straßename keine Vorname-Nachname-Struktur hat. Allein der Fakt, dass für Bremen ein Straßenlexikon mit der Erklärung der Straßennamen erstellt worden ist, bestätigt jedoch, dass ein allgemeines Interesse an Klärung besteht.

2. Funktionen von Straßennamen

Der grundlegendste Zweck von Straßennamen, unabhängig ob personenbezogen oder nicht, ist seit jeher die Orientierung. Dies gilt sowohl für Privatpersonen als auch für öffentliche Dienste wie die Polizei oder den Rettungsdienst. Darüber hinaus markieren Straßennamen und Hausnummern den Wohnsitz einer Person und dienen somit der Identifizierbarkeit und Verortung der Bewohner. Auch die räumliche Konzentration bestimmter geehrter Personengruppen hilft der Orientierung, denn: „wo eine Goethestraße ist, kann eine Schillerstraße nicht weit sein“ (Winkelmann 1984: 43). Im Mittelalter waren Straßennamen noch reine Ortsbeschreibungen und orientierten sich an der Realität des Alltags. Falls Straßen Personen gewidmet wurden, waren diese Anwohner oder Erbauer der Straße. Bis zum 18. Jahrhundert waren Straßen also eher „Abbildung der städtischen Gegebenheiten“ (Dietz/Großsteinbeck 1994: 106) und ein Bezug zu kulturellem Gedächtnis kann nicht hergestellt werden. Ab Beginn des 19. Jahrhunderts werden Straßennamen zunehmend ideologisiert und es werden unter anderem auch gezielt Personen aus der Vergangenheit erwählt, die der damaligen Selbstinterpretation entsprachen (Dietz/Großsteinbeck 1994: 106ff).

Die Einschreibung in den öffentlichen Raum dient nicht nur der bloßen „Markierung von Territorium“ (Stachel 2007: 31). Sie ist auch ein Versuch eine bestimmte Identität und Eigenständigkeitsmerkmale des Stadtteils oder der Kommune nach außen zu tragen und zu verfestigen (Dietz/Großsteinbeck 1994: 107). Stimmen die durch einen Straßennamen vermittelten Werte mit den Vorstellungen der Anwohner überein, kann ein Straßename zudem eine persönliche Identifizierung mit dem Wohnort erleichtern (Winkelmann 1984: 43).

Welcher Name für eine Straße gewählt wird, hängt für Dietz und Großsteinbeck (1994: 97f) eng mit den Vorstellungen einer Gesellschaft über erinnerungswürdige Strukturen und Werte zusammen. Die Benennung einer Straße ist für sie eine Form der Selbstkonstitution. Betz et. al (2004: 92) sprechen von „Aneignung von Räumen“ und „symbolischen Zuweisungen“ durch die Namensgeber. Die Möglichkeit der Gestaltung von Stadträumen, nach den eigenen politischen und kulturellen Vorstellungen ist durch eine Benennung von Straßen leicht möglich.

Ein Übergang der Deutungshoheit führt daher auch schnell zu Änderungen in der Straßennamenlandschaft (Stachel 2007: 31f). So war es zum Beispiel zu Zeiten des Nationalsozialismus. Hier wurde die Ideologie mithilfe von personenbezogenen Straßennamen verankert, störende Elemente entfernt und über die Namenswahl Macht und Kontrolle demonstriert (Verheyen 1999: 337 ff). Straßen, die nach Juden und anderen damals verfolgten Personengruppen benannt waren, wurden früh umbenannt und durch Militärs und Märtyrer ersetzt (Dietz/Großsteinbeck 1994: 115).

3. Angewandte Methodik

Bevor nun die angewandte Methodik erläutert wird, vorab ein Zitat, welches die Arbeitsweise und den Arbeitsantrieb dieser Untersuchung sehr gut umschreibt:

Es [Anm. d. Verf.: die Analyse von Straßennamen] erlaubt nämlich eine Forschungsweise, die kühle Datenorientierung mit jener geistigen Befriedigung koppelt, die sich einzustellen pflegt, wenn man von harten Fakten ausgeht und dennoch zu bedeutsamen, hintergründigen, ja, tief sinnigen Gedanken kommt, die ganze historische Epochen erschließen. (Bering/Großsteinbeck 1994: 102).

Zwecks Einheitlichkeit und Klarheit der Untersuchung wurden nur die Straßennamen einbezogen, die nach nicht-fiktiven Einzelpersonen benannt wurden. Das Straßenverzeichnis des Statistischen Landesamts Bremen mit Stand September 2015 war dafür die Datengrundlage. Straßen benannt nach Familien, Gruppen und fiktiven Charakteren, wie etwa Romanfiguren, waren nicht Teil der Untersuchung. Ebenfalls ausgeschlossen sind Straßen, die nach dem Straßenerbauer oder nach dem Namen der ansässigen Bewohner benannt sind, da dort der Tatbestand der Personenehrung nicht direkt erfüllt ist. Die Information, ob es sich um eine Benennung zu Ehren einer Person handelt, stammt aus dem Bremer Straßenlexikon von Monika Porsch (2010). Aus eben jenem wurden auch, wenn vorhanden, die Personendaten entnommen. Fehlende, unzureichende oder unschlüssige Informationen wurden durch weitere Quellen ergänzt und überprüft. Die Auswertung und Kategorisierung der geehrten Personen erfolgte mithilfe einer eigens erstellten Datenbank. Für jede Straße, beziehungsweise jede Person, wurden folgende Daten eingetragen: Name der Straße, Vor- und Nachname der Person, Geschlecht der Person, Geburts- und Todesjahr der Person, Benennungsjahr der Straße, Ortsteil und Stadtteil, persönlicher Hintergrund und Leistungen und Tätigkeiten der Person, ob ein Bezug zur Stadt Bremen vorhanden oder nicht vorhanden ist und die verwendeten Informationsquellen.

Nach Fertigstellung der digitalen Datenbank im Tabellenformat erfolgte die Kategorisierung der Personen. Die Einteilung ist an das, in einer Kölner Untersuchung verwendete, Kategorisierungssystem (Bering/Großsteinbeck 2007: 318f) angelehnt und den Bremer Besonderheiten angepasst. Kategorien des Kölner System, die unbesetzt blieben, beispielsweise die Unterkategorie ‚Bergbau‘, wurden entfernt. Um zum Beispiel dem Bezug zur Schifffahrt gerecht zu werden, wurden andere Unterkategorien hinzugefügt oder ergänzt.

Tabelle 1 zeigt das angewandte System mit sieben Oberkategorien, welchen jeweils mehrere Unterkategorien zugeordnet sind. Jeder Person wurden maximal zwei Oberkategorien plus Unterkategorie zugewiesen. Personen, die sich nicht in eine der Kategorien einordnen ließen, wurden unter „Sonstige“ eingeordnet. Die in der Datenbank verwendeten Abkürzungen sind ebenfalls in der Tabelle dargestellt. Grundlage für die Entscheidung, welche Kategorie und Unterkategorie eine Person erhält, sind die vorab eingepflegten Informationen bezüglich der Leistungen und Tätigkeiten der jeweiligen Person. Zusätzlich zur Kategorisierung können den Personen Stichworte wie zum Beispiel „Arbeiterbewegung“, „Kolonialismus“ oder „NS-Widerstand“ zugewiesen werden, welches eine zusätzliche thematische Einteilung erleichtert. Bei den Auswertungen wurden immer zwei zeitliche Perspektiven genutzt. Zum einen wurden die Lebzeiten der geehrten Person und zum anderen das Jahr der Benennung der Straße ausgewertet. Um thematische Häufungen festzustellen, wurde ermittelt wie stark die Kategorien im gesamten Stadtbereich und in den Stadtteilen jeweils besetzt sind. Der zweite Teil der Auswertung beschäftigt sich mit der Frage, welche Variante der Geschichte die Bremer Straßen über die Stadt erzählen. Dafür wurden die Straßen nach dem Geburtsjahr der benannten Person geordnet, um herauszustellen welchen Teil der lokalen, nationalen oder internationalen Geschichte sich anhand der Leistungen der Namensgeber_innen rekonstruieren lässt. Eine weitere Untersuchung betrachtet die zugewiesenen Stichworte, um Straßen aufzuspüren, welche ausschließlich einem bestimmten Ereignis oder Thema gewidmet sind und sich räumlich konzentrieren. Der vierte Teil ist eine Auswertung zum Geschlechterverhältnis der benannten Personen.

		Oberkategorien												
		Politischer Bezug	Militärischer Bezug	Kultureller Bezug	Akademischer Bezug	Religiöser Bezug	Ökonomischer Bezug	Sonstige			99			
		p	m	k	a	r	ö							
Unter- kategorien	Kommunalpolitik	p_k	Soldat / Polizist	m_s	Musik	k_m	Lehrer/in	a_l	Theologe	r_t	Handel	ö_k		
	Lokalpolitik	p_l	General / Befehlshaber	m_g	Schriftsteller / Journalisten	k_s	Juristen / Richter	a_j	Prediger / Pfarrer / Bischof	r_p	Reeder / Schiff- und Hafenerbauer	ö_r		
	Nationalpolitik	p_n	Kapitän Marine / Luftwaffe	m_k	Maler, Zeichner, Bildhauer	k_b	Ärzte	a_m	Sonstige	r_99	Fabrikanten / Industrielle	ö_f		
	internationale Politik	p_i	Sonstige	m_99	Theater / Schauspiel	k_t	Ingenieure	a_i			Bauwirtschaft	ö_b		
	Aktivisten	p_a			Museum	k_mm	Naturwissenschaften	a_n			Landwirtschaft	ö_l		
	Adel	p_ad			Sport	k_sp	Ökonomen	a_ö			Sonstige	ö_99		
					Philosophie	k_p	Sonstige	a_99						
					Architektur / Gartenbau	k_a								
					Sonstige	k_99								

Tab. 1: angewandtes Kategorisierungssystem (eigene Darstellung, 2015)

4. Ergebnisse: Geehrte Personen in Bremen

1005 Straßen sind aktuell in Bremen realen Einzelpersonen gewidmet und wurden in der vorliegenden Arbeit ausgewertet. Das sind 17,8% der gesamten Bremer Straßennamen. Benannt wurden die Straßen im Durchschnitt im Jahr 1960. Die geehrten Personen lebten dabei im Mittel von 1856 bis 1926 (Zentralwerte). 76% der Straßen wurden nach 1945 benannt. Ein Grund hierfür ist die Zerstörung fast der Hälfte des Wohnungsbestands im Zweiten Weltkrieg. Da Bremen Standort von Flugzeugfabriken und Kriegsschiffswerften war, war die Stadt ein strategisch wichtiges Ziel. Hinzu kommt, dass der Landkreis Bremen nach Kriegsende aufgelöst wurde und die angehörenden Gemeinden ins Stadtgebiet eingegliedert wurden (Stala 1979: 81). In den Nachkriegsjahren wurde zudem zur Beseitigung der Wohnungsnot intensiver sozialer Wohnungsbau betrieben und es entstanden Großwohnsiedlungen wie zum Beispiel in den Stadtteilen Vahr, Huchting oder Horn-Lehe (Stala 1979: 41). Die aktuelle Straßennamenlandschaft spiegelt so auch die Stadtgebietsentwicklungen wider. Die Straßen mit den ältesten Benennungsjahren konzentrieren sich auf Stadtteile, die auch schon im 19. Jahrhundert zur Stadt gehörten (Östliche Vorstadt: Benennung im Durchschnitt im Jahr 1919). Stadtteile, die erst in den Nachkriegsjahren entwickelt oder mit Wohnungsbestand ausgestattet wurden, haben ein dementsprechend deutlich höheres Jahr der Durchschnittsbenennung (Horn-Lehe: Benennung im Durchschnitt im Jahr 1999).

Lediglich 13,5% der geehrten Personen sind nach 1900 geboren. Eine Ehrung und Beachtung von persönlichen Leistungen erfolgte bis zu 1000 Jahre nach dem Tod. Im Durchschnitt erfolgte eine Straßenbenennung 73 Jahre nach dem Todesjahr der jeweiligen Person. **Dies zeigt, dass Lebenswege und Einstellungen, die zum Lebenszeitpunkt der Personen noch entfernt vom gesellschaftlichen Konsens lagen, oft erst durch eine aktuelle Perspektive als erinnerungswürdig und vorbildlich eingestuft wurden.** Für die Stadt Bremen sind die Regelungen zur Straßenbenennung im § 37 des Bremischen Landesstraßengesetzes zu finden. In diesem Paragraphen wird die Benennung von Straßen nach lebenden Personen untersagt. Durch die gesetzliche Festlegung, dass nur die Namen verstorbener Personen einen Platz auf einem Straßenschild finden dürfen, verstärkt sich das Sinnbild der Straßennamenlandschaft als eines aus den Gräbern der Vergangenheit erwachsenen Konstrukts.

61% der Straßen sind nach Personen benannt, die in Bremen geboren sind oder in der Stadt gewirkt haben. Dies spricht für die selbstkonstituierende und identitätsformende Funktion einer Straßenbenennung, da bevorzugt Personen aus dem eigenen räumlichen Rahmen gewählt werden. Gleichzeitig hilft dies der Orientierungsfunktion, da so für

einen relativ kleinen Raum zum Teil einmalige und unverwechselbare Namen gefunden werden. Ein weiterer Effekt davon ist, dass die Eigenständigkeit eines Stadtteils und dessen Verankerung in der Vergangenheit symbolisiert werden kann.

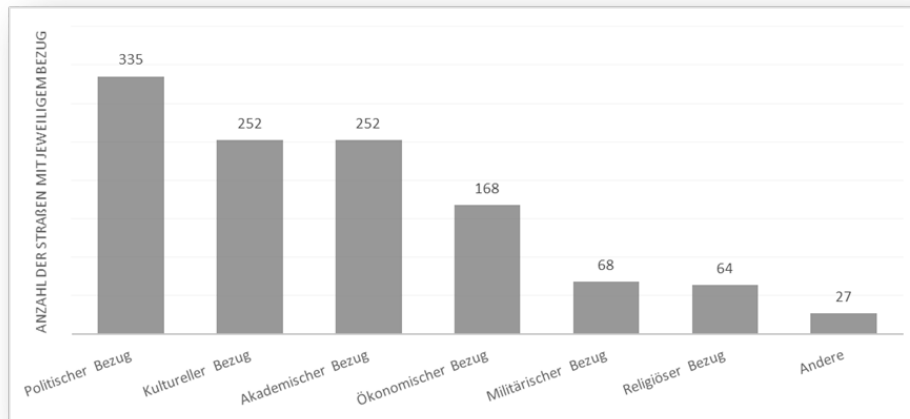


Abb. 2: Hintergründe der geehrten Persönlichkeiten (eigene Darstellung, 2015)

Abbildung 2 zeigt die Kategorisierung der Straßen nach den persönlichen und beruflichen Hintergründen des Namensgebers. Auf die Gesamtzahl der untersuchten Straßen bezogen, ist jede dritte Straße nach einer Person mit politischem Hintergrund benannt. Insgesamt 335 Straßen sind nach Politiker_innen oder politisch aktiven Personen benannt. Insgesamt 335 Straßen sind nach Politiker_innen oder politisch aktiven Personen benannt. Fast 60% dieser Straßen sind dabei nach Lokal- und Kommunalpolitiker_innen benannt (siehe Abb. 3) und 27% nach Nationalpolitiker_innen. Nach Personen aus der internationalen Politik sind lediglich sieben Straßen benannt (zum Beispiel 1975 die Martin-Luther-King-Straße).

Dass nun der größte Teil der personenbezogenen Straßen nach Personen aus der Politik benannt ist, mag daran liegen, dass die Benennung der Straßen selbst durch Politiker_innen erfolgt und das unterbewusste Ziel der Benennung eine Verankerung der eigenen Berufsgruppe im Stadtraum ist. 98 Straßen tragen die Namen von SPD Politiker_innen. Im Vergleich dazu kommt die CDU lediglich auf elf Straßen. Seit der ersten Bürgerschaftswahl nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die SPD eine stabile Mehrheit und ist seitdem ohne Unterbrechung Regierungspartei. So erscheint es logisch, dass die Bremer Straßen zum größten Teil den Bezug zur SPD herstellen, sobald Parteimitglieder geehrt werden. Die politische Seite der Straßennamen lässt Bremen zusammengefasst stark linksgerichtet erscheinen. Dem entspricht auch, dass fünf KPD Mitglieder und drei Mitglieder des linkssozialistischen Arbeiter- und Soldatenrats ihren Platz auf Straßenschildern fanden. Von der Verbreitung des Kommunismus ab 1840 zeugen die Karl-Marx-Straße 1976 und die Friedrich-Engels-Straße 1976.

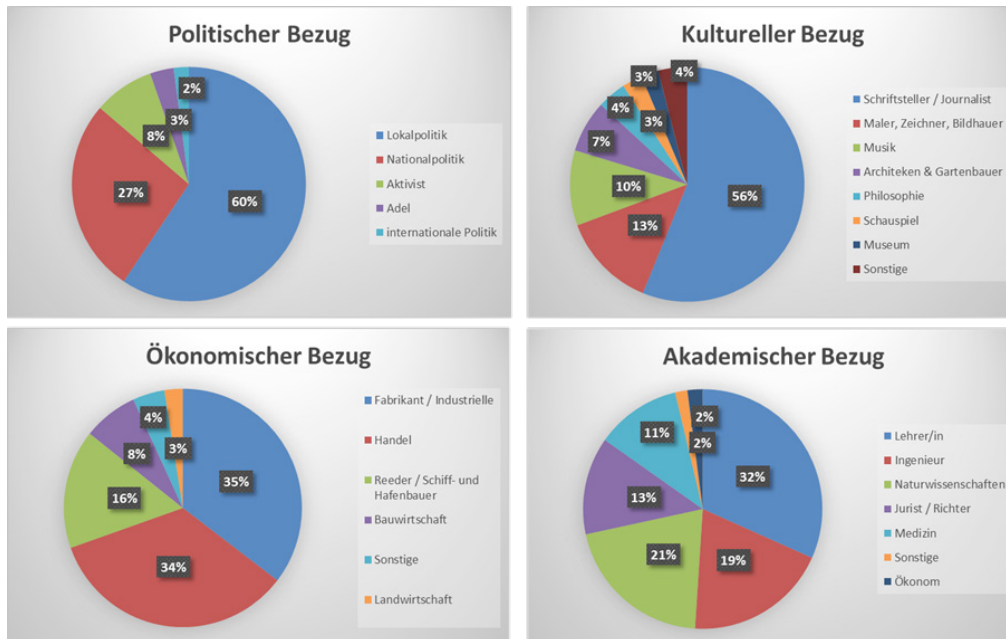


Abb. 3: Besetzung der Kategorien (eigene Darstellung, 2015)

Jeweils 25% aller Straßen sind nach Personen mit kulturellem oder akademischem Bezug benannt. Im kulturellen Bereich sind die Schriftsteller_innen und Journalist_innen mit 56% die größte Gruppe. Im akademischen Sektor sind Lehrer_innen mit 32% vertreten, gefolgt von Naturwissenschaftler_innen (20%), Ingenieur_innen (19%), Jurist_innen (13%) und Mediziner_innen (11%).

Die viertgrößte Gruppe der untersuchten Bremer Straßen bildet jene mit ökonomischen Bezug. 168 Straßen (16,7 % der Gesamtzahl der Straßen) fallen in diese Gruppe. Sie umfasst all jene Personen aus Handel, Schifffahrt, Industrie, Bau- und Landwirtschaft. Eine untergeordnete Rolle in der heutigen Straßenlandschaft Bremens spielen Personen mit militärischem (6,8%) oder religiösem Bezug (6,4%).

4.1 Die Straßennamen und ihre Variante der Geschichte

Betrachtet man die Lebenszeiträume der geehrten Personen, überlappen sich die Lebenszeiten aufeinanderfolgend geborener Personen bis auf eine Lücke von 60 Jahren zwischen dem Jahr 1038 und 1098. Das heißt: bis auf diesen Fall gibt es zu jedem Jahr der Geschichte, zumindest eine geehrte Person, welche in jenem Jahr gelebt hat. Es gibt also keine Epoche, welche von der Straßenbenennung unberücksichtigt ist. **Die Möglichkeit die bremische und die nationale Geschichte durch eine Analyse der Lebensläufe der geehrten Personen zu rekonstruieren, ist demnach gegeben.**

Tabelle 2 zeigt, dass rund 65% der Straßen Personen gewidmet wurden, die im 19. Jahrhundert, dem Zeitalter der Industrialisierung und des steigenden Welthandels, geboren wurden. Weltweit bedeutsame Erfinder, Ingenieure und Wissenschaftler findet man ebenso wie Bremer Kaufleute, Fabrikanten, Reeder und Schiffbauer.

	GESAMT	GEBURTSJAHR							
		672 - 1799		1800 - 1849		1850 - 1899		1900 - 1953	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Gesamtzahl der Straßen	1005	205	20,4	237	23,6	415	41,3	136	13,5
geehrte weibliche Personen	97	12	12,4	11	11,3	45	46,4	27	27,8
Politischer Bezug	335	40	11,9	63	18,8	160	47,8	72	21,5
Militärischer Bezug	68	25	36,8	19	27,9	21	30,9	3	4,4
Kultureller Bezug	252	55	21,8	63	25,0	105	41,7	29	11,5
Akademischer Bezug	252	50	19,8	73	29,0	105	41,7	23	9,1
Religiöser Bezug	64	31	48,4	10	15,6	18	28,1	5	7,8
Ökonomischer Bezug	168	26	15,5	50	29,8	72	42,9	19	11,3

Tab. 2: Die untersuchten Straßen nach Geburtsjahr der geehrten Person (eigene Darstellung, 2015)

Im Folgenden werden ausgewählte Straßennamen mit den Ereignissen verknüpft, mit denen die geehrten Personen in Zusammenhang stehen. Kursiv gedruckt, ist hinter dem dementsprechenden Straßennamen auch das Benennungsjahr der Straße, an dem sich erkennen lässt, wann die Straßennamen als Speichermedium für lokale, nationale oder internationalen geschichtliche Ereignisse ausgewählt wurden.

Bereits die Anfänge der Stadt Bremen werden über die personenbezogenen Straßen vermittelt. Mit Blick auf die Benennungsjahre lässt diese kurze Zusammenstellung bereits deutlich werden, dass sich die Bewertungskriterien für eine ehrenwerte Person oder Handlung stets im Wandel befinden.

Die älteste geehrte Person in Bremen ist Bonifacius (*Bonifaciusstraße 1904*). Seine Geburt wird auf das Jahr 672 geschätzt. Er war Missionar, Erzbischof und der Gründer zahlreicher Klöster. Gefolgt wird er von: Widukind (*Wittekindsstraße 1909*) - dem Herzog der Sachsen, Missionsbischof Willehad (*Willehadstraße 1864*) - welcher um 800 ein Bistum und somit Bremen begründete (Schwarzwälder 1995: 14), Graf Abbo (*Graf-Abbo-Straße 1954*) - ein sächsischer Graf und Erzbischof Remberti (*Rembertistraße 1687*), welcher für Bremen das Zoll-, Markt- und Münzrecht erlangte. Nach der Gründung Bremens wird die Stadt 300 Jahre ausschließlich von Bischöfen beherrscht (Brückmann 2008: 11). Das römisch-deutsche Kaiserreich wird von 1155 bis 1190 von Friedrich I., genannt Barbarossa (*Barbarossastraße 1924*), geführt. Neureiche Bremer Kaufleute und Handwerker strebten nach mehr Unabhängigkeit vom Erzbischof und organisierten sich in der Ratsversammlung, obwohl der Erzbischof formal noch als Stadtherr galt (Brückmann 2008: 13). Der letzte Erzbischof, welcher seinen Platz auf einem Straßenschild gefunden hat (*Johann-Rode-Straße 1971*), wirkte in Bremen von 1497-1511. Der erste geehrte Bürgermeister wurde 1430 wegen Hochverrats hingerichtet (*Vasmerstraße 1853*). Die Erfindung des Buchdrucks Mitte des 15. Jahrhunderts durch Johann Gutenberg (*Gutenbergstraße 1896*) kündigt eine Wende an. Es gibt nicht mehr nur Oberhäupter der Kirchen und Armeen, sondern Entdecker (*Columbusstraße 1898*), Humanisten (*Erasmusstraße 1906*), Maler (*Albrecht-Dürer-Straße 1911*) und ein neues Weltbild (*Kopernikusstraße 1965*). Das 16. Jahrhunderts steht laut den Bremer Straßen ganz im Zeichen der Reformation des christlichen Glaubens (*Luther- 1870*, *Zütphen-1954*, *Melanchthon- 1894*, *Probst- 1955*, *Zwingli- 1873*, *Calvinstraße 1873*). Auch von Büren, der Bürgermeister Bremens von 1547 bis 1591 (*Daniel-von-Büren-Straße 1958*), war ein Verfechter des reformierten Glaubens (Porsch, 2010: 118). Neben Predigern und Theologen kommen nun auch gehäuft Ratssyndikuse, die Bremen bei der Hanse und in der Außenpolitik vertraten, zur Geltung (*Schaffentrath- 1939*, *Buxtorff- 1941*, *Preiswerckstraße 1939*). Doch es gab nicht nur Politik, Krieg und Religion. Im Jahre 1691

wird ein Weinhandelshaus eröffnet (*Ludwig-von-Kapff-Straße* 2000), eine Taschenuhr mit Stundenschlag wird entwickelt (*Peter-Henlein-Straße* 1965) und 1631 wurde in Vegesack bereits eine Werft betrieben (*Cord-Cöper-Straße* 1955). Der erste Kaufmann der Straßennamenlandschaft wurde bereits im Jahr 1457 geboren (*Anton-Tucher-Straße* 1999). **Bei der Auswahl, welche Personengruppen die unterschiedlichen Epochen vertreten, sind ebenfalls klare Unterschiede zu erkennen.** So erinnern an die Befreiungskriege gegen Napoleon 1813-1815 die *Tettenbornstraße* 1934, die *Schwarzenbergstraße* 1912, der *Hauptmann-Böse-Weg* 1951, die *Scharnhorststraße* 1906 und die *Blücherstraße* 1860. Die *Schenkendorfstraße* 1908, *Theodor-Körner-Straße* 1929 und der *Körnerwall* 1859 nehmen Bezug zu zwei sogenannten Freiheitsdichtern. Theodor Körner fiel zudem 1813 als Kriegsfreiwilliger. Auch der Dichter Friedrich Rückert (*Rückertstraße* 1905) schrieb in seinen Gedichten gegen Napoleon. Eine lange Reihe an Straßen zu Ehren preußischer Generäle, Befehlshaber und Staatsmänner läutete Graf von Schwerin (*Schwerinstraße* 1897) ein, welcher 1684 bis 1757 lebte. Bis zu Graf Haeseler (1836-1919; *Graf-Haeseler-Straße* 1931) folgen ihm 20 weitere.

Im Krieg gegen Frankreich 1870/71 verbündeten sich norddeutsche und süddeutsche Staaten und gingen als Sieger hervor (Brückmann 2008: 62). Ein Heerführer im Deutschen als auch im Deutsch-Französischen Krieg war Edwin Freiherr von Manteuffel (*Manteuffelstraße* 1927). Weitere Heerführer finden sich in der *Friedrich-Karl-Straße* 1885, *Graf-Moltke-Straße* 1905, *Goebenstraße* 1901 und in der *Blumenthalstraße* 1900. Die *Bismarckstraße* 1870 und die *Friedrich-Wilhelm-Straße* 1897 dokumentieren die Gründung des Deutschen Kaiserreichs nach dem Sieg über Frankreich 1871. Dass Elsass-Lothringen an Deutschland fiel, bezeugen die *Manteuffelstraße* 1927 und die *Hohenlohestraße* 1905, welche zwei Statthalter des Gebiets ehren.

Auch die Namen einiger Kolonialisten sind noch in Bremen zu lesen: *Lüderitzstraße* 1915, *Leutweinplatz* 1913 und *-straße* 1912, *Nachtigalstraße* 1901, *Vogelsangstraße* 1938. Hedwig Heyl (*Hedwig-Heyl-Straße* 1957) steht ebenfalls in Verbindung zum Kolonialismus. Sie war Mitglied im Frauenbund der Deutschen Kolonialgesellschaft.

Den Ersten Weltkrieg verkörpern in Bremen zahlreiche Straßen benannt nach Befehlshabern der deutschen Soldaten (*Hindenburgstraße* 1941, *Graf-Spee-Straße* 1937, *Richthofenstraße* 1933). Der spätere Reichspräsident Hindenburg war es ebenfalls, welcher Adolf Hitler zum Reichskanzler ernannt hatte. Was auf die Machtergreifung der Nationalsozialisten folgte, waren Amtsenthebungen, Verfolgung von Juden, Gewerkschaftern, Sozialdemokraten und Antifaschisten.

Die Namen der Personen, die unter diesen Prozessen zu leiden hatten, sind heute auf zahlreichen Straßenschildern zu lesen:

- Amtsenthebungen: *Käthe-Kollwitz-Straße* 1951, *Sonnemannstraße* 1952, *Gustav-Pauli-Platz* 1957, *Oskar-Drees-Straße* 1973, *Zechstraße* 1975
- Verfolgung von Juden: *Goldbergplatz* 1991, *Julius-Bamberger-Straße* 1992, *Anne-Frank-Straße* 1994, *Carl-Katz-Straße* 1996, *Moses-Freudenberg-Weg* 2010
- Verfolgung von Gewerkschaftern, Sozialdemokraten und Antifaschisten: *Hermann-Böse-Straße* 1947, *Johann-Kühn-Straße* 1951, *Karl-Bröger-Straße* 1954, *Gustav-Radbruch-Straße* 1959, *Anna-Stiegler-Straße* 1968, *Von-Ossietzky-Straße* 1971, *Senator-Theil-Straße* 1975, *Stammstraße* 1976, *Hans-Hackmack-Straße* 2000

Auch Personen des aktiven politischen Widerstands (*Julius-Leber-Straße* 1958, *Kurt-Huber-Straße* 1959, *Dietrich-Bonhoeffer-Straße* 1959, *Van-Beek-Straße* 1976, *Cato-Bontjes-van-Beek-Platz* 1991, *Stapelfeldtstraße* 1996, *Hermann-Prüser-Straße* 2003) und Beteiligte an den misslungenen Attentaten auf Adolf Hitler (*Carl-Goerdeler-Straße* 1958, *Wilhelm-Leuschner-Straße* 1958, *Ludwig-Beck-Straße* 1959, *Witzlebenstraße* 1959, *Adolf-Reichwein-Straße* 1959, *Stauffenbergstraße* 1959, *Georg-Elser-Weg* 2001) finden sich auf den Bremer Straßenschildern. Die meisten von den Widerständlern und Verfolgten starben dabei in Konzentrationslagern oder wurden hingerichtet.

Ein Unternehmer, welcher von der Politik der Nationalsozialisten profitierte, war unter anderen Carl Borgward (*Borgwardstraße* 1983). 1936 ließ er in Sebaldsbrück eine moderne Automobilfabrik errichten und es wurden selbst entwickelte Personenwagen produziert. Nach Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde Borgward zum ‚Wehrwirtschaftsführer‘ und bediente die Wehrmacht mit Panzerwagen, Torpedos und anderem Kriegsgerät (Brückmann 2008: 112).

Zusammengefasst wird die Zeit des Nationalsozialismus von antiautoritären und widerständigen Personen repräsentiert. Die Namen von 21 preußischen Generälen und von Vertretern des Kolonialismus auf den Straßenschildern erzählen jene Geschichte der kriegerischen Auseinandersetzungen und der Kämpfe um Raum, Macht und Ressourcen. Auch die Ehrung von Kriegsfreiwilligen und Kriegsbefürwortern der Befreiungskriege, spricht für die größtenteils positive Besetzung von Militarismus, Patriotismus und nationaler Identität zu jener Zeit.

Achtet man zudem auf die Benennungsjahre, so fällt auf, dass die Straßen, die die Zeit des Nationalsozialismus thematisieren fast ausschließlich aus der Zeit nach 1945 stammen und die Straßen, welche Heerführern und Generälen gewidmet sind, eher aus der Zeit vor 1945 stammen.

Ordnet man nun alle untersuchten Straßennamen nach dem Benennungsjahr (siehe Tabelle 3), so ergibt sich, dass 76% der untersuchten Namen, wie bereits erwähnt, aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg stammen. Bei Straßen mit politischem Personenbezug fällt dies jedoch noch eindeutiger aus: 86% wurden nach 1945 benannt. In den Jahren 1946-1979 hatte man etwas mehr als die Hälfte der heutigen politischen Straßen benannt. Entgegen diesem Muster verhält es sich bei den Straßen mit militärischem Bezug. Hier stammen die Benennungen zu 65% aus der Zeit vor 1945. Besonders die Straßenbenennungen zwischen den Jahren 1871 bis 1918 und 1933 bis 1945 tragen zu diesem Ergebnis bei. **Die Benennungsjahre der Straßen nach Personen mit militärischem Bezug konzentrieren sich demnach auf Epochen, die selbst von Großmachtfantasien und Nationalstaatsgedanken der Machthaber geprägt wurden.**

	BENENNUNGSJAHR										
	GESAMT	bis 1870		1871-1918		1918-1933		1933-1945		vor 2. WK	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Gesamtzahl der Straßen	1005	24	2,4	109	10,8	42	4,2	63	6,3	238	23,7
geehrte weibliche Personen	97	0	0,0	3	3,1	0	0,0	2	2,1	5	5,2
Politischer Bezug	335	5	1,5	24	7,2	8	2,4	10	3,0	47	14,0
Militärischer Bezug	68	1	1,5	24	35,3	5	7,4	14	20,6	44	64,7
Kultureller Bezug	252	9	3,6	41	16,3	16	6,3	15	6,0	81	32,1
Akademischer Bezug	252	5	2,0	13	5,2	10	4,0	15	6,0	43	17,1
Religiöser Bezug	64	3	4,7	10	15,6	1	1,6	2	3,1	16	25,0
Ökonomischer Bezug	168	2	1,2	13	7,7	7	4,2	11	6,5	33	19,6

	BENENNUNGSJAHR										
	GESAMT	1946-1959		1960-1979		1980-1999		2000-2015		nach 2. WK	
	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Gesamtzahl der Straßen	1005	231	23,0	240	23,9	159	15,8	137	13,6	767	76,3
geehrte weibliche Personen	97	10	10,3	10	10,3	31	32,0	41	42,3	92	94,8
Politischer Bezug	335	92	27,5	83	24,8	65	19,4	48	14,3	288	86,0
Militärischer Bezug	68	10	14,7	4	5,9	5	7,4	5	7,4	24	35,3
Kultureller Bezug	252	47	18,7	70	27,8	29	11,5	25	9,9	171	67,9
Akademischer Bezug	252	48	19,0	83	32,9	42	16,7	36	14,3	209	82,9
Religiöser Bezug	64	19	29,7	15	23,4	6	9,4	8	12,5	48	75,0
Ökonomischer Bezug	168	41	24,4	29	17,3	35	20,8	30	17,9	135	80,4

Tab. 3: Straßen nach Benennungsjahr ausgewertet, vor und nach 2. WK (eigene Darstellung, 2015)

Wie vorab dargestellt, ist keine Epoche von der Straßenbenennung nach Personen ausgeschlossen worden. Das Zeitalter der Industrialisierung hat jedoch die eindeutigsten und zahlreichsten Spuren hinterlassen. Die rasante Verstädterung durch die mehrmalige Verdopplung der Einwohnerzahlen, die grundlegenden technischen Entwicklungen Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts, die gesellschaftlichen Umbrüche und der Kampf der politischen Systeme geben dieser Zeit ihre hohe Bedeutung.

Vor allem die Zeit des Deutschen Kaiserreichs wird diesbezüglich äußerst kleinteilig über die Bremer Straßennamen dargestellt: Erfindungen wie die der elektrischen Eisenbahn 1879 (*Werner-von-Siemens-Straße* 1960), der Glühlampe 1880 (*Edisonstraße* 1965), des Fernsprechers in den 1870ern (*Stephanstraße* 1896) und der Radiotechnik 1886 (*Heinrich-Hertz-Straße* 1951) verändern das Leben der Menschen grundlegend. Zahlreiche bürgerliche Vereine, nationale wie auch bremische, werden gegründet. Auch Frauen beginnen sich in Vereinen und Verbänden zu organisieren und fordern mehr Rechte ein, unter anderem das Recht zu wählen (*Luise-Koch-Platz* 2007, *Helene-Neesen-Straße* 1958). Die fortschreitende Motorisierung ist durch Straßen, benannt nach Automobilpionieren und -fabrikanten, ersichtlich: *Carl-Benz-Straße* 1997, *Rudolf-Diesel-Straße* 1996, *Gottlieb-Daimler-Straße* 1997, *August-Horch-Straße* 1997. Die Entwicklung und Weiterentwicklung des Zeppelins und anderer Starrluftschiffe bezeugen in Bremen ganze sechs Straßen. Um auch die Belieferung der vielen neu gegründeten Fabriken und Handelshäuser zu ermöglichen, wird in Bremen die Weser korrigiert und der Hafen ausgebaut (*Franziusstraße* 1905). Es wird Bier gebraut (*Rutenstraße* 1893, *Carsten-Drefßler-Straße* 1969) und Überseehandel betrieben (*Hackfeldstraße* 1958, *Crüsemannallee* 1957, *Marie-Hackfeld-Straße* 2014, *Isenbergweg* 1958). Es werden Zigaretten produziert (*Hermann-Ritter-Straße* 1963), Holz verarbeitet (*Louis-Krages-Straße* 1997), über die Bremer Baumwollbörse (*Albert-Bote-Straße* 1991, *August-Dubbers-Straße* 2002, *Blendermannweg* 1970) Baumwolle importiert, Kaffee gehandelt (*Johann-Jacobs-Straße* 2009, *Carl-Ronning-Straße* 1951, *Ludwig-Roselius-Allee* 1962), Schiffe gebaut (*Nawatzkistraße* 1941, *Reeder-Bischoff-Straße* 1954, *Heinrich-*

Meyer-Straße 1941) und Wolle verarbeitet. Die 1883 gegründete Bremer Wollkämmerei (*George-Albrecht-Straße* 1954, *Richard-Jung-Straße* 1952) entwickelte sich zur größten Kämmerei in Europa (Brückmann 2008: 93). Die Bremer Reederei Norddeutscher Lloyd, dessen Gründer durch die *H.H.-Meier-Allee* 1956 und die *Crüsemannallee* 1957 bedacht sind, wurde in der Zeit der Auswanderungsbewegung in die USA vor dem Ersten Weltkrieg zur größten Passagierreederei der Welt (Brückmann 2008: 84).

4.2 Räumliche Konzentration thematischer Schwerpunkte

Die Stadtteile sind sehr heterogen mit den jeweiligen Kategorien und Themen ausgestattet. **Räumliche Konzentrationen sind dabei nicht zufällig angeordnet, sondern an das Bild und die Besonderheiten des Stadtteils angepasst.** Es wundert daher nicht, dass sich im Stadtteil Häfen zum Großteil Personen mit ökonomischem Bezug wiederfinden und im Stadtteil Horn-Lehe rund um die Universität eine hohe Dichte an Wissenschaftler_innen auf den Straßenschildern herrscht.

So passt es auch gut, dass sich klassische Komponisten in Schwachhausen konzentrieren. Wird es doch als „gediegenes [...] Quartier [...] gut situierter Bürger und Bürgerinnen“ (Francke, 2003: 186) angesehen. In Bremen sind 16 Straßen nach klassischen Komponisten benannt. Zwölf davon befinden sich im Stadtteil Schwachhausen und zwar räumlich eng beieinander. Die Straßen wurden zwischen 1875 und 1957 benannt. Begonnen wurde 1875, sogar noch zu Lebzeiten des Komponisten, mit der *Richard-Wagner-Straße*. Es folgten 1901 die *Lortzingstraße*, 1906 die *Brahmsstraße* und 1907 die *Schubertstraße*. In den 1910er Jahren erhielten Händel, Schumann und Liszt ihre Straßen und in den 1920ern Haydn, Beethoven, Strauß und Reger. Richard Strauß wurde wie Wagner bereits vor seinem Tod geehrt. 1957 bekam die 1928 benannte *Joseph-Haydn-Straße* noch einen *Joseph-Haydn-Platz* hinzu.

Die gestaltende und identitätsverstärkende Funktion von Straßennamen kommt ebenfalls durch die Waller Straßen, benannt nach Vertretern des evangelischen Christentums und der Reformation, zur Geltung. Personenbezogene Straßen mit religiösem Bezug sind am häufigsten im Stadtteil Walle zu finden. Die Straßen liegen auf kleinstem Raum zusammen und befinden sich nahe der St.-Marien-Kirche und der Wilhadi-Kirche. Die benannten Personen sind entweder evangelische Theologen oder wichtige Vertreter der Reformation des christlichen Glaubens. Das Jahr der Benennung der Straßen geht dabei weit auseinander. 1870 fing es mit der *Lutherstraße* an. Hinzu kamen 1873 die *Zwingli-* und *Calvinstraße* und 1894 die *Melanchtonstraße*. Gefolgt wurden sie von der *Erasmusstraße* 1906, der *Wichern-* und *Söderblomstraße* Mitte der 50er Jahre und zuletzt der *Johann-Bornemacher-Straße* 1961. Die weit auseinandergelagerten Benennungsjahre (1863-1961) der vorgestellten Waller Straßen, spiegeln zum einen wider, dass der evangelische Glaube in Bremen traditionell seinen Platz hat. Zum anderen zeigt es, dass sich Neubenennungen an dem bereits existierenden Gerüst der vergangenen Benennungen orientieren.

Personen der Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung und des antifaschistischen Widerstands oder der Verfolgten des Nationalsozialismus sind besonders häufig in den Stadtteilen Obervieland und Vahr zu finden. Die beiden Stadtteile wurden in der Nachkriegszeit neu erschaffen und wirken wie ein Themenpark des Antifaschismus. Die Benennung nach im Nationalsozialismus verfolgten Personen und nach Personen des aktiven Widerstands ist wie eine symbolische Handlung zur klaren politischen Positionierung: das neue Bremen und zukünftige Generationen sollen auf einem antifaschistischen Fundament stehen.

So wurden 1958/59 im Stadtteil Vahr gleich fünf Straßen nach Hitlerattentätern benannt: *Adolf-Reichwein-Straße*, *Carl-Goerdeler-Straße*, *Stauffenbergstraße*, *Wilhelm-Leuschner-Straße* und die *Witzlebenstraße*. Zuletzt kam 2001 mit der *Georg-Elser-Straße* eine weitere Straße dieses Themas hinzu.

4.3 Das Geschlechterverhältnis in der Bremer Straßenlandschaft

Weibliche Persönlichkeiten sind in der Bremer Straßenlandschaft stark unterrepräsentiert. Obwohl im Bremer Senat bereits 2008 beschlossen wurde, Straßen prioritär nach weiblichen Personen zu benennen (Bremische Zentralstelle für die Verwirklichung der Gleichberechtigung der Frau 2008), liegt der Anteil von weiblichen Personen im gesamten Untersuchungsgebiet nur bei 9,7%. Gemessen an der Länge der Straßen verschlechtert sich dieses Bild, da männliche Straßen durchschnittlich 125 Meter länger sind. Die geehrten Frauen lebten im Schnitt zwischen 1868 und 1942. Betrachtet man die Anzahl der Benennungen im Zeitverlauf (siehe Abbildung 8), wird deutlich, dass Straßen erst nach dem Zweiten Weltkrieg nennenswert nach Frauen benannt wurden. In den letzten 35 Jahren ist ihnen erheblich mehr Raum gegeben worden. 74% der aktuellen weiblichen Straßennamen sind in dieser Zeit benannt worden. In den Siebzigern ist auffällig, dass lediglich drei Straßen nach Frauen benannt wurden. Für die einhundert weiteren Straßen, welche 1970-79 personenbezogen benannt wurden, wurden Männer als Namensgeber auserwählt. In jedem weiteren betrachteten Zeitabschnitt wurden ebenfalls immer mehr männliche als weibliche Straßennamen vergeben. Auch im Zeitraum 2008 bis heute, in dem wie bereits erwähnt der Beschluss gilt, Frauen prioritär statt gleichermaßen zu berücksichtigen, liegt der Anteil der Benennungen nach Frauen nur bei 29%. Der Anteil der weiblichen Straßen auf Stadtteilebene schwankt zwischen 0 und 21%. Den höchsten Anteil gibt es im Stadtteil Obervieland und in Horn-Lehe. In den Stadtteilen Vahr, Huchting, Woltmershausen, Strom und Seehausen sucht man vergeblich nach einer weiblichen Persönlichkeit auf den Straßenschildern.

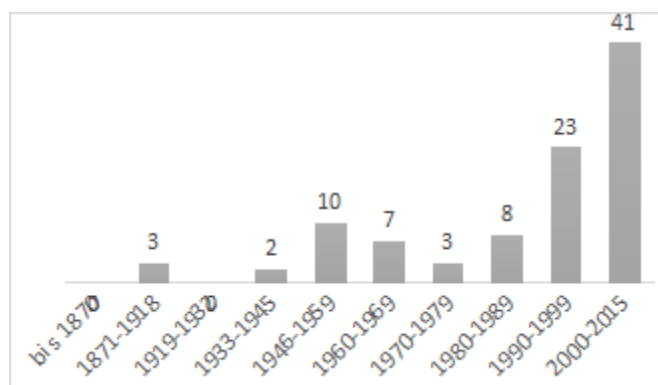


Abb. 8: Anzahl der Benennungen nach Frauen im jeweiligen Zeitabschnitt (eigene Darstellung, 2015)

Gesellschaftlicher Wandel ist demnach auch bei der Ehrung von weiblichen Persönlichkeiten zu erkennen. Hier treten die zwei zeitlichen Dimensionen einer Straßenbenennung gut hervor. Betrachtet man ausschließlich die Anzahl der Benennungen im Zeitverlauf (siehe Abb. 8), könnte man behaupten, es wurden erst in den letzten 35 Jahren die meisten Frauen geehrt, da es zuvor noch keine Frauen

gab, die bedeutende Taten vollbrachten. Die Daten der geehrten Frauen zeigen jedoch klar, dass auch Frauen des 18. Jahrhunderts einen erheblichen Anteil an der Formung der Gesellschaft hatten. Ihren Leistungen fehlte jedoch noch das nötige Prädikat ‚bewahrenswert‘. Die Auswertungen zu dem Geschlechterverhältnis in der Bremer Straßenlandschaft zeigen auch, dass das Erreichen eines politisch angestrebten Ziels voraussetzt, dass die Mitglieder der Gesellschaft dieses Ziel auch vertreten und umsetzen wollen. So wurde, trotz politischer Forderung nach einer überwiegenden Straßenbenennung nach Frauen, weiterhin vermehrt nach Männern benannt und das alte Bild der Überrepräsentation von Männern und ‚männlichen‘ Leistungen bleibt bestehen.

5. Fazit

Die Benennung einer Straße nach einer Person, welche gewisse Werte und Ereignisse verkörpert, kann als kulturpolitischer Akt verstanden werden. Er ist darauf ausgelegt, die zeitlichen Grenzen des kollektiven Gedächtnisses zu erweitern und die Vorstellungen der benennenden Gruppe vor dem Vergessen zu bewahren. Es wird dabei nur auf Aspekte der Vergangenheit zurückgegriffen, welche als kompatibel mit der Gegenwart und als schützenswert für die Zukunft erachtet werden. Die Straßennamenlandschaft kann also als Sinnbild dafür stehen, dass eine Gesellschaft oder ein beliebiges Kollektiv aus den Gräbern der Vergangenheit erwächst. Die Möglichkeiten der Rekonstruktion von Bremer Geschichte durch die aktuellen Straßennamen sind groß. Lokale Persönlichkeiten vermischen sich mit bedeutenden nationalen und internationalen und symbolisieren so auch das Abhängigkeitsverhältnis der lokalen Gegebenheiten von Ereignissen größerer Reichweite.

Den Bezug zum Raum stellt ein Straßename per se her, da er einen festgelegten Abschnitt des Raums benennt. Dieser Raum wird für viele Menschen unter eben jenem personifizierten Namen ein fester Bestandteil des Alltags. Auch wenn keine bewusste Auseinandersetzung erfolgt, sind Straßennamen bleibende Relikte der Vergangenheit und stehen symbolisch immer für zwei zeitliche Dimensionen. Zum einen für die Lebzeiten der geehrten Person und zum anderen für die Umstände der Zeit, die zur Benennung der Straße nach jener Person geführt haben.

Neue Straßennamen fügen sich, überwiegend unter Verwendung einer Person mit Bezug zur Stadt Bremen, in das bestehende Bild des Stadtteils ein und verstärken so dessen bezweckte Identität.

In dieser Arbeit sind gewiss nicht alle Interpretationsmöglichkeiten ausgeschöpft worden, zumal nur die aktuellen Straßen betrachtet wurden und nicht jene, die durch Umbenennungen heute aus dem Stadtbild entfernt sind. Die Vielfalt der dargestellten Ereignisse und Prozesse zeigt jedoch, dass aktuelle personenbezogene Straßennamen gut als Medium zur Erfassung der historischen Kontexte, der Stadtgebietsentwicklung und der Lebensumstände der geehrten Personen dienen können. Eine kritische Aufarbeitung darf allerdings nicht fehlen. Straßen benannt nach Kolonialisten, Heerführern und Kriegsfreiwilligen führen vor Augen, dass das heutige Bremen in seiner sozialen und materiellen Struktur eben auch aus diesen Zeiten erwachsen ist.

Literaturverzeichnis

Bering, Dietz/Großsteinbeck, Klaus (1994): Die Kulturgeschichte von Straßennamen. In: Muttersprache Heft 2/94. Seite 97-117.

Bering, Dietz/Großsteinbeck, Klaus (2007): Die ideologische Dimension der Kölner Straßennamen von 1870 bis 1945. In: Jaworski, Rudolf/Stachel, Peter (Hrsg.): Die Besetzung des öffentlichen Raumes. Politische Plätze, Denkmäler und Straßennamen im europäischen Vergleich. Berlin. Seite 311-337.

Betz, Fabien/Baumann, Dorethee/Steffen, Gabriele (2004): Integration und Nutzungsvielfalt im Stadtquartier. Berlin/Stuttgart: WEEBER+PARTNER Institut für Stadtplanung und Sozialforschung.

Bremische Zentralstelle für die Verwirklichung der Gleichberechtigung der Frau (2008): Pressemitteilung vom 2. September 2008. Abrufbar unter: <http://www.bremer-frauenmuseum.de/projekte/strassennamen.html> (Zugriff am 05.12.2015).

Brückmann, Asmut (2008): Bremen. Geschichte einer Hansestadt. Bremen.

Francke, Rosemarie (2003): Bremen und seine Stadtteile. Bremen.

Porsch, Monika (2010): Bremer Straßenlexikon. Bremen.

Sänger, Johanna (2006): Heldenkult und Heimatliebe Straßen- und Ehrennamen im offiziellen Gedächtnis der DDR. Berlin.

Schwarzwälder, Herbert (1995): Geschichte der Freien Hansestadt Bremen Bd. 1. Bremen.

Stachel, Peter (2007): Stadtpläne als politische Zeichensysteme. Symbolische Einschreibungen in den öffentlichen Raum. In: Jaworski, Rudolf/Stachel, Peter (Hg.): Die Besetzung des öffentlichen Raumes. Politische Plätze, Denkmäler und Straßennamen im europäischen Vergleich. Berlin. Seite 13-61.

Statistisches Landesamt Bremen (1979): Statistische Mitteilungen: Die Bevölkerungsentwicklung Bremens seit 1700, Heft 45.

Verheyen, Dirk (1999): Straßennamenpolitik und städtische Identität in Berlin. In: Segers, Rient T./Viehoff, Reinhold (Hg.): Kultur Identität Europa. Frankfurt am Main. Seite 333- 370.

Winkelmann, Helmut (1984): Das Recht der öffentlich-rechtlichen Namen und Bezeichnungen – insbesondere der Gemeinden, Straßen und Schulen -. Köln.