

# DER AUFBAU



HEFT 3

BREMEN · DEZEMBER 1966

20. JAHRGANG



**BREMER LANDESBANK**

**STAATLICHE KREDITANSTALT**

**ÖFFENTLICHE BAUSPARKASSE**

# **Institute die auch für Sie da sind!**

**Ganz gleich, ob Sie Ihr Geld anlegen  
wollen oder einen Kredit benötigen,  
in allen Geldangelegenheiten werden  
wir Sie gern beraten.**

Bremen, Unser Lieben Frauen Kirchhof 6  
Oldenburg, Markt 12/Berliner Platz 6  
Wilhelmshaven, Virchowstraße 21

## **BREMER AUFBAU GMBH**

**PLANUNG · BAUBETREUUNG · FINANZIERUNG**

Domshof 21 A

**BREMEN**

Telefon 32 16 39

# DER AUFBAU

(vormals: „DER WIEDERAUFBAU“)

MITTEILUNGSBLATT BREMISCHER AUFBAU-ORGANISATIONEN

unter Mitarbeit von:

Aufbaugemeinschaft Bremen e. V.; Vereinigung für Städtebau e. V., Bremen; Bund Deutscher Architekten im Lande Bremen e. V.;  
Vereinigung freischaffender Architekten und Bauingenieure e. V., Bremen; „Der Grüne Kreis“, Bremen

Heft 3

Bremen, Dezember 1966

20. Jahrgang

## INHALTSVERZEICHNIS

### Teil I

Fritz Schumacher  
Architekt BDA Gerhard Langmaack, Hamburg

Neue Stadtplanung und Baupolitik  
Professor Herbert Jensen, Braunschweig

Städtebauliche Erneuerung im Widerstreit der  
Interessen  
Dipl.-Ing. Herbert Dix, Köln

Funktionswandel und Gestaltungsprobleme im  
Stadtkern (aus „ingesta report“ 3/66)

Schlaglichter aus der „Roten Mappe“  
Dr. Herbert Röhrig, Hannover

### Teil II

Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen  
Gerhard Iversen

„Der Grüne Kreis“ – Bremen

### Teil III

Berichte der Betreuungsgesellschaften:

Bremer Treuhandgesellschaft  
für Wohnungsbau G. m. b. H.

Deutsches Heim

Bremer Aufbau G. m. b. H.

### Teil IV – Umschau

Stadtverkehrsdilemma in den USA

Berichte über U-Bahn-Bauten

USA-Studienreise für Städtebau und Städteplanung

Architektenhonorar verjährt in 30 Jahren

Plexiglas XT – Wellplatten jetzt auch in Rollen



## Vormittag im Schnoorviertel

Mit dem Schnoorviertel wurde in Bremen ein sichtbares Stück seiner Geschichte erhalten. Kein Wunder, daß es eine Reihe heimatbewußter Bremer gibt, die diesem Stückchen Mittelalter ihre ganze Liebe zuwenden. Durch Pflege von privater und städtischer Seite – geschützt durch ein von der Bürgerschaft am 3. Februar 1959 beschlossenes „Schnoorstatut“ – ist es bereits heute zu einem Kleinod im Herzen der Altstadt geworden. Eine Atmosphäre seltener Art umgibt den Besucher. Die Enge der Straße strömt mittelalterliche Geborgenheit aus, Liebe zum Kunsthandwerk blickt aus den Häusern und gepflegte Gastlichkeit lädt zum Verweilen ein. Fortbestand und Pflege des Schnoorviertels hat sich eine von Bremer Bürgern gegründete „Schnoor G. m. b. H.“ zur Aufgabe gemacht.

(Foto: Klaus Rohmeyer, Fischerhude)

# Fritz Schumacher

Von Gerhard Langmaack

Die Vereinigung für Städtebau veranstaltete am 28. Oktober d. Js. ihren ersten Vortragsabend für das Winterhalbjahr 1966/67. Das Thema lautete: Fritz Schumacher — Architekt, Stadtplaner und Schriftsteller — Ein Lebensbild. Der bekannte Hamburger Architekt BDA Gerhard Langmaack, der besonders durch seine Kirchenbauten hervorgetreten ist, unternahm es, den Lebensweg von Fritz Schumacher zu interpretieren.

Der Umbruch der Architektur in der Zeit um die Jahrhundertwende bis zum Ende der zwanziger Jahre verdankt auf dem Gebiete des Städtebaues Fritz Schumacher wichtige Impulse. Als Fachmann der städtebaulichen Praxis, als anregender Lehrer und als glänzender Publizist hat Fritz Schumacher, besonders während seiner Hamburger Jahre, eine starke Wirkung ausgeübt.

Als Sohn einer Bremer Familie verdient seine Erscheinung nicht zuletzt unser spezielles Interesse. Groß und ernst entstand am Rande des Vortrages die Frage: Wird unsere Zeit und die kommende noch solche Persönlichkeiten hervorbringen vermögen, die das Leben in seiner Ganzheit erfassen und zu gestalten versuchen und nicht der Auflösung durch Spezialisierung erliegen?

Herrn Architekt BDA G. Langmaack und dem Verlag sei an dieser Stelle herzlich gedankt für das Einverständnis, den Vortrag nachstehend wiedergeben zu dürfen. Das Büchlein Fritz Schumacher, herausgegeben vom Verein für Hamburgische Geschichte, ist erschienen im Hans-Christians-Verlag, Hamburg 36, Kleine Theaterstr. 10, in der Schriftenreihe Bedeutende Hamburger, Vorträge und Aufsätze, hrsg. vom VHG, Heft 12, Hamburg 1964. Der Ladenpreis beträgt DM 3,60. Der Abdruck dieses Vortrages erfolgt in der stillen Hoffnung, daß sich viele Leser ermuntern lassen, wie Fritz Schumacher das Leben in seiner Ganzheit zu sehen und so auch über die private Sphäre hinaus sich für die Gemeinschaft und das Gemeinwesen verantwortlich einzusetzen.

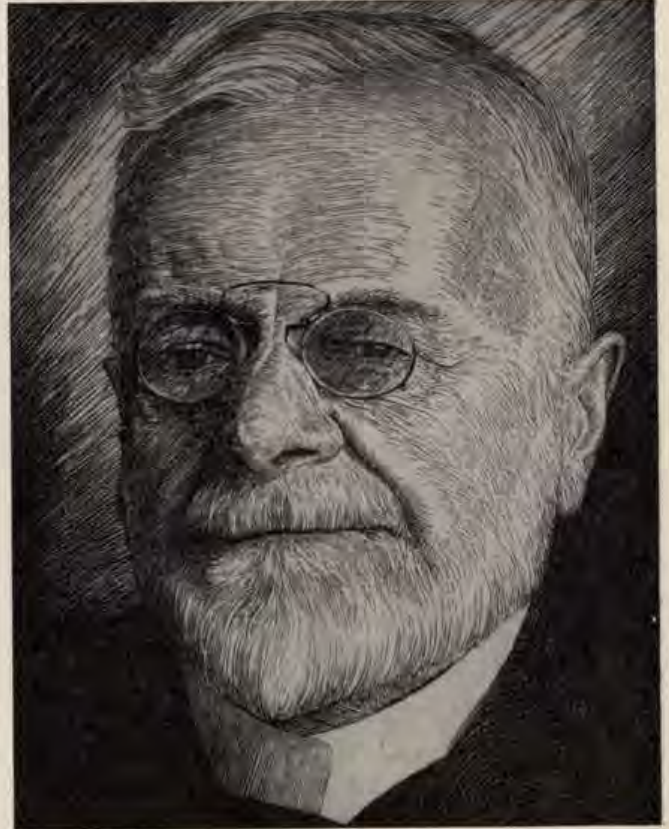
Die Schriftleitung

Es wird uns bei der Betrachtung derjenigen Persönlichkeiten, die für Hamburg von besonderer Bedeutung sind, so gehen wie dem bauenden Architekten, der seinen Plan gleichsam vorerst zerlegt und in Teilen ausführen läßt, ehe er ihn am Schluß als Ganzes dann zu repräsentieren vermag. Vollends geht es uns so, wenn wir den Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher darstellen sollen: Man wird es nur können, indem man die Fülle der Erscheinungen seines Lebens und Wirkens, die Vielfalt seiner Ausdruckskraft und seiner Gesamtpersönlichkeit entfaltet.

So lassen Sie sich bitte eine solche Entfaltung auch heute gefallen und helfen Sie mit zum Gelingen des Gesamtbildes, das uns den Mann zeigen soll, der für Hamburg eine weit über die Grenzen unserer Vaterstadt hinausreichende Wirkung hatte und der Wurzelboden und trächtiges Erbe für zukünftige Gestaltungskräfte bereitete und hinterließ!

In einem frühen literarischen Werk von Schumacher, unter dem Sammeltitel „Streifzüge eines Architekten“, ist ein Beitrag enthalten, der schon 1901 entstand, mit der Überschrift „Tradition und Neuschaffen“. Wenn man den Versuch machen wollte, das Wirken Fritz Schumachers einzufangen in eine Formel, so könnte dieses Begriffspaar uns behilflich sein zur Charakterisierung seiner Persönlichkeit. Dabei müßten eine Menge Nebenfragen ungedeutet liegen bleiben.

Vielleicht läßt es sich auch so sagen: Er war der Geschichte gehorsam und dem Zukünftigen geöffnet! „Das Verhältnis zur Vergangenheit ist vor allem nötig, um ein Verhältnis zur eigenen Zeit zu bekommen“, schreibt er in den „Grund-



Porträt Fritz Schumacher  
(Holzschnitt von Paul Helms)

lagen der Baukunst“. Und in einem Aufsatz über „Mechanisierung und Architektur“ heißt es: „Wir müssen lernen, das Gesicht nur nach vorwärts zu drehen; hinauf zu einer neuen Höhe, wo der Wind vielleicht schärfer weht, aber die Aussicht weit wird.“

Er ist in seinem Gehorsam ein wahrhaft Hörender und in seinem Neuschaffen ein wahrhaft Schauender! So lehrt sein Leben uns, auch zu hören und Ausschau zu halten.

Aus einer solchen Spannung heraus entsteht dann auch Schumachers eigentliches Wirken für Hamburg. Und hier treten neben die schöpferischen Eigenschaften noch zwei andere für seine Position wohl unerläßliche hinzu: kämpferischer Mut und überlegener Humor.

Die zahlreichen Schriften, die die Hamburger Arbeit begleiten, sind *Kampfschriften* und dienen zur Klarstellung seiner Absichten auf den verschiedenen Gebieten. Und die dichterischen Arbeiten, die entstanden sind, „um die Maschinerie des Denkens abzulenken, die sich nicht plötzlich in den Tagen der Ruhe zwischen erregender Arbeit gänzlich abstellen ließ“, verraten den fröhlichen, zu Scherzen aufgelegten Phantasiierer und den mit Jean Paulschem Humor begabten Schriftsteller.

★

Doch zurück zu unserer Zerlegungsarbeit an dem Bilde der Persönlichkeit. Wir wollen versuchen, in drei Abschnitten diese Arbeit zu leisten.

1. Fritz Schumacher als *Architekt*. Hierher gehören alle jene praktischen und besonders auch theoretischen Leistungen, die sich um das *Bauen* und die *Baukunst* bemühen.
2. Fritz Schumacher als *Stadtplaner*. Hierher gehören die verdienstvollen und grundlegenden Überlegungen bis hin zu den für Hamburg und die Unterelbe noch gültigen schöpferischen Leistungen, die dem eigentlichen Problem von *Mensch und Wohnung* gelten.
3. Fritz Schumacher als *Kunstfreund und Dichter*. Hierher gehören die Anstrengungen um die Verlebendigung künstlerischen Ausdrucks, die sich mit dem Begriffspaar *Kunst und Künstler* umschreiben lassen. Hierher gehören die Dichtungen und die sich durch alle seine Veröffentlichungen hindurchziehenden Sprachschönheiten, die unter dem Motto *Wort und Sprache* stehen können.

★

Das Wirken Schumachers — in den eben angegebenen Zusammenhängen — ist ohne den Hintergrund der Zeit, in der er lebte, nicht denkbar. Aber da gerade diese in alle Bereiche, die wir getrennt betrachten wollen, einflußreich hineinwirkt, sei es gestattet, die Hauptstation der Vita Fritz Schumachers im Zusammenhang mit seiner Zeit vorweg in Kürze zu zeichnen.

★

Allein schon die Spanne seines Lebens von 1869 bis 1947! Was ist innerhalb dieser achtundsiebzig Jahre alles geworden, vernichtet und neu entstanden.

Als anderthalbjähriger Junge ist Schumacher zum erstenmal in Hamburg gewesen. Die Postkutsche von Bremen, seinem Geburtsort, — eine Eisenbahnverbindung zwischen den Schwesterstädten bestand damals noch nicht — fährt eben, bevor die Tore der Stadt Hamburg geschlossen werden, mit ihm und seiner Wärterin hier ein —

und — im letzten Kriege sind es nach einem raffiniert ausgeklügelten System ganze Bombengeschwader, die der offenen Stadt Hamburg aus der Luft tödliche Wunden zuzufügen in der Lage sind.

★

Im Geburtsjahr von Fritz Schumacher, 1869 also, wird die Physik in England erstmalig als Lehrfach in den Schulen eingeführt —

und — ein letzter Aufsatz aus seiner Feder beschäftigt sich mit dem Thema: „Atomphysik und Architektur“.

★

Im Geburtsjahr von Fritz Schumacher gründen August Bebel und Karl Liebknecht die sozialdemokratische Arbeiterpartei —

und — heute ist sie im politischen Raum ein nicht mehr fortzudenkender politischer und kultureller Machtfaktor.

★

Vielleicht ließen sich noch andere Vergleichsbilder finden. Wie groß ist die Spanne, vor der wir erschreckt und bewundernd stehen, wenn wir sie uns verdeutlichen!

Streuen wir noch einige Künstlernamen in die Erinnerung, Namen von nicht minder bedeutenden Männern, die gleichaltrig oder fast gleichaltrig mit Schumacher waren:

Peter Behrens, Hans Poelzig, Frank Lloyd Wright, Max Slevogt, Lyonel Feininger, Henri Matisse, Hans Pfitzner ... Seine Jugendjahre verbringt Fritz Schumacher in Südamerika und in New York, wo der Vater in konsularischen Diensten steht.

Zum Studium ist er in München, wo er den Künsten und Wissenschaften zugleich begegnet, und in Berlin, wo ihm die soziale Frage entgegentritt.

Seine ersten Auslandsreisen weiten den Blick: Paris, Rom, London, Belgien und Holland.

Erste Veröffentlichungen erscheinen: So 1897 die Schrift „Im Kampf um die Kunst“, worin wir kluge Überlegungen und Auseinandersetzungen finden über den Wert oder Unwert des Historischen.

1899 wird er, der 30jährige, als Professor an die Technische Hochschule in Dresden berufen.

Um diese Zeit schreibt Chamberlain die „Grundlagen des 19. Jahrhunderts“. Haeckel betreibt seine monistisch-mate-

rialistischen Lösungsversuche der Welträtsel. Die Gebrüder Wright machen ihre ersten Menschendrachenversuche, vier Jahre, bevor das erste bemannte Motorflugzeug aufsteigt.

In die Dresdner Zeit fallen fruchtbare Begegnungen, und aus Dresden kommen große anregende Bewegungen, an denen Schumacher höchsten Anteil hat.

1906 findet die bedeutsame III. Kunstgewerbeausstellung in Dresden statt. 1907 sehen wir Schumacher als Mitbegründer des Deutschen Werkbundes.

Der 40jährige wird 1909 nach Hamburg als Baudirektor berufen. Den Beginn seiner Tätigkeit versteht er in den „Stufen des Lebens“ meisterhaft zu schildern, und wir werden beim Hören dieser Sätze gleich in die Problematik und in die Gesamtsituation seines Amtes geführt. Er schreibt in dem vierten Teil seines Buches:

„Als ich an meinem vierzigsten Geburtstag mein Amtszimmer im Bau Bleichenbrücke 17 zum erstenmal betrat, war der erste Brief, den ich auf meinem Schreibtisch vorfand, ein Gruß von Hugo Licht, (dem damaligen Stadtbaurat von Leipzig): er wolle nicht verfehlen, mir sein tiefes Bedauern auszusprechen, daß ich nun auch die Bahn der Charakterlosigkeit gehen würde, denn anders wäre auf einem Posten, wie dem unseren, nicht durchzukommen.“

Der erste Besuch, den ich erhielt, galt einer Petition hervorragender Bürger, den Bau des Blohmschen Hauses am Harvestehuder Weg zu verhindern, da es in Backstein gebaut werden sollte und seine Hauptfront nicht zur Straße, sondern zum Garten kehrte. Man war sehr erstaunt, als ich beides ausgezeichnet fand.

Die erste Zeichnungsrolle, die ich öffnete, war das Projekt des großen Gasometers in Fuhlsbüttel, zu dem ich mit Frist bis zum nächsten Mittag meine Zustimmung geben sollte. Ich zeichnete ihn in der Nacht, soweit es die bereits vergabene Konstruktion zuließ, um.

Die erste Baukonferenz, zu der ich geladen wurde, galt dem Schwesternhaus in Eppendorf, wobei der allgewaltige Direktor Professor Lenhartz plötzlich ein Projekt produzierte, das er sich auf eigene Faust hatte machen lassen. Trotz seines Protestes verlangte ich eine Woche Zeit, um ein billigeres vorlegen zu können.

Die erste Behördensitzung, die ich mitmachte, ließ einen Bebauungsplan auftauchen, der es unvermeidbar machte, meinem Kollegen vom Ingenieurwesen, der ihn aufgestellt hatte, den Krieg zu erklären.“

Das Amt des Baudirektors erfährt unter Fritz Schumacher allmählich einen völligen Wandel der inneren Struktur.

Nach dem Kriege 1914—18 steht Schumacher gleichsam an der Spitze einer geistigen Nebenregierung in Hamburg zusammen mit Adelbert Alexander Zinn, Hans W. Fischer, Polizeioberst Danner, Ernst Levalter in dem „Werkbund geistiger Arbeiter“. Dieser Kreis bereitete Wesentliches geistig vor, so unter anderem die Statuten der neu zu gründenden Universität.

Das Jahr 1919 ist eines der produktivsten auf fast allen Gebieten. Die durch den Krieg gestauten Umbruchkräfte werden frei zu Überlegungen schöpferischen Vordringens und innerer Besinnung.

Zu der großen Reihe bahnbrechender Erkenntnisse gibt auch Fritz Schumacher wesentliche Beiträge. Es lohnt schon, einmal die Gesellschaft vorzuführen, in der wir uns in diesem Umbruchjahr befinden, und die Persönlichkeiten zu nennen, die hier mitgewirkt haben:

Der Philosoph Ernst Cassirer arbeitet an dem Erkenntnisproblem in der Philosophie und den Wissenschaften neuer Zeit.

Karl Jaspers schreibt seine „Psychologie der Weltanschauungen“.

Der Theologe Karl Barth schreibt seinen berühmten Kommentar zum Römerbrief, die Grundlage der dialektischen Theologie und die Absage gegen Historismus und Liberalismus.

Der Pädagoge Peter Petersen stellt die Zielforderungen der „neuen Schule“ auf.

Der Architekt Otto Bartning bringt sein Büchlein heraus „Vom neuen Kirchbau“.

Der Architekt Walter Gropius gründet das Bauhaus in Weimar, später Dessau.

Und der Architekt und Städteplaner Fritz Schumacher veröffentlicht gleich mehrere Bücher, zum Teil als 2. Auflage. So unter anderem:

„Die Kleinwohnung“. In diesem Buch ist wohl der erste systematische Angriff auf die bisher geübte Stadtplanungsarbeit zu sehen.

„Hamburgs Wohnungspolitik von 1818—1919“; eine ernste Besinnung und Wegweisung zugleich.

„Wie das Kunstwerk ‚Hamburg‘ nach dem großen Brande entstand“; gleichsam ein Lehrbuch für den modernen Städtebau.

Die „Grundlagen der Baukunst“ waren schon erschienen. Es ist eigentlich das Buch für jeden werdenden Baumeister und für solche, die glauben, es schon zu sein.

Und schließlich „Das Wesen des neuzeitlichen Backsteinbaues“, eine grundsätzliche Auseinandersetzung mit einem Baustoff, der gerade durch Schumacher für Hamburg zu einem baukünstlerischen Mittel ersten Ranges erhoben wurde.

Weitere Stufen seines Wirkens: Fritz Schumacher wurde von einem klugen Bürgermeister und Senat auf Grund eines gewonnenen Wettbewerbes zur Aufstellung eines ganz neuen Bebauungsplanes für die zu entfestigende Stadt Köln im Jahre 1920 auf drei Jahre beurlaubt. Der damalige Oberbürgermeister von Köln, Konrad Adenauer, versuchte natürlich, Schumacher ganz zu gewinnen. Und es ist aufschlußreich für beide Teile, darüber in den „Stufen des Lebens“ nachzulesen: „Adenauer war nur halb zufrieden; er opferte einen Nachmittag zu einem Ausflug ins Siebengebirge, um alle seine diplomatischen Künste auf mich loszulassen — aber ich überstand diese Qual, und der Pakt auf drei Jahre wurde abgemacht.“

In einem großangelegten Buch hat Fritz Schumacher Rechenschaft über seine Tätigkeit in Köln gegeben, die letztlich nicht ohne Gewinn für Hamburg war. 1923 erscheint bei Callwey „Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt“.

Nach einer schweren Erkrankung, die Schumacher befiel, als er körperlich völlig erschöpft aus Köln nach Hamburg zurückkehrte, warteten eine Menge aufgesparter Aufgaben auf ihn. Schumacher hatte während seiner Kölner Zeit eine Berufung nach Berlin an die Technische Hochschule und die Bauakademie zum Anlaß genommen, um einen tiefgreifenden Umbau in den städtebaulichen Praktiken in Hamburg zu erwirken.

Solche Berufungen pflegen ja bis in unsere Tage hinein zu gegenseitigen Komplimenten, Bedingungen und Resignationen zu führen. Schumacher blieb in Hamburg! Er begann die für ihn schwere Aufgabe, eine Front aufzulösen und zu meistern beziehungsweise zu erweichen, bis äußere politische Umstände seinen Absichten zu Hilfe kamen oder aber sie vernichteten.

★

Zahlreich sind die Ehrungen, die ihm bis in sein hohes Alter zuteil wurden und die auch diejenigen ehren, die sie ausgesprochen haben. Er war dreifacher Ehrendoktor — der Ingenieurkunst, der Technik und der Medizin — Senator der Deutschen Akademie in München, Ehrenmitglied der Akademie der Künste in Dresden und Wien und der Akademie für Baukunst in Berlin. Er war korrespondierendes Mitglied des königlichen Instituts britischer Architekten in London und des amerikanischen Instituts der Architekten in Washington.

Ihm wurde die Goethemedaille und der Lessingpreis der Stadt Hamburg zuerkannt.

Seine Absetzung 1933 hat er vornehm verwunden. Auf Drängen seiner Gegner hat er selbst seinen Nachfolger vorgeschlagen.

Seine Zwangspensionierung hat uns noch 17 Bücher und Schriften gebracht, ein unausschöpfliches Erbe, wofür wir dankbar sind.

In seinem noch von ihm sorgfältig behüteten Manuskript der „Selbstgespräche“ — den Druck hat er nicht mehr erlebt — zeichnet er die letzten von hartem Schicksal getroffenen Jahre der Ausbombung, der Flucht aus Hamburg, der Krankheitszeiten. Diese „Gespräche“ zeigen aber auch den unverwundbaren Geist seiner Persönlichkeit.

Einen Tag nach seinem 78. Geburtstag, am 5. November im Jahre 1947, ist er von uns gegangen.

Wir konnten an seinem Sarge ausrufen: „In welcher verschwenderischen Fülle hat Fritz Schumacher sein Werk getan, den Samen ausgestreut in die Breite und in die Tiefe. An uns liegt es, ob wir einen Ackerboden bereit haben, von diesem Samen aufzunehmen und ihn in uns aufgehen zu lassen.“

## 1. Fritz Schumacher als Architekt

Schon seine erste große literarische Arbeit über den florentinischen Architekten „Leon Battista Alberti und seine Bauten“ ist bezeichnend für Schumachers humanistische Denkrichtung und seine Aufgeschlossenheit für architekturtheoretische Probleme.

So ziehen sich denn durch sein ganzes Leben als Architekt, als lehrender und schaffender Baumeister, die immer wieder neu gestellten und zu beantwortenden Fragen nach der Baukunst. Die frühen Schriften bringen immer wieder neben den kulturpolitischen Auseinandersetzungen, neben schöngestigen Aufsätzen oder fachlich gezielten Beiträgen, Auseinandersetzungen, die sich um die Baukunst mühen.

1923 verdichteten sich Schumachers Gedanken zu dem wundervollen Beitrag im „Handbuch der Architektur“ über „Das Wesen des architektonischen Gestaltens“.

Während seiner schweren Krankheit schrieb er in den „leichteren Stunden“, sobald die Krankenschwester ihn nicht beobachten konnte, diese „Ästhetik der Baukunst“. Sie konnte nur auf spärlicher Literaturgrundlage aufgebaut sein, hatte aber dadurch das Gute, „daß ich mir“ — so schreibt Schumacher — „meine Gedanken ganz unbeeinflusst von den Strömungen der Zeit machen konnte.“ Diese Arbeit „wurde unbewußt zu einem Protest gegen das einseitige Evangelium der Mächte des Verstandes, die in ‚Zweckmäßigkeit‘ und ‚Konstruktionsbetonung‘ die einzigen legitimen Kräfte des baulichen Schaffens sehen wollten.“ Fünfzehn Jahre später hat Schumacher dann in dem groß angelegten Buch über den „Geist der Baukunst“ in dem ersten Teil über „Das Ringen um Erkenntnis der Baukunst“ den notwendigen historischen Weg nachgeholt.

Heydenreich nennt dieses Buch eine „Architektur-Theorie der Zeitwende vom 19. zum 20. Jahrhundert“. Es ist ebenso eine Bauästhetik wie eine Baulehre, eine Wesensbestimmung der Architektur, die sowohl vom Betrachtenden wie vom Schaffenden her zu gewinnen gesucht wird. Es ist „eine wahrhaft klassische Rechtfertigung der Baukunst als Kunst“. Wer einmal eingedrungen ist in die Abschnitte über die mancherlei Wirkungen des baulichen Kunstwerkes und über die Mittel und Ziele baulichen Gestaltens, der steht vor vielen Gebilden unserer Tage, die sich als Architektur ausgeben, nur wie vor Andeutungen und Vorbedingungen, um nicht zu sagen Auflösungen von dem, was unter Baukunst verstanden sein will.

Die „Grundlagen für das Studium der Baukunst“, 1916 erschienen und 1947 vollständig neubearbeitet, sind eine Einladung in die Werkstatt des Architekten.

In dem neuen Vorwort schreibt Schumacher selbst davon: „Mehr als der Träger irgendeines anderen Berufes sind wir Architekten an die richtige Erkenntnis unserer Mitmenschen gebunden, denn sie haben es in der Hand, unser Streben zum Grünen oder zum Dorren zu bringen. Deshalb darf es uns nicht verdrießen, sie immer wieder in die Werkstatt unseres Wollens einzuladen.“

In dem großen Kapitel „Vom Entwerfen“ spricht uns Schumachers ganze Fähigkeit des Lehrenden und überzeugenden Baumeisters an.

Wenn ich gefragt würde, welches Buch am meisten zur rechten Auffassung meines Berufes als Architekt beigetragen hat, so würde ich ohne Zögern die 1916 erschienenen „Grundlagen der Baukunst“ nennen!

Noch ganz und gar in diese Reihe architektur-theoretischer Bücher gehört das 1935 herausgebrachte Buch „Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800“. Ging es doch hierbei um die Betrachtung eines Stückes Bauentwicklung, das bis in die vom Verfasser selbst leibhaft durchlittene Gegenwart führte. Schumacher hat denn auch dieses Buch als einen Versuch betrachtet, für die wichtigsten Bauaufgaben dieser Epoche seit Schinkel bezeichnende Beispiele zu finden, um hieraus, wie er meint, „Fäden“ klar zu machen, aus denen später einmal das Bild der endgültigen Geschichte dieser seltsamen Zeitperiode gewebt werden wird, zu dem man heute nur Vorarbeit leisten kann. In wenigen, aber Zeit und Persönlichkeit treffend charakterisierenden Beispielen dieses Buches bringt Schumacher auch aus seinem eigenen Schaffen unter anderem Abbildungen des Krematoriums in Dresden aus dem Jahre 1908, in dem sich unzweifelhaft das Ringen um neue Gestaltungen jenseits aller historischen Formen offenbart und das noch durchzogen ist von dem mutigen Vorandrängen des Jugendstils.

Er ist weiter vertreten mit dem Bau des Museums für Hamburgische Geschichte, begonnen 1913, mit einer Volksschule von 1914, seinen Stadtparkideen und dem Krematorium in Ohlsdorf 1930. Und unter den Industriebauten sehen wir die klare sachliche Bauform der Wasserflugzeughalle in Travemünde.

Schon greifen die Beispiele auch ins Gebiet des Städtebaus in diesem Werk, und aus Schumachers Wirken ist das Beispiel der Jarrestraßenbebauung — ein Umlegungsplan einer gesetzeskräftigen Bebauung — sowie die Grüngürtelplanung in Köln aus den Jahren 1921/23 nicht wegzudenken.

Fritz Schumacher als Architekt ist unser Teilthema. Wir haben bisher nur von seinen architektur-theoretischen Gedanken und einigen baulichen Beispielen berichtet. Die praktischen Aufgaben, die ihm gestellt wurden, waren ungeheuer! Und nur ein Mann von so überragenden Kenntnissen und einem solchen Bienenfleiß war imstande, sie zur Zufriedenheit seines Auftraggebers, des Hamburger Staates, alle zu erfüllen.

In dem zweibändigen Werk „Hamburger Staatsbauten von Fritz Schumacher“ sind die Bauten bis 1921 sorgfältig zusammengestellt. Später sind noch eine Reihe sehr wesentlicher Dinge entstanden. Daß Schumacher so wenig Privatarchitekten unmittelbar zur Lösung der Staatsaufgaben heranzog, haben wir ihm oft zum Vorwurf gemacht, aber sein Ehrgeiz ließ es nicht zu, obwohl er zugleich ungewöhnlich bescheiden und selbstlos war.

Schumacher tat jede neue Aufgabe ganz. Und es nimmt nicht wunder, daß er, der für Hamburg und das norddeutsche Großstadtklima den Backstein vom ersten Tage seines Wirkens an propagierte, hier mit aller zu Gebote stehenden Gründlichkeit zu Werke ging. So entstand 1919 das Buch „Das Wesen des neuzeitlichen Backsteinbaues“.

Noch in seinen „Selbstgesprächen“, in den letzten Jahren seines Lebens zusammengestellt, ist ein Abschnitt vom „Zauber des Backsteins“ enthalten. Dabei war er keineswegs fanatisch einseitig, hat er doch selber in einigen Beispielen in Werkstein gearbeitet. Und als ich einmal die Aufforderung bekam, auf einer Tagung der am Edelputz Interessierten, die hier in Hamburg stattfinden sollte, über das Thema „Putzbau an der Wasserkante“ den Hauptvortrag zu halten, hat er mich schmunzelnd dazu ermutigt.

★

Innerhalb des großen Aufgabengebietes der praktischen Bau-durchführung stehen die Schulbauten wohl an allererster Stelle. Hier öffnete sich Schumacher, dem von Beginn seiner

Architektenlaufbahn an die Erziehungsfragen besonders wichtig waren, ein großes Feld für seine theoretischen und praktischen Ideen. Das Schulwesen in Hamburg, einschließlich des Berufsschulwesens, forderte zahlreiche Bauten. Hier ist es nun bewundernswert, wie Schumachers eigene Untersuchungen auf diesem Gebiet übereinstimmten mit den Reformplänen der Pädagogen seiner Zeit. Und wenn wir heute in unserem Schul- und Bauwesen große Fortschritte auf dem Gebiete des Schulbaues zu verzeichnen haben, so ist das zweifellos ein sichtbares Erbe seines Wirkens. Schon in seinen 1906 erschienenen „Streifzügen eines Architekten“ spricht er von Erziehungsaufgaben.

1916 schreibt er über „Ausblicke für die kunsttechnische Zukunft unseres Volkes“. Hier sieht er deutlich den neuen Weg pädagogischer Universalität in der Schule.

1918 gibt der Deutsche Ausschuß für Erziehung und Unterricht eine Schrift heraus über „Die Reform der kunsttechnischen Erziehung“ aus der Feder Fritz Schumachers.

Und noch einmal greift er den in seiner „Kulturpolitik“ gesponnenen Faden am Ende des letzten Krieges wieder auf und hinterläßt uns eine Schrift mit dem Titel „Erziehung durch Umwelt“. Daß darin die Schule eine besondere Rolle spielt, versteht sich von selbst. Ein Zitat aus der „Kulturpolitik“ von 1920:

„Es hängen für die Erziehung eines neuen Geschlechtes große Ziele zusammen mit dem Erwecken des Verständnisses für praktisches Gestalten im Aufbau unseres neuen Schulsystems. Wenn man sie in solchen kurzen Zügen entwickelt, kommt man sich leicht vor wie der Knabe, der beim Pflanzen des Obstkernes bereits vom neuen Baum und seinen Früchten träumt. Vielleicht wird man manches Jahr sein zuversichtliches Tun belächeln und ihn vergebens nach dessen Erfolg befragen, und doch wird eines Tages der neue Baum nur dadurch vorhanden sein, daß dieser unscheinbare Kern rechtzeitig in die Muttererde versenkt wurde.“

Innerhalb der Schulbauten, deren Gestaltung im wesentlichen noch von einengenden Platzgebilden, beschränkten Finanzen und wachsenden Schülerzahlen abhingen, geht ein folgerichtiger Weg vom „echten Schumacher“ zum „sachlichen Schumacher“, der selbst einmal schreibt:

Auf dem Gebiet der Schulbauten „möchte ich aus der Fülle der Lösungen vor allem die Schule auf der Veddel als Repräsentanten des vollausgereiften Volksschulbauprogramms herausgreifen und die ‚Walddörferschule‘ in Volksdorf als Beispiel dafür, wie man durch die Vereinigung einer höheren Schule mit einer Volksschule unter Verminderung der Kosten eine Gruppe schaffen kann, die ungewöhnlichen Charakter trägt“.

Zur Illustrierung, wie die Schulbauten Schumachers auf immer neuen Grundstücken, mit immer neuen Schwierigkeiten zustande kamen, nur ein Beispiel.

Die Bürgerschaft hatte den Bau, dem noch das sparsame Programm zugrunde lag, im Entwurf ablehnen wollen. Es handelte sich um den Bau der Schule Ahrensburger Straße mit der ungewöhnlich konkaven Rundung, auf die die Schule sich aufbaut. Es wurde eine Kommission eingesetzt. Schumacher schreibt: „Ich habe damals der hierfür eingesetzten Kommission gegenüber ein gewagtes Spiel getrieben. Sie berief die entscheidende Sitzung in einer Schule ein, deren viel geringere Krümmung in Gegensatz zu meinem Vorschlag gebracht war. Denn man hatte die in ihr durch die Biegung entstandene Verschiebung der Klassenform als das Äußerste des Erträglichen bezeichnet. Wir tagten in einem ihrer Klassenräume, und als einige Redner feststellten: ‚Ja, hier geht es noch, — aber mehr nicht!‘, bat ich ums Wort und sagte: ‚Mehr ist auch gar nicht nötig. Wenn es hier geht, haben Sie meinem Vorschlag zugestimmt. Ich habe mir nämlich erlaubt, diesem Raum durch kaschierte Wände die Form der Klassenräume zu geben, die in der beantragten Schule entstehen. Sie sitzen in einem solchen Raum.“

Da ging eine unbeschreibliche Empörung über diese hinterhältige Behandlung einer erhabenen Kommission los. Aber ich sagte sehr ernst: ‚Ich halte den vorgelegten Entwurf für

die grundsätzlich beste Form, die man der Aufgabe auf diesem schwierigen Bauplatz geben kann, und habe daher nicht etwa nur als Vater eines besonders geliebten Kindes, sondern als verantwortlicher Berater der Stadt das Recht und die Pflicht, mich mit allen Mitteln verständlich zu machen und übereilte Beschlüsse zu verhindern.' Unter diesem Eindruck vertagte der Vorsitzende den Beschluß, und man beruhigte sich in meiner Abwesenheit."

Über 20 Schulen sind aus Schumachers Werkstatt hervorgegangen, und sie tragen die charakteristische Handschrift unseres Meisters, aber auch die charakteristische Situation der Zeit: eine fühlbare Diskrepanz zwischen dem Idealprogramm der Ober Schulbehörde und der einem überholten Kanon huldigenden Finanzverwaltung. Zitat: „Das Streben, das dahin zielt, ein Gefühl für geschmacklichen Anstand auch in der breiten Menge heutiger Stadtmenschen zu erwecken, hat in der Schule den Punkt, wo es zwanglos ansetzen kann. Denn die Eindrücke, die das Kind aus der Umgebung seiner Schule ins Leben mit hinaus nimmt, können etwas sein, das die ganze Vorstellung des Menschen beeinflusst und ihm den Maßstab seines Urteils gibt."

So geht neben der Erziehung durch den Lehrer eine Erziehung durch den Baumeister leise und unvermerkt einher."

Zwischen die vielen Schulbauten schieben sich nun eine große Reihe anderer Bauaufgaben. Ich kann hier nur eine Auswahl benennen und die Parade an unserem geistigen Auge vorbeiziehen lassen.

Das neue Justizgebäude und das Finanzgebäude waren besonders interessante Aufgaben. Die Kapelle 13 auf dem Ohlsdorfer Friedhof und das Krematorium. Merkwürdig, er hielt dies letztere Werk für seine eigentlich reifste Schöpfung!

Feuerwachen, Gewerbehäuser, Lotsenhaus, Krankenhäuser, Postgebäude ließen keine Einseitigkeiten oder gar ein Spezialistentum aufkommen. Aber auch ingenieurmäßige Bauten wurden von ihm bearbeitet. Von der Seeflughalle in Travemünde sprachen wir schon, dazu kamen das Heringskühlhaus und die Verbrennungsanstalt und immer wieder Brücken, die in ihre Umgebung eingepaßt werden mußten.

Einer seiner liebsten Bauten war das Museum für Hamburgische Geschichte. Wer noch die Vorläufer, die Kellermagazine des alten Johanneums am Speersort gekannt und die darin versteckten und gestapelten Schätze bewundert hat, kann sich ungefähr eine Vorstellung machen von der Schwierigkeit, dies alles in einem wohlüberlegten Bau unterzubringen, der zugleich weit genug sein mußte, um alles zu beherbergen, was aus einer wachsenden Großstadt ständig zufällt, erhaltenswert ist und das vaterstädtische Geschichtsbewußtsein wach erhält und stärkt.

Schumacher widmet diesem Bau, an dem er wohl über neun Jahre gearbeitet hat, einen eigenen Aufsatz in seinen „Selbstgesprächen". „Unter voller Zustimmung des Direktors entstand ein Museumstypus, dessen Wesen daran besteht, wohl Räume zu schaffen, die ganz individuellen Forderungen des Programms angepaßt sind, die aber überall, wo das nicht nötig ist, neutral bleiben."

„Ein Weg zwischen der Szylla des neutralen Magazins und der Charybdis der dekorativen Attrappe." Schumacher hatte zudem noch die Anforderung der gegebenen Landschaft der Stadtgrabenanlagen zu respektieren und hatte dem ganzen Bau bewußt keine falsche Monumentalität gegeben. Im Laufe der Zeit haben wir ja erlebt und erleben es bis heute, daß man anscheinend den umgekehrten Weg nicht mehr kennt, daß auch ein Bauwerk seine Forderung an die Landschaft stellen kann.

Mögen wir in dieser Fülle der großen Staatsbauten des Oberbaudirektors von Hamburg nicht alle Bauten aufgezählt haben, sie stehen jedenfalls heute noch deutlich in unserer Stadt, an einigen Stellen wohl durch den Krieg angeschlagen und nicht deutlich mehr in einem Zusammenhang mit ihrer Zeit geblieben. Warum kehren heute so viele diesem Baumeister den Rücken?

Einer seiner Nachfolger, der ihm nicht das Wasser reichen konnte, ließ Fritz Schumachers sämtliche Großfotos der Staatsbauten aus den Fluren der „Bleichenbrücke" ostentativ entfernen. Und es gibt heute Kollegen, die ihn wohl als einen genialen Architekten bezeichnen, aber zugleich erklären, er hätte nicht bauen sollen. Kam die eine Reaktion aus einer mehr als dummen Überheblichkeit, so bedrückt uns die andere doch sehr.

Niemand hat besser zu sagen vermocht als Fritz Schumacher, wie sehr die innere Seite eines Menschen, sein Charakter, seine Bildung, sein Verantwortungsgefühl, seine ganze Liebe im Bauen Ausdruck findet. Und niemand wird abstreiten können, daß die starke Persönlichkeit Schumachers durch all sein Handeln hindurchstrahlt, also auch seinen Bauschöpfungen anhaftet.

Nur der Liebende vermag in ihnen zu lesen, was der Liebende erdacht und gebaut hat. In Fritz Schumacher ist kein Bruch mit der Vergangenheit vollzogen, das macht ihn bei vielen vielleicht verdächtig. Bei Fritz Schumacher ist die Ablösung des Historismus durch den Jugendstil bis in seine letzten Bauten irgendwo sichtbar geblieben, das macht ihn vielen fremd. Bei Fritz Schumacher ist kein Verlust des Dekorativen zu verzeichnen, das macht ihn in manchen Augen unglaubwürdig. Bei Fritz Schumacher steht immer die ganze Persönlichkeit hinter allen, auch den baulichen Äußerungen, und das ist heute für viele nicht mehr recht vorstellbar, wo die Anonymität des Daseins uns alle beherrscht.

In diesem Zusammenhang habe ich Schumacher gegenüber einmal geklagt darüber, daß eine bestimmte Fassade in den Großen Bleichen während eines Jahres dreimal umgebaut wurde, und wir scherzten dabei über die „Ewigkeitswerte" der Architektur.

Hinter Schumachers Fassade und Bauten wird der Kampf seines Lebens und die Hoheit seiner inneren Würde unabhängig von Modeströmungen sichtbar bleiben.

## 2. Fritz Schumacher als Stadtplaner

Doch wir wollen unser Zerlegungsprogramm weiter durchführen und ein wichtiges, wenn nicht das wichtigste Gebiet in seinem Wirken betrachten: die Stadtplanung.

Es ist wohl nur ein folgerichtiger Weg gewesen, auf den Fritz Schumacher hier geführt wurde. Wer so wie er die kulturpolitischen Probleme einer Zeit, ihre soziologischen Zusammenhänge, die sozialen Grundfragen im Zusammenleben der Menschen, die erzieherische Seite gestalterischer Ergebnisse und die künstlerischen Notwendigkeiten in sich aufgenommen und verarbeitet hat, den treibt es nicht nur, der wird getrieben zur höchsten Kunst, die uns heute mehr denn je anbefohlen ist, zur Kunst des Städtebaues. Der universale Geist Fritz Schumachers hat uns diese Kunst ganz neu in den Griff bekommen lassen, und er hat ihr ganz neue Wege gewiesen, die die Zeit des beginnenden zwanzigsten Jahrhunderts gehen mußte, und die zu verfolgen und auszubauen unserer Generation verantwortlich befohlen ist.

Wenn wir nur ein wenig in das Wirken Schumachers auf diesem Gebiet hineinschauen, werden uns die Zusammenhänge wohl deutlich, aber auch das Erbe, das er uns auch hier weiterzutreiben hinterlassen hat.

„Man hat den Weg, den wir in den letzten 25 Jahren im Kampf für innere künstlerische Erneuerung durchgemessen haben" — so schreibt Schumacher in seinem Buch von 1923 über Köln — „scherzhaft den Weg ‚vom Sofakissen zum Städtebau' genannt."

Das soll heißen, vom lange gehegten Wahn, vom Ornament, also der künstlerischen Detailform aus zu einer Neugeburt unserer verschütteten Gesamtkultur zu kommen, sind wir Schritt um Schritt zur Erkenntnis vorgedrungen, daß wir vom entgegengesetzten Ende, nämlich von der künstlerischen Disposition der Stadtgrenzen, also vom ‚Städtebau' ausgehen müssen. Aber der Weg ist damit noch nicht zu Ende..."

Schon 1904 setzt Schumacher sich erstmalig mit städtebaulichen Fragen auseinander. In den ersten „Streifzügen eines



Architekten" schreibt er über „die architektonische Aufgabe der Städte“. Und dann läßt ihn der Gedanke nicht mehr los. Vollends in Hamburg! Er war nach Hamburg berufen worden, um Bauten auszuführen, und das ist denn ja auch in reichem Maße geschehen. Doch hierzu hören wir ihn selber: „Aber ich sah bald, daß die ungeschriebene Verantwortung meiner Stellung über alles das hinausging.“

Zunächst beschäftigten ihn einzelne Überlegungen städtebaulicher Art, so der Stadtpark, die Umgebung der Michaeliskirche und besonders der Durchbruch der Mönckebergstraße.

„Aber“ — schreibt er weiter — „das waren schließlich doch nur Spezialaufgaben. Um die Hauptaufgabe überhaupt anfassen zu können, mußte man die Bebauungspläne in die Hand bekommen, vor allem, um die bereits bestehenden verhängnisvollen Bebauungspläne umzugestalten.“

Die Bebauungspläne waren in Hamburg aber Sache des Ingenieurwesens, und es gab einen erbitterten Kampf, bis Schumacher sie in seine Gewalt bekam und um die Hinterflügelbauten, die man für ein unabwendbares Schicksal hielt, ausrotten zu können.

„Alle die vielen Bücher und Schriften, die ich vor 1933 habe erscheinen lassen“ — schreibt er — „waren Kampfschriften, bald offene, bald getarnte; sie waren die helfenden Grundlagen, um die vielen sozialpolitischen Ziele zu erreichen, die ich in meinem Beruf auftauchen sah und die ich nur durchsetzen konnte, wenn ich nicht allein mit dem Zeichenstift, sondern auch mit der Feder kämpfte. In vielen Vorträgen diente dann auch noch das lebendige Wort dazu. Nur so konnte man sich verständlich machen, wenn man im Backsteinbau, in der Grün- und Parkpolitik, in der Kleinwohnungsfrage, der Bodenpolitik, dem Städtebau, der Landesplanung und zahlreichen Einzelfragen der Kulturpolitik (Universität, Kunstpflege, Stilfragen, Schulfragen) bestimmte Ziele verfolgte, die noch nicht Gemeingut waren.“

Alfred Lichtwark schreibt 1911 einmal an seinen Freund Gustav Pauli: „Dein Bremer Landsmann (gemeint ist Fritz Schumacher) macht seine Sache sehr gut. Er kriegt die ganze Stadt in die Mähe. Seine Verbesserungen in der Mönckebergstraße, seine Regulierung der Umgebung von St. Michaelis sind trotz aller Gegenmienen des Tiefbaues angenommen.“

Es muß einmal die Situation gesehen werden, in die Fritz Schumacher hineinzuwirken hatte und in der alle jene großen Pläne städtebaulicher Gesamterneuerung „reifen“ sollten, von denen er schreibt und die in zähem Kampf für Hamburg und somit für alle von so großer Bedeutung wurden.

Man muß das lesen, was er teils in sachlicher Argumentation, teils in bitteren Vorwürfen zu dieser Situation schreibt, wenn man die städtebaulichen Leistungen Schumachers recht würdigen will.

Aus den Selbstgesprächen: „Es waren Lokalprobleme, die mich praktisch berührten: Fragen städtebaulicher Art, für die man in Hamburg, das auf diesem Gebiet seit Jahrzehnten unter der despotischen Herrschaft von Ingenieuren stand, nicht das geringste Verständnis zeigte.“

Oder an anderer Stelle: „Das Machterbe des Ingenieurwesens war in Hamburg ungebrochen, und es hatte in seinem Chef, dem ‚Oberingenieur‘ Sperber, einen Verwalter, der mit rücksichtsloser Energie und beredtem Ehrgeiz die Tradition aufrechterhielt. Er besaß, um nur eines zu erwähnen, ein eigenes Architekturbüro, wo alle Bauten, die direkt oder indirekt mit Ingenieurarbeit zusammenhingen, streng geschieden vom Hochbauwesen durchgeführt wurden. Daß alle öffentlichen Anlagen, zu denen neben den Gartenanlagen auch alles das gehörte, was wir heute in weitestem Umfang zum ‚Städtebau‘ rechnen, seinem ausschließlichen Willen unterstanden, galt als Selbstverständlichkeit. Die Art aber,

## W. KELLNER & CO.

Gegründet 1908

Hochbau · Tiefbau · Sägewerk · Zimmerei · Holzhandel  
Weserwellsteg

BREMEN, Außer der Schleifmühle 65, Fernruf 302525

## DEUTSCHE CEMENT-INDUSTRIE

H. KELLNER & CO.

GEGRÜNDET 1891

STAHLBETONBAU · BETONSTEINWERK · SPANNBETON

- Coloment-Gartenplatten
- Betonwaren für den Straßenbau
- Weißbeton

- Waschbeton
- Montagetreppen
- Betonwerkstein

- Spannbeton
- Stahlbetonfertigteile
- Ramppfähle

Verwaltung: Bremen, Außer der Schleifmühle 65 - Fernruf 30 25 35

Werk Industriehafen: Südweststraße

wie städtebauliche Fragen im großen und im einzelnen behandelt wurden, mußte demjenigen, der mitten im Kampf um das erwachende Verständnis für diese Fragen stand, unerträglich vorkommen.

Bald erkannte ich, daß das ungeschriebene Programm meiner Hamburger Tätigkeit darin lag, diesen Zustand, der für die Entwicklung der Stadt verhängnisvoll wurde, zu brechen. Der Kampfplatz dafür war aber so ungünstig wie nur denkbar."

"Ich habe bereits gesagt, daß die Aufstellung der Bebauungspläne und alles, was städtebaulich daraus erwuchs, nach alter Überlieferung in Hamburg der Alleinherrschaft der Ingenieure unterstand; erst wenn die Dinge fertig waren, sah der Hamburger manchmal mit einigem Erstaunen, was er aus seinen Arbeiterquartieren, seinen Vorstädten, seinen Durchbruchstraßen, seinem Jungfernstieg hatte werden lassen. Er nahm es hin als Walten unentrinnbarer anonymer Mächte."

Als sich Schumacher als der Vertreter des architektonischen Geistes nicht etwa damit begnügte, einige Ecken und Winkel in gegebenen Straßenzusammenschnitten zurechtzuputzen, sondern als er in den Organismus der Gestaltung und das eigentliche Wesen der Blockbildung eingriff, gab es zunächst Verwirrung und Schwierigkeiten. Erst im Jahre 1914 wurden unzureichende Regelungen in klare Form gebracht. Neben dem Büro des Ingenieurwesens wurde eine Städtebauabteilung beim Hochbauamt begründet.

Und nach weiteren 10 Jahren, nach seiner Rückkehr aus Köln, konnte Schumacher wichtige Zugeständnisse und Früchte seines zähen Ringens um eine einheitliche Führung buchen.

Ausgehend von dem Wort eines englischen Meisters: „Townplanning is cooperation“ schreibt er, daß man dieses Wort in einem doppelten Sinne auffassen müsse.

„Einmal handelt es sich um das kooperative Zusammenwirken zwischen dem freien Baukünstler und dem städtebaulichen Dirigenten, dann aber um das kooperative Zusammenwirken aller der bei jedem Bauvorhaben zuständigen verschiedenen Behörden. Man muß sich klarmachen, daß, beispielsweise in Hamburg, wenn die einzelne städtebauliche Vorarbeit in der Abteilung für Städtebau geschehen ist, nun noch das Ingenieurwesen, die Baupolizei, die Baupflege, die Domänenverwaltung, die Beleihungskasse und vielfach auch das Gartenwesen und die Denkmalpflege mitzureden haben. Acht Instanzen. Es wäre ganz unmöglich, die Politik einer elastischen Gesetzesauslegung und eines Regierens mit Ausnahmen praktisch zur Durchführung zu bringen, wollte man den Zusammenhang zwischen diesen Instanzen seinen gewöhnlichen amtlichen Verlauf nehmen lassen. Diese Politik ließ sich nur dadurch durchführen, daß wir einen ‚Siedlungsausschuß‘ eingerichtet hatten, in dem alle wichtigen Dinge in Form einer lebendigen persönlichen Zusammenarbeit diskutiert und entschieden werden. ‚Town-planning is cooperation.‘“ Dazu folgendes Gedicht:

#### Aus Eriahrung

Will Einer einen schweren Sack bezwingen,  
So geht das oft recht langsam nur voran,  
Wenn aber fünfe ihm zu Hilfe springen,  
Dann will ein Vorwärts gar nicht mehr gelingen,  
Denn keiner faßt den Sack mehr richtig an.  
Mein lieber Freund, darf ich mal etwas fragen?  
Was weißt du denn von solcher Kraftentfaltung?  
Du hast doch niemals einen Sack getragen! —  
Wenn du nicht plauderst, kann ich dir's ja sagen:  
Ich lernte es im Dienste der Verwaltung.

Dies alles sind Ergebnisse rückschauender Überlegungen, und die Nutzenwendungen aus eigenen Kämpfen und Erfolgen für diejenigen, die nach ihm und nach uns an die Arbeit gerufen sind, sind uns Vermächtnis. Das Abreißen kontinuierlichen Handelns macht sich nirgends so störend bemerkbar, wie gerade bei den auf lange Sicht vorausentwickelten stadt- und landesplanerischen Absichten.

In zwei bedeutenden Veröffentlichungen aus den Jahren 1950/51 durch die deutsche Akademie und Landesplanung ist das Vermächtnis Fritz Schumachers vor uns ausgebreitet: Die eine, noch aus seiner eigenen Feder herrührend, „Vom Städtebau zur Landesplanung und Fragen städtebaulicher Gestaltung“, die andere aus der Feder seines langjährigen Mitarbeiters Erwin Ockert, unter dem Titel „Fritz Schumacher, sein Schaffen als Städtebauer und Landesplaner“. In dieser Rückschau sind die eigenen Aufzeichnungen Schumachers glücklich ergänzt und zugleich die in manchen Büchern verstreuten Gedanken zusammen dargeboten.

Wir lesen von den Altstadtsanierungsplänen, von einem Bebauungsvorschlag für Finkenwerder, von den Bemühungen um das Alstertal, den ersten Umgestaltungen von gesetzeskräftigen Teilbebauungsplänen. Die Arbeit für die große Siedlung Langenhorn wird entwickelt und durchgeführt.

Die sogenannten elastischen Bebauungspläne für Teilgebiete entstehen mit zahlreichen Gruppierungsmöglichkeiten zum Beweis vielseitiger Auslegung dieser Pläne. „In dem Wohnungsbau-Wettbewerb des Jarrestraßenbezirks wird in dem Streben nach Elastizität noch ein Schritt weitergegangen, indem in einem bestimmten, zur Bearbeitung gestellten Gebiet, für das die Grundlinien des Straßenplanes vorher festgelegt werden mußten, den Entwerfenden Freiheit gegeben war.“

Nun folgt sein Exkurs nach Köln, wohin, wie wir wissen, Schumacher für drei Jahre beurlaubt war. In dem großartigen Werk „Köln, Entwicklungsfragen einer Großstadt“ werden erstmalig alle Probleme des modernen Städtebaues in ihren Grundzügen aus der praktischen Erfahrung heraus bahnbrechend behandelt. Dieses Buch ist ein Wegweiser geworden für das städtebauliche Planen in der Großstadt.

Aus dem Vorwort entnehmen wir: „Dieses Buch unternimmt das Wagnis, Linien für die Zukunft einer großen Stadt aus den Linien der Gegenwart zu entwickeln. Aus Leiden des Jetzt, aus Sorgen für's Morgen und aus Hoffen für's Künftige ist es geboren.“

Es hätte wenig Wert, wenn es nicht gleichzeitig Rechenschaft zu geben suchte von den Gründen des Leidens, den Unterlagen der Sorge und der Form des Hoffens. Das Buch ist aus realen Grundlagen entsprungen.“

Mutig greift Schumacher das Problem der Großstadt an. In immer neuen Variationen stellt er ihre Daseinsform, ihr Werden, ihre Zukunft, ihre kulturpolitische Sendung vor unsere Augen.

Nur aus ihrer Bejahung gewinnen wir die Kräfte, die zu ihrer Meisterung führen.

Ockert schildert die Rückkehr aus Köln. „... Nun hielt er leitend alle Fäden der städtebaulichen Planung und Arbeit fest und maßgebend in seinen Händen. Seine immer so positive und lebendige Einstellung zu allen an ihn herantretenden Fragen, die außerordentliche Wirkung und Kraft seiner großen gewinnenden Persönlichkeit, der sich niemand zu entziehen vermochte, hatte die gemeinsame Arbeit bei der Bauverwaltung, vor allem mit dem Ingenieurwesen, grundlegend verändert; wo früher Eifersucht und unfruchtbares Kämpfen geherrscht hatte, bestand jetzt beste kameradschaftliche Zusammenarbeit.“

Wir erfahren von dem Ringen um den Grünflächenbestand und seine Ausweitung, um die Vergrößerung der Sportflächen, wir erfahren von den auftauchenden Problemen der Schaffung klarer Verhältnisse für den Verkehr und die damit verbundenen Anlagen. Neues Ausstellungsgelände steht in Frage, die Verlegung der Universität in ein Außengebiet wird untersucht und der Plan gefaßt, das Gebiet der alten Friedhöfe mit dem Zoologischen Garten und dem Botanischen Garten zu einer großen zentralen öffentlichen Grün- und Erholungsfläche zusammenzufassen.

Die wichtigste und größte Aufgabe seines beruflichen Lebens, wie Schumacher selber sagt, die Groß-Hamburg-Frage, wird aktuell, und seine Person tritt nun immer maßgebender in den Vordergrund.

Wir haben uns an den Begriff dieses Groß-Hamburg schon so gewöhnt, daß es fast merkwürdig erscheint und für uns kaum mehr vorstellbar ist, in welchen buchstäblichen Grenzen die Arbeit Schumachers eigentlich stand. Erst seit 1937, lange nach dem Schumacher seine Pläne aus der Hand legen mußte, ist ein Groß-Hamburg fast in seinem Sinne entstanden und für uns und unsere Nachbarn schon zur Tradition geworden, an der man nicht ungestraft rütteln darf. Der Blick über Grenzen ist ja heute doch nur ein Blick in neue Einheiten. „Nur eine Landesplanung allein, ohne Rücksicht auf die sinnlosen politischen Grenzen, konnte Ordnung schaffen in dem Gesamtlebensraum der vier Städte an der Unterelbe Hamburg, Altona, Wandsbek und Harburg-Wilhelmsburg.“ Wir werden an diese partikuläre Eigentümlichkeit nur manchmal noch erinnert, wenn wir die unser Stadtgebiet umfassenden Landeskirchen ins Auge fassen. Schumacher gelang es, zur Verwirklichung des Groß-Hamburg-Gedankens wesentliche Vorarbeit zu leisten. „Am 5. Dezember 1928 wurde das Hamburgisch-Preußische Abkommen getroffen, das die Landesplanung zu einem Instrument machte, das weitgreifende städtebauliche Fragen behandeln und die verschiedenen Träger der verwaltungstechnischen Funktionen vereinigen sollte zu gemeinsamer Arbeit.“ Diesem Abkommen sind zähe Verhandlungen vorausgegangen. In den „Stufen des Lebens“ berichtet Schumacher:

„Während der Kölner Zeit, wo ich außerhalb des Schemas der Hamburger Beamtenhierarchie stand, erschien ich im Preußischen Landtag nicht nur als Redner und Kämpfer für die Zukunftsfragen Kölns, sondern auch als Redner für die Vereinigung der preußischen Randgebiete mit Hamburg und als Kämpfer für die Zukunftsfragen des Unterelbebezirkes. — Aber während ich für Köln mit meiner These der Notwendigkeit rechtzeitiger Gebietsausweitungen lebendig sich entwickelnder Städte einen vollen Sieg errang, fiel die Sache für Hamburg sehr erfolglos aus: man wandte diese These nicht auf Hamburg an, sondern auf seine Nachbarstädte, und schuf wie zum Hohn ein Groß-Altona, Groß-Wandsbek und Groß-Wilhelmsburg. Daß solche Eingemeindungen nicht dem Sinn meiner Forderungen entsprachen, sei nur nebenbei erwähnt.“

In dem sogenannten Hamburgisch-Preußischen Landesplanungsausschuß ist eine einmalige systematische Vorarbeit geleistet worden, die im Gebiet ihrer freiwillig gesetzten Zuständigkeit, nämlich in einem Umkreis von 30 Kilometern vom Hamburger Rathaus, alle wohnungsmäßigen, soziologischen, archäologischen und geschichtlichen, alle naturkundlichen, naturwissenschaftlichen, geologischen, arbeitstechnischen, juristischen, grünplanerischen und verkehrsmäßigen Zustände gründlichst untersuchte und in hervorragenden Kartenwerken festhielt.

Es gab erfreuliche und gemeinsame Zuständigkeiten innerhalb dieses von Schumacher geführten Ausschusses. Der damalige Bausenator von Altona, Oelsner, schreibt einmal: „Als ich zur Bearbeitung des Groß-Hamburg-Planes für Preußen herankam, fühlte ich, daß es gegenüber diesem vornehm, gütigen Manne absurd war, die mir ein wenig zugeordnete Rolle eines Gegenspielers zu versuchen. Wir enttäuschten beide unsere Vaterländer, Preußen und Hamburg, und wurden Freunde, gewillt zu treuer städtebaulicher Arbeit für das Unterelbegebiet.“

Schumachers Gedanken zum Thema „Groß Hamburg“ sind niedergelegt in einer Schrift aus dem Jahre 1927 „Zukunftsfragen an der Unterelbe“.

Aus dieser Arbeit resultiert ein Wort Schumachers, das eigentlich in goldenen Buchstaben in jedem Amtsraum unserer Bauverwaltung stehen sollte: „Die Erscheinungen im Zeitalter der Technik, die wir beklagen, hängen zum wesentlichen Teil damit zusammen, daß man sie ohne inneren Zusammenhang hat wuchern lassen, mit anderen Worten: daß die geistige Technik, nämlich eine zielbewußte Organisation, der materiellen Technik als Bundesgenosse gefehlt hat.“

„Das Instrument einer solchen ordnenden geistigen Technik ist das, was wir unter ‚Städtebau‘ verstehen und was wir in seiner ganzen Lebensräume umfassenden Form ‚Landesplanung‘ nennen.“

So wird immer deutlicher, wie Schumachers gesamtes Wirken aus den geistigen Quellen gespeist wurde, die ihm in reichem Maße zu eigen waren und aus denen er unerschöpflich edle Wahrheiten in seinen Beruf hineingab und mithin uns hinterließ. Im Schluß seines Beitrages über „Fragen städtebaulicher Gestaltung“, spricht er, „von der hohen Sendung des Städtebauers“:

„Dieser mühsamen Arbeit winkt, wenn sie gelingt, ein hoher Preis. Die äußere Gestaltung unseres Lebens, die zum Zerrbild unserer inneren Nöte geworden war, kann wieder der Spiegel einer gefestigten geistigen Haltung werden, der Spiegel einer Weltanschauung.“

Mehr noch als aus den Blättern der Geschichte kann man aus den steinernen Zeichen der Städte die tiefsten Untergründe im seelischen Leben einer Stadt ablesen. Darin liegt die hohe Mahnung, zugleich aber auch ein hohes Ziel, das man gestaltendem Tun stecken kann.

Ihm immer näher zu kommen, ist der städtebaulich Schaffenden Sendung.“

★

Und nun noch das letzte Stück unserer Zerlegungsaufgabe bei dem Einfangen des Gesamtbildes dieser so reichen Persönlichkeit:

### 3. Fritz Schumacher als Kunstfreund und Dichter

Fritz Schumacher hat in seinem Buch „Vom Baume der Erkenntnis“ unter manchen tiefen und sinnig heiteren Beiträgen von einem Interview berichtet, einem Interview bei Goethe in Weimar. Der glühende Goetheverehrer und nicht weniger -kenner läßt den Meister, der monatlich einmal als alte Exzellenz durch eine besondere Fügung auf Erden weilen darf, auf alle zudringlichen Fragen des Besuchers nur mit Zitaten aus seinen Werken antworten. Goethe soll ihm, Schumacher, nun Antwort geben auf die Zweifel, die er im Herzen gegenüber der modernen Kunst hegt. Auf seine Frage nach der sogenannten Hofkunst antwortet Goethe mit Faust Teil II S. 204: „Wo Majestät unweigerlich gebeut... was könnte da zum Unheil sich ver-einen?“

Als die Rede auf die Expressionisten kommt, schaltet Goethe sich mit Faust Teil I S. 8 ein: „Wer läßt den ‚Sturm‘ zu Leidenschaften wüten?“, aber er antwortet auch mit Zitaten aus Tasso, den Xenien, aus Egmont, Pandora und so fort.

Schon aus diesem Essay geht hervor, daß Schumacher auch eine ganz besondere Liebe zu den bildenden Künsten in sich trug.

Wir sehen ihn schon 1906 auf der großen Kunstgewerbeausstellung in Dresden den Grundsatz verfechten, daß der Künstler, der Entwerfer an die Front gehört. Damals war es noch üblich, daß nur Firmen, für die die Kunsthandwerker im stillen tätig waren, nach außen glänzten. Zahlreiche Begegnungen mit Künstlern gehen durch Schumachers Leben. So war es nicht zu verwundern, daß er versuchte, ihnen, wo immer es gelang, zu Auftrag und Ansehen zu helfen. In den „Stufen des Lebens“ heißt es: „Bei all diesem Schaffen habe ich mich nicht der Architektur allein verantwortlich gefühlt. Ich war mir zugleich der Pflicht bewußt, wenigstens den Versuch zu machen, in dieser Stadt, die aller Kunst von jeher so spröde gegenüberstand, auch der bildenden Kunst aus ihrem unfruchtbaren Ausstellungsdasein den Weg ins öffentliche Leben zu bahnen. Vielleicht liegt darin der erste Schritt, der aus der Sphäre der zweckhaft gebundenen Kunst, die unsere Bauten zwar ehrlich, aber oft genug auch öde gemacht hat, in eine blutvollere Zukunft führt. Die verlorene Synthese der Künste dem Leben wiederzugewinnen, bleibt auch in der Zeit der Technik ein unverrückbares Ziel.“

So sind denn einige gute Plastiken in unsere denkmalarme Stadt eingefügt: von Hildebrand, Hahn, Gaul, Wrba, Hugo Lederer, Kolbe, Wiold, Wöbeke, Ernst Ruwold, Richard Kuöhl, Ernst Barlach. Alles Künstler, derer Werke wir uns erfreuen können. In dem kleinen Heft „Plastik im Freien“ aus dem Jahre 1928 ist mehr darüber geschrieben. In einem

anderen Heft von 1932 berichtet er über: „Wandbilder in Hamburger Staatsbauten“. Er begnügte sich keineswegs mit Kunst der Vergangenheit, sondern war sich auch hier der Verantwortung bewußt, die jede Epoche der Kunst der eigenen Zeit gegenüber hat. Er wußte seine Bauten zu schmücken mit Plastiken und Bildern einer Schar von Künstlern, die zu den voranrängendsten ihrer Zeit zählten. Auch hier einige Namen: Erich Hartmann, Grete Wohlwill, Eduard Bargheer, Rolf Nesch, Willem Grimm, Fritz Kronenberg, Anita Ree, Eduard Hopf, Karl Kluth, Otto Thämer, Heinrich Stegemann. Richard Tüngel, ein Mitarbeiter Schumachers aus der Städtebauabteilung, hat uns anläßlich einer besonderen Ehrung zum zehnjährigen Todestag von Fritz Schumacher im kleinen Kreise folgendes erzählt: „Von der Hamburgischen Sezession war gelegentlich einer Ausstellung der Versuch gemacht worden, den Hamburger Senat davon zu überzeugen, es müsse für Zwecke der bildenden Kunst ein Posten im Etat der Hansestadt geschaffen werden. Vorsitzender der Sezession war in jener Zeit der Maler Emil Maetzel, der zugleich Oberbaurat und Leiter der Städtebauabteilung war, somit zusammen mit dem damaligen Baurat Ockert zu den engsten Mitarbeitern Schumachers gehörte. Als Maetzel zur Eröffnung der Ausstellung redete, ging sein Temperament mit ihm durch, und seine Angriffe gegen die anwesenden Bürgermeister und Senatoren waren eigentlich saugrob.“

Am nächsten Morgen ging er zu Schumacher und berichtete. Schumacher hatte die schöne Eigenschaft, seine Untergebenen soweit es irgend ging, immer in Schutz zu nehmen. Und als die Bürgermeister sich veranlaßt fühlten, mit ihm über den Fall zu sprechen, benutzte er die Gelegenheit, nicht nur die gerechte Empörung des Oberbaurats Maetzel zu verteidigen, sondern sich auch selber die Forderungen der Künstler zu eigen zu machen. Der Senat war hierüber so verblüfft, daß er auf Schumachers Vorschläge einging. Und so wurde nun wirklich ein Posten im Etat für Zwecke der bildenden Kunst eingesetzt.“

Noch zehren unsere Künstler und zehren wir von dem mutigen Einsatz des damaligen Oberbaudirektors. Und es ist der guten Zusammenarbeit zwischen Kulturbehörde und Baubehörde zu danken, daß hierin auch ein Erbe Schumachers gepflegt und ausgebaut wurde.

Freilich bedarf es wohl immer wieder der Rückbesinnung auf den Ausgangspunkt, jener Verantwortung vor der Zeit und ihrem künstlerischen Eigenausdruck. Nur zu oft ist diese Verantwortung in eine mehr lästige Formel gekleidet, die von Uninteressiertheit zeugt, wenn es heißt: und wo tun wir die 2 Prozent Kunst hin?

Es wäre verwunderlich, wenn Schumacher aus der Ganzheit der Architektur, die gleichsam *alle* Künste miteinbezieht, nur bei den angewandten Künsten, der Bildhauerei, der Malerei, des Kunsthandwerks stehengeblieben wäre. Ein ihn schon früh bewegendes Kapitel ist die Ausdrucksmächtigkeit des Bühnenbildes. In einer Schrift, deren Drucklegung er nicht mehr erlebt hat, — „Wandlungen im Bühnenbild“ ist sie betitelt und in der Hamburger Theaterbücherei erschienen —, betont er die Aufgabe der Architektur als ein Hilfsmittel künstlerischer Kräfte für die Bühnengestaltung.

Ein Zitat daraus „Die Gefangennahme der Sinne und des Verstandes vermag die Poesie nicht ausschließlich mit den Mitteln der Sprache, so kunstvoll sie auch in Rede und Gegenrede angewandt sein mögen, zu erreichen. Sie bedarf helfender Kräfte. Die wichtigste Hilfskraft ist die Gebärde, die das Wort begleitet und deren Träger der Schauspieler ist, aber auch durch sie ist noch nicht alles getan... Es bedarf der dramatische Dichter noch eines Bundesgenossen: der optische Gestalter muß das ergänzen, was in der epischen Dichtung mit den Mitteln der Sprache schildernd hervorgebracht werden kann. Mit einem Worte: Die Figur des Bühnenbildgestalters taucht neben dem Dichter auf.“

So entwickelt Schumacher seine Gedanken für eine Monumentalbühne eigener Prägung voller Möglichkeiten des Szenen- und Stimmungswechsels. Er entwickelt ein Architekturgerippe für die Bühnenbilder an Beispielen aus Goethes, aus Shakespeares Dramen. In seiner Dresdner Zeit brachte er den

Hamlet auf die Bühne. Im März 1920 konnten wir hier erleben, wie Schumacher, dem das Hamburger Schauspielhaus die Inszenierung des „Macbeth“ übertragen hatte, dieses monumentale Werk mit größtmöglicher Einfachheit und Zeitlosigkeit auch der Kostüme in Szene setzte.

Es würde vielleicht den Rahmen des hier zu zeichnenden Lebensbildes Fritz Schumachers zu sprengen drohen, wollten wir ihm in ein solches Hobbyreich weiter folgen.

Aber seine immer wieder hervorstechende Beschäftigung mit literarischen Werken, mit großen Dichterpersönlichkeiten neben den architektonischen, neben den städtebaulichen, neben den künstlerischen Problemen seines Berufes zeigen, daß Schumacher selbst im Grunde ein *Dichter* war.

Er war ein Dichter in seiner Fähigkeit des Nacherlebens anderer Dichtungen. Er war ein Dichter nicht nur in den zahlreichen Gedichten und Versen, „Begleitmusik des Lebens“, wie er sie nannte, er war ein Dichter in dem Reichtum und der Schönheit seiner Sprache und in dem, wie er sie anklingen ließ und alle Gedanken, denen er sie gab, verlebendigte.

Von hier aus gesehen ist es eigentlich keine Überraschung, daß Schumacher uns ein 320 Seiten starkes Werk unter vielen anderen literarischen Arbeiten mit dem Titel „Die Sprache der Kunst“ schenkte.

Max Alexander Meumann hat das Buch seiner Zeit rezensiert. „... Es wundert keinen, der diesen universellen Geist kennt, daß auf die Frage ‚welcher Kunst?‘ die Antwort lautet und nur so lauten kann: *aller Kunst*.“ „Wäre Schumacher nicht selbst im Innersten ein Künstler, ein Dichter, wie könnte er das Feinste und noch Leiseste in aller Kunst erspüren!“

„Aus der Bescheidenheit des stillen, feinen, kultivierten Menschen spricht Schumacher zu Anfang seines Buches zwar davon, daß er ‚kein beglaubigtes Führerdiplom für solch eine abenteuerliche Wanderung‘ aufzuweisen habe, aber am Ende dieses Rundganges wird es kaum einen Teilnehmer geben, der nicht der Meinung wäre, ein besserer, straffer mit Wesentlichen hinleitender, an Kenntnissen wie Erkenntnissen reicherer Führer sei schwerlich vorstellbar.“

Aufschlußreiche Kapitel wie „Die Sprache als Kunst“ und „Die Kunst der Rede“ geben eine Überschau, über die er selbst ein Denker und begnadeter Redner, souverän verfügt. Und noch einmal stehen seine Spezialgebiete, die der Architektur und des Städtebaues in großen Abschnitten innerhalb dieses Buches von der Sprache. Die Sprache der Kunst des Bauens, der Kunst des Städtebaues.

Und Meumann schließt seine Rezension, der wir willig folgen, mit den Sätzen:

„Fritz Schumacher, der Vielbelesene und Vielerfahrene, hat das Wissen und, was mehr ist, die Weisheit zahlloser großer Geister vieler Zeiten und Zonen in sich versammelt. Er beweist sich als ein Mann von wahrhaft humanistischer Bildung im höchsten Sinne des Wortes, ja, man möchte ihn selbst einen letzten Humanisten nennen, wenn diesem Begriff heutzutage nicht ein Ruf von Lebensfremdheit anhaftete.“

Mit großem Recht, und dankbar von uns allen damals empfunden, hat die Stadt Hamburg ihm im Jahre 1944 den Lessingpreis verliehen.

Hamburg ehrte damit seinen Altmeister und sich selbst und gab Dank und Verstehen in einer Art Beschämung zum Ausdruck.

Mit der Überreichung der goldenen Goethe-Medaille, Mitte der dreißiger Jahre, nach seiner zwangsweisen Pensionierung, ist ihm eine besondere Ehre zuteil geworden. Er sagte zu dem ihm verbundenen Professor Oelsner: „Sie können denken, daß es mir nicht leicht ist, sie aus diesen Händen entgegenzunehmen.“

Als er mir die Medaille zeigte, er lag im Krankenhaus, sagte er nur mit einem gerührten und rührenden Ausdruck: „Goethe.“

In ihm lebte er ja. In seinem Vortrag über „Das Weltbild Goethes“ aus dem Jahre 1944 beginnt Schumacher: „Wenn

ein Laie versucht, für kurze Augenblicke die Gestalt Goethes als lebendiges geistiges Bild zu beschwören, kann es sich nur um ein persönliches Bekenntnis handeln, — das Bekenntnis davon, was diese große Erscheinung dem eigenen Dasein als richtunggebendes Erlebnis gewesen ist."

Eine Frucht seines dichterischen Geistes ist auch das „Lesebuch für Baumeister“. Carl Georg Heise hatte eine Reihe Lesebücher aus der Lebenswelt der Berufe für Fachleute und Liebhaber herausgegeben. Karl Scheffler stellte eines zusammen aus dem Handwerk. Heise konnte niemand besseren finden als Fritz Schumacher, dem es gelang, ein dickes Buch voll Lesestoff aus dem Reich des Bauens zusammenzustellen. Von Vitruv bis Morgenstern führt er uns, und manche köstliche Geschichten sind darunter von Jean Paul, von E. T. A. Hoffmann und Raabe, dazu Abhandlungen von Goethe, von Semper, von Wagner und Fritz Reuter und anderen.

Aber Schumachers eigene Dichtungen in Poesie und Prosa verdienen, immer wieder einmal hervorgeholt zu werden, grüßen sie uns doch aus der ganzen Fülle seiner Persönlichkeit. Besonders aber auch aus dem Schatz seines humorvollen Herzens.

Ein köstliches „Märchen“ unter dem Titel eine „literarische Entdeckung“ steht im „Baum der Erkenntnis“, in dem die Parodien auf Otto Julius Bierbaums Gedicht vom „Lustigen Ehemann“ stehen. Das Motiv, „vom Tanz mit der eigenen Frau“ führt Schumacher in unnachahmlich echtem Klang der jeweiligen Dichterzeitgenossen von Hans Sachs bis Lilien-cron vor.

Ein Gedicht aus einem Privatdruck „Nachlese“ aus dem Jahre 1951 sei hier eingefügt:

#### Zeit

Halt, Zeit! Was rinnt du unter meinen Händen!  
Ganz ungenutzt fließt deine Flut dahin,  
Die Stunden haben weder Maß noch Sinn.  
Ich kann dich nicht so königlich verschwenden!  
Du bist das Ackerland, auf dem ich baue,  
Ich weiß es ja: die Saat, die heut gesät,  
Wird erst nach langer Reifezeit gemäht.  
Das ist die Kraft der Zeit, der ich vertraue,  
Doch dieses stete Fließen ohne Ziel,  
Dies Fließen, das mir scheint wie ein Verbluten,  
Das ist ein unbarmherziges Gefühl. —  
Ist's nicht ein Mittel, das der Feind eronnen,  
Damit die aschenüberdeckte Kraft  
Nicht plötzlich flammt in jäher Leidenschaft?  
Durch langes Warten ist die Glut zerronnen. —  
Das soll euch kalten Rechnern nicht gelingen!  
Ihr sollt nicht über unser Atmen schalten,  
Wir wollen unsre Kraft zusammenhalten,  
Die Zeit soll sich nicht träge selbst verschlingen,  
Die Zeit hat Flügel, sich emporzuschwingen!

★

So rundet sich das Bild dieses seltenen Mannes, der unserer Vaterstadt mit seinem Wesen und Wirken unvergeßliche Dienste erwies.

Wir zerlegten dieses Bild, um in großen Abschnitten der so vielseitigen Persönlichkeit gerecht werden zu können. Nun wir am Schluß dieser Arbeit alles zusammenzunehmen und zu sehen uns bemühen, steht er vor uns als der überragende Mann seiner Zeit.

Wir zeichneten ihn als Architekten, und uns wurden die Augen geöffnet für das Wesen des Bauens und der Baukunst.

Wir zeichneten ihn als Stadtplaner, und uns wurde deutlich, wie die Kunst aller Stadt- und Landesplanung den Menschen in seiner Gesamtsituation und in der jeweiligen Zeit zum Mittelpunkt hat.

Wir zeichneten den Kunstfreund und Dichter, und empfingen dankbar durch ihn selber den Blick für Kunst und Künstler,

und er öffnete uns das Ohr für die Sprache und ihre Geheimnisse.

Dies alles gerinnt zusammen in dem einen Menschen Fritz Schumacher. Und wir sehen ihn noch einmal vor uns, seine mittelgroße schlanke Gestalt, den energischen Kopf mit dem charakteristischen Spitzbart; wir sehen ihn in seinem weltmännischen hansestädtischen Auftreten, liebenswürdig und doch sich distanzierend zu seiner Umgebung.

Er hatte eine freie und gewinnende Art, war voller Hilfsbereitschaft und von einem Adel der Gesinnung.

Grundlage seines Wesens war sein Humor. Er lachte gern und viel, und typisch für ihn war eine Bewegung zum Aufhängen seines schwarzumranderten Zwickers, der ständig beim Lachen von der Nase fiel.

Er konnte aber auch vor Empörung scharf sein und wehe seinen Mitarbeitern, wenn er gar zornig wurde.

Eines der liebenswürdigsten Denkmale hat sein Freund, der Staatsrat Adelbert Alexander Zinn, ihm in dem Roman von „Wöldermanns Park“ gesetzt. Es geht da um die Parzellierung eines großen Parkgeländes und der verwaltende Gärtner bangt um die herrlichen alten Bäume, die er sogar mit einzelnen Namen benannt hat. Zinn läßt den Gärtner in Tagebuchform berichten:

„Um neun Uhr hielt ein Auto mit einem Schutzmann als Chauffeur dicht am Parkeingang. Heraus stiegen zwei Herren. Der eine war ein Sechziger mit einem grauen Spitzbart, der andere ein junger Mann, der eine Aktenmappe trug. Ich dachte mir gleich, dies wäre der Allgewaltige aus der Bau-deputation und sein Adjutant.

Der Spitzbart sah mich recht kühl an, als ich mich als Verwalter präsentierte. Ich kann aber nicht behaupten, daß er unhöflich gewesen sei. Er grüßte ganz ordentlich und ging dann, ohne noch etwas zu sagen, in Richtung Luisenallee weiter. Obwohl er seinen Stock brauchte, bewegte er sich recht behend und drehte den immer etwas hochgehobenen Kopf eifrig nach rechts und links. Von der Ecke Wöldermannsweg und Luisenallee sah er den ‚Bürgermeister‘. Da blieb er stehen.

Nun erlaubte ich mir zu bemerken, dieser schöne Baum werde wohl fallen müssen, wenn gebaut würde. Darauf erfolgte mit unwilligem Kopfschütteln die Antwort: ‚Die Linde bleibt stehen!‘

Als der Spitzbart merkte, daß mich das freute, wurde er freundlicher. Die Häuser in der Luisenallee gefielen ihm. Er nickte mit dem Kopf, gewissermaßen als Zustimmung für den toten Kollegen von ihm, der sie gebaut hatte.

Als er sich umdrehte, sah er den ‚General‘ und seine Kameraden. Jetzt leuchtete er ordentlich auf und wollte wissen, ob die Eichen schon unter Denkmalschutz ständen. Sein Adjutant verneinte das. ‚Dann aber schleunigst!‘ kommandierte er.

Dann stand er eine ganze Weile still und sagte schöne Dinge, wie es hier werden könne. Mir schien, daß er dies alles schon sah.

Der Herr Oberbaudirektor hatte eine prächtige Art zu sprechen. Es wurde einem alles bildhaft dabei. Ich bin überzeugt, wenn er es darauf anlegt, kann er die Menschen dazu bringen, daß sie Weiß für Schwarz ansehen. Was er da so sagte über die falsche Art, Großstädte zu bauen, über das Unglück der Hamburger ‚Vierspänner‘, wie man die Massenquartiere mit den lichtlosen Höfen nennt, über das Elend der Jugend in solchen Wohnungen, und was man statt dessen machen müsse, das konnte einem schon wie Milch und Honig eingehen.

Mit dem Kauf selbst hatte er nichts zu tun. Er glaube, daß sich eine Lösung finden ließe, die auch den ‚Leuten am Gänsemarkt‘ — das war die Finanzdeputation — einginge. Mir gab er die Hand und meinte mit einem angenehmen Lächeln: ‚Sorgen Sie sich nicht, daß wir Ihren Park entzweischlagen. Wir helfen ihm zu einem neuen Leben. Das wird viel länger dauern als das unsere. Und dann werden andere da sein, die Verantwortung für ihn tragen. Zu denen muß man auch Vertrauen haben.“

Neben diesem literarischen Porträt haben wir auch noch einige andere Porträts von ihm: den Holzschnitt von Professor Helms, die Bronzestüben von Ludwig Kunstmann und Friedrich Wield und das für die Fritz Schumacher-Schule in Langenhorn von Prof. Friedrich Ahlers-Hestermann in Lüneburg 1944 gemalte Bild.

Heinrich Stegemann schuf das charakteristische Bild mit den eckigen Zügen, das den Dichter Carl Albert Lange zu einem Versuch verführte, Fritz Schumachers Porträt und seinen Charakter mittels mathematischer Formen wie Dreieck und Balken, Waage und Rechteck zu zeichnen.

Langes Versuch umfaßt auch die Beschreibung der Hand Schumachers, wenn er aussagt: „Diese Hand ist das besondere Wunder im physiognomischen Gesamthabitus Fritz Schumachers. Sie ist von edelster Form, nur klein und schmal, fast schwächlich, und mehr noch — rührend zart, ja zärtlich sanft; und überhaupt ist sie das Äußerste an Ästhesie, was man sich nur denken kann...“ —

Vielleicht kann der Verein für Hamburgische Geschichte erwirken, daß zu den Medaillons in der großen Diele unseres Rathauses, neben denen Brinkmanns und Lichtwarks, Platz für ein Medaillon von Fritz Schumacher gefunden werden kann.

Wer dann auch immer vor diese Tafel geführt werden wird, der Hamburger, der Fremde, die Schulkinder und so weiter, dem sollte die Bedeutung Fritz Schumachers für unsere Stadt berichtet werden können. Und indem wir die Bedeutung uns noch einmal vor Augen halten, rundet sich das Bild, das wir von ihm gewannen und in uns festigen wollen. Und wir bedenken, was Hamburg ihm im Besonderen verdankt. Zu einem Zitat von Schinkel: „Man ist nur da wahrhaftig lebendig, wo man Neues schafft“ schreibt Schumacher: „Es ist die einzige Erbschaft, die der Schöpferwille einer Generation der nächsten zu geben vermag.“

Es gibt auch eine Erbschaft des Geistes, die über die Generationen hinaus lebendig zu bleiben vermag. In der Persönlichkeit Fritz Schumachers steht sie vor uns, und in der Wahrung seines Gedächtnisses nehmen wir sie an. Eine Erbschaft des Mannes, der am Abschluß seiner „Stufen des Lebens“ bekennen konnte:

„... Aus all diesen von außen und innen kommenden Forderungen ergab sich mir ein aufreibendes Leben, das nicht viel Raum übrigließ, um an etwas anderes zu denken, als an Arbeit. Diese Arbeit aber galt in den entscheidenden Jahren einer Stadt, die ich in all ihrem Gemisch von Sprödigkeit und Zuverlässigkeit, von Seltsamkeit und Großartigkeit liebgewonnen hatte.“

## DURAU & HARMS

MALEREIBETRIEB

BREMERHAVEN-G., Sachsenstraße 1  
Telefon 2 10 49

Ausführungen:

Malerarbeiten

Reklamemalerei

Vergoldungen

Beschriftungen

Transparente

## JOH. ROSE

Bauunternehmung  
für Hoch-, Tief- und Stahlbetonbau

BREMERHAVEN-L., Auf dem Reuterhamm 13  
Telefon 4 43 87

## Rudi Piesker

Schlosserei  
und Maschinenbau

BREMERHAVEN 1  
An der Geeste 4, Ruf 2 24 11

## H. D. Geitmann & Co.

Baugeschäft

Weddewarden/Brhv.  
Burgstr. 9 - Ruf: 8 12 08

## Reinhold Hooge

FLIESENLEGERMEISTER

Ausführung sämtlicher Fliesenarbeiten  
Parkettschleiferei - Fliesenhandel

BREMERHAVEN 1, Schiffdorfer Chaussee 73 - Tel. 2 26 34

## Heinr. Schümann K.G. Hoch- und Tiefbau

Ausf. von Stahlbeton-, Maurer- u. Zimmererarbeiten · Hartbeton · schwimm. Estriche  
Fußbodenbeläge

BREMERHAVEN-G.  
Klopstockstraße 23 · Tel. 2 25 21

## Lilienthal & Mahnken

Zentralheizungen - Sanitäre Anlagen

Ölfeuerungsanlagen



BREMERHAVEN-LEHE - Telefon 4 60 89

## Raschke-Madrian

Inh.  
G. und J. Raschke-Madrian

Tischlerei - Fensterbau

Holzfenster  
Leichtmetall-Holzfenster  
„System AKUBA“  
Dachflächenfenster  
„BLEFA“  
Stahlzargen-Türen

Türenelemente  
Federhubtore  
„Stahl-Schanz“  
Fertigaragen  
„Stahl-Schanz“  
Harmonikatüren  
„modern told“

BREMERHAVEN-SP.  
Siebenbergensweg 20 - Ruf 8 29 44 / 45  
1000 m<sup>2</sup> modernst eingerichtete  
Werkstätten-, Lager- und Betriebsräume

# Neue Stadtplanung und Baupolitik

Von Herbert Jensen

*In der September-Ausgabe von „Der Aufbau“ wurde die Frage: „Fehlt es an Bauläche?“ anhand eines aufschlußreichen Zahlenbeispiels in ein besonderes Licht gerückt. In dem nachfolgenden Artikel ist sicherlich interessant zu lesen, was Professor Jensen von der TH-Braunschweig zu diesem Thema aus ganz anderer Sicht zu sagen hat und zu überdenken aufgibt.*

## Die Schriftleitung

Meine Betrachtungen zum Thema möchte ich anknüpfen an eine wahre Begebenheit, die sich kürzlich in einer mittleren Großstadt von ca. 200 000 Einwohnern zugetragen hat.

Eine fachliche Beratung führte zu dem Ergebnis, daß sich für ein städtebaulich neu zu ordnendes Gebiet in der Nähe des Stadtzentrums die Aufstellung eines „Bebauungsplanes“ nach dem Bundesbaugesetz als Rechtsgrundlage erforderlich erwies. Mein dementsprechender Vorschlag stieß bei dem zuständigen Stadtbaurat auf größte Bedenken, die er mit dem Argument begründete, daß die öffentliche Behandlung der Angelegenheit im Feststellungsverfahren sofort sehr erhebliches Ansteigen der Preise für den notwendig zu erwerbenden Grund und Boden zur Folge haben würde. Er empfehle deshalb eine einstweilige Wahrung der Vertraulichkeit und sofortige Einleitung von Grunderwerbsverhandlungen durch geeignete Mittelspersonen.

## Städtebauliche Planung und Bodenvorratspolitik

Dieser Gesichtspunkt des Stadtbaurates ist gewiß nicht neuartig; er entspricht einem in der Vergangenheit üblichen Prinzip. Private Bodenspekulanten wie auch die öffentl. Hand handelten nach dem gleichen Rezept. Sie betrieben Bodenvorratspolitik in aller Stille; und zwar ganz besonders gern dann, wenn sie vermuteten oder gar vertraulich Kenntnis davon hatten, daß der fragliche Grund und Boden in absehbarer Zeit planerisch für bestimmte Zwecke mit wertsteigernden Folgen vorgesehen ist.

Damals, in der Vergangenheit, bestanden aber auch ganz andere allgemeine Voraussetzungen. Die Planungen für Straßen, Schiffahrtskanäle, Überlandleitungen und öffentliche Bauten sonstiger Art wurden in strenger Abgeschlossenheit von den Behörden aufgestellt und geheimgehalten. Städtebauliche Pläne auf weite Sicht gab es kaum oder wenn doch, dann nur als sog. „Schubladenpläne“ innerhalb des zuständigen Ressorts. Unter solchen Verhältnissen konnte und wurde von weitblickenden Ressortleitern vorsorglicher Grunderwerb getätigt, wenn dafür die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen gegeben waren.

Aber heute haben wir ein Bundesraumordnungsgesetz, wir haben Landesplanungsgesetze, wir haben ein Bundesbaugesetz, kurzum wir haben eine gesetzlich vorgeschriebene Bauleitplanung. Und diese Planung wird auf demokratischer Grundlage öffentlich, d. h. unter den Augen aller Staatsbürger und unter ihrer direkten Mitwirkung, betrieben. Die Pläne werden öffentlich bekanntgemacht, öffentlich ausgelegt zu jedermanns Einsicht, ja es können Bedenken und Anregungen vorgebracht werden. Die Sachlage hat sich also grundlegend geändert.

Deshalb erhebt sich die Frage, ob sich unter diesen veränderten Umständen der Versuch einer geheimen Planung und der Versuch einer geheimen Bodenvorratspolitik noch durchführen läßt.

Ja, ich möchte die Frage noch erweitern oder noch zuspitzen: Läßt sich solche Geheimhaltung der Planung und solche spekulative Bodenvorratspolitik der öffentl. Hand unter Aus-

nutzung der Unkenntnis der betroffenen Bürger mit den Spielregeln der Demokratie vereinbaren?

Auch wenn es hier und da gelingen mag, eine planerische Absicht tatsächlich eine gewisse Zeit geheimzuhalten und auf solche Weise noch einen günstigen Grunderwerb durchzuführen, so besteht doch nach meiner Meinung ein ganz eklatanter Widerspruch zur demokratischen Grundhaltung. Wenn es die demokratische Gesellschaftsordnung verlangt, daß die Öffentlichkeit an der vorausschauenden Planung für die zweckmäßigste Nutzung von Grund und Boden beteiligt wird, dann muß man auch konsequenterweise den unmittelbar betroffenen Bürgern, die die Planung am meisten angeht, von den Planungsabsichten in aller Offenheit Kenntnis geben. Und wenn nun diese betroffenen Bürger die Durchführung der Planung erschweren, verzögern oder gar gefährden, weil sie ungerechtfertigt hohe Entschädigungen fordern, dann müssen Bund, Länder und Gemeinden über ausreichende Machtmittel verfügen, um solchen Widerstand zu brechen.

Wie bereits gesagt: Der Staat, die öffentl. Hand, soll seine Planungsziele nicht auf Kosten einzelner Bürger durchsetzen — auch nicht auf dem Wege der gezielten Bodenspekulation. — Ebensowenig aber sollen sich einzelne Bürger auf Kosten der Allgemeinheit bereichern, wenn ihr Grund und Boden zufällig für öffentl. Zwecke gebraucht wird.

Warum erzähle ich Ihnen diese wahre Begebenheit aus einer mittleren Großstadt mit den sich anschließenden Gedanken? Ich will damit auf die immer noch ungelöste Bodenfrage abzielen, auf das Kernproblem des Städtebaus überhaupt.

Grund und Boden, das ist der raumplanerische Rohstoff, der Werkstoff, den es aufzubereiten und den es zu formen gilt! „Planen heißt, über Grund und Boden verfügen“ (Schumacher).

## Baurecht und Baupflicht

Nun fürchten Sie bitte nicht oder erwarten Sie bitte nicht von mir, daß ich ideologisch-theoretische Vorstellungen über Bodenrecht, Boden-Hoheitsrecht der öffentl. Hand, über Verstaatlichung von Grund und Boden, Preisstopp oder dgl. hier zu propagieren beabsichtige. Das erschiene mir viel zu unrealistisch. Mir geht es nur darum, auf die Diskrepanz zwischen der durch Gesetz vorgeschriebenen und verfahrensmäßig geregelten städtebaulichen Planung einerseits und der mangelhaften Methodik ihrer Verwirklichung andererseits aufmerksam zu machen. Ich möchte auf den unsinnigen Widerspruch mit Nachdruck hinweisen, der darin besteht, daß rechtswirksam förmlich festgestellte, auf demokratische Weise im öffentl. Verfahren zustande gekommene Bebauungspläne nicht ausgeführt werden können, weil die in den Plänen vorgesehenen notwendigen Eingriffe in das Eigentum an Grund und Boden auf schwer zu überwindenden Widerstand bei den Betroffenen stoßen, der sich ganz besonders in einer ungesunden Steigerung der Bodenpreise ausdrückt.

Die Folgewirkung ist u. a. die, daß Bauinteressenten ihre Pläne aufgeben und auf andere Grundstücke ausweichen müssen. Die Bauinitiative und damit die Bautätigkeit rückt dadurch immer rascher weit über Gemarkungsgrenzen hinaus ins flache Land. Die Planung verliert damit ihren wichtigsten Sinn und Zweck, nämlich den des wirtschaftlichen, haushälterischen Vorgehens bei der Landinanspruchnahme und bei der Baulanderschließung. Ja, es ist eine leider überall festzustellende Tatsache, daß die städtebauliche Entwicklung gar nicht durch die Planung sinnvoll vorbereitet und gelenkt

wird, wie es sein soll, sondern durch das rein „zufällige Landangebot“ diktiert wird. Allzuoft — das ist die Wirklichkeit — unterwirft sich die Planung diesem zufälligen Landangebot weitgehend und läßt sich von ihr die Marschrichtung vorschreiben, auch wenn Gründe der wirtschaftlichen Vernunft dagegensprechen.

Warum ist es so? Nun einfach deshalb, weil städtebauliche Entwicklung dem Weg des geringsten Widerstandes folgt und folgen muß.

Und dieses wiederum geschieht deshalb, weil kaum irgendwo der entschlossene Wille, der notwendige Mut gebracht wird, ein auf demokratische Weise entstandenes Gesetz (ich meine den Bebauungsplan!) auch konsequent zu vollziehen.

Es hat sich bisher noch nicht die Erkenntnis durchgesetzt, daß durch den Bebauungsplan nicht nur Baurecht verliehen wird, sondern auch Baupflicht angeordnet wird. Baurecht und Baupflicht gehören genauso zusammen wie das Planungsrecht und die Planungspflicht. Ich meine damit: Es besteht noch viel zu sehr die Auffassung, daß ein Bebauungsplan dem Bauwillen des einzelnen nur für den Fall Grenzen durch öffentliche Interessen setzt, daß der Grundeigentümer zu gegebener Zeit (wenn es dem Grundeigentümer gelegentlich paßt) einmal bauen möchte.

Eine städtebauliche Planung in Form eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes (früher vielleicht etwas zutreffender „Durchführungsplan“ genannt) hat aber eine weitergehende Zielsetzung als die der Abgrenzung privater und öffentlicher Interessen für den gelegentlich eintretenden Fall privater Initiative. Ein solcher Plan soll und muß heute ein Bauprogramm sein, ein zeichnerisch dargestelltes Investitionsprogramm der betreffenden Gemeinde, das Zug um Zug verwirklicht werden soll. Dabei ist der Gedanke leitend, die infolge ständig steigender Ansprüche an den Komfort immer komplizierter und kostspieliger werdende Baulanderschließung in wirtschaftlicher Weise räumlich und zeitlich zusammenhängend durchzuführen, und zwar als öffentliche, gemeindliche, vorsorgende Aufgabe. Die Bereitstellung erschlossenen Baugeländes ist die wirksamste Maßnahme zur Erzielung geordneter städtebaulicher Verhältnisse; dazu eine Maßnahme mit rein positiven Vorzeichen! Fördernd, nicht ver hindernd!

### Gesetzgebung und Bodenmarkt

Deshalb möchte ich mit diesen Ausführungen einem zielbewußten, konsequenten baupolitischen Vorgehen in der Baulanderschließung das Wort reden. Ich möchte nachdrücklich auf die in der Gesetzgebung vorhandenen Machtmittel hinweisen, die dazu dienen sollten, den Vollzug dieser Gesetze (namentlich des Bundesbaugesetzes) zu ermöglichen. Wenn auch im Bundesbaugesetz keineswegs Vorschriften über die Festsetzung von Bodenpreisen enthalten sind, so wird darin doch ein transparenter Bodenmarkt angestrebt und gefördert. Aber man hört viel zu wenig davon. Je mehr von der Wahrnehmung dieser sehr sinnvollen Möglichkeiten zur öffentlichen Diskussion von Bodenpreisen Gebrauch gemacht wird — dessen kann man wohl sicher sein —, desto mehr wird sich das Preisgefüge realistischen Vorstellungen vom gerechten Preis nähern. Aber das muß sich einspielen, herumsprechen, das muß praktisch geübt und erprobt werden. Bisher wird ein konsequentes Vorgehen peinlichst vermieden.

Es ist in diesem Zusammenhang interessant zu erfahren, daß in England gegenwärtig ebenfalls diese Grundfrage des Städtebaus und insbesondere diese Grundfrage des sozialen Wohnungsbaus wieder einmal heftig diskutiert wird. Es ist von einer „staatlichen Grund- und Bodenkommission“ die Rede. Die einzelnen Aufgaben dieser Kommission waren aus der kurzen Zeitungsmeldung nicht genügend klar zu erkennen, wohl aber das allgemeine Ziel, nämlich eine regulierende Einwirkung auf die Bodenpreise. Dabei soll sich das Interesse namentlich auf die Förderung von Großbauprojekten des Wohnungs- und Städtebaus richten.

Der Wohnungsbau ist nach Behebung der größten Notstände auf diesem Gebiete nicht mehr so sehr als ein Quantitätsproblem, sondern in zunehmendem Maße als ein Qualitätsproblem anzusehen. Die Aufgabe besteht darin, statt „Häusermengen“ oder „Häuserhaufen“ jetzt wohlhabendere, „wohnliche Zusammenhänge von anheimelnder Eigenart“ zu schaffen und zu gestalten. Der Weg geht, wie es wiederholt formuliert worden ist, „vom Wohnungsbau zum Städtebau“. Aber wir stehen noch am Anfang dieses neuen Zeitabschnittes. Es ist kaum vorstellbar, wenn man bedenkt, wie viele Millionen Neubauwohnungen nach dem 2. Weltkriege entstanden sind (8 $\frac{1}{2}$  Mill.), daß es bei der Verleihung von Anerkennungspreisen für gute Bauleistungen in verschiedenen Bundesländern und Städten bisher nur in verschwindend wenigen Ausnahmefällen gelungen ist, vorbildliche, beispielhafte zusammenhängende Wohnanlagen ausfindig zu machen und auszuzeichnen. Durchweg konnten nur Einzelwohnhausbauten als vorbildliche Leistungen preisgekrönt werden!

### Forderungen an die Stadt von morgen

Ich möchte mich auf diese Feststellung beschränken. Die Schwierigkeit der Aufgabe besteht vor allem in der Bewältigung des Massenproblems, des Problems der großen Zahl. Das zeigt sich deutlich bei kritischer Betrachtung der bereits entstandenen Großbauvorhaben. „Im Zeitalter der Massen menschliche Arbeits- und Wohnformen, menschliche Daseinsbedingungen zu gewährleisten“, das ist die Forderung an die Stadt von morgen. Diese Forderung kann nur erfüllt werden, wenn wir dieses Massenproblem in dem diesem angemessenen großen Maßstab anpacken können. Wenn wir bisher über Teillösungen noch nicht genügend hinausgekommen sind, dann liegt es zugegebenermaßen wesentlich mit daran, daß die Formulierung der Aufgabe so schwierig ist. Die Lösung der Aufgabe scheiterte bisher oft einfach daran, daß wir eine komplexe Bauaufgabe für die Ansiedlung von 50 000, 75 000, 100 000 und mehr Einwohnern planerisch im ganzen wie im einzelnen nicht zutreffend zu dimensionieren imstande sind; was wir für Antriebsmaschinen, Wasser-Strom-, Gasleitungen und Entwässerungskanäle und Baukonstruktionen genau zu berechnen gewohnt sind.

Was uns also fehlt, sind die ausreichenden wissenschaftlichen Erkenntnisse über die sozialen, technischen, ökonomischen und kulturellen Erfordernisse des menschlichen Zusammenlebens bei der Neugründung großer Ansiedlungskomplexe. Hier liegt noch ein weites Feld der Forschung für die Wissenschaft des Städtebaus und die ihr eng verwandten wissenschaftlichen Disziplinen!

Ein ermutigendes Beispiel dafür bildet die in Frankfurt in Ausführung begriffene „Nordweststadt“, wo unter sorgfältiger Gesamtplanung und zielbewußter Regie eine ganz bewußt auf abwechslungsreiche und doch im ganzen einheitliche Wirkung abzielende Ordnung behaglich anmutender Raumgruppierungen, Häusergruppenbildungen geschaffen wird für 50 000 Einwohner. Eine bemerkenswert lebendige Wirkung wird durch die sorgfältig abgestimmte Mischung von Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern erreicht. Es muß dabei selbstverständlich sein, daß dem sich heute übertrieben vordrängenden Kraftfahrzeugverkehr besonders in den Wohngebieten die ihm zukommende dienende, vermittelnde Rolle zuzuweisen ist. In Frankfurt-Nord-West sind Fahrzeugverkehr und Fußgängerverkehr konsequent voneinander getrennt. Es gibt dort zahlreiche Brücken für Fußgänger und Tiefgaragen. Im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung der Stadtkerne gehen jetzt bereits immer mehr Städte dazu über, kraftverkehrsfreie Bereiche zu schaffen; sei es als Kulturzentren oder Erholungsanlagen. Solche beruhigte Stadtzentren, in denen sich die Menschen treffen und aufhalten können, werden das Kennzeichen der Stadt von morgen sein! (Auch München wird so umgebaut!) Nach demselben Prinzip ist selbstverständlich auch bei der Gestaltung von Nebenzentren zu verfahren, insbesondere bei der Errichtung von sogenannten Entlastungsorten bzw. neuen Stadtteilen, auch dafür ist die Frankfurter Nord-West-Stadt beispielhaft.



Es ergibt sich daraus zwingend die Beschränkung des Individualverkehrs mit dem Pkw in diesen Ortszentren, Wohngebietszentren. Bei großen Städten bedeutet dieses den Vorrang des öffentlichen Nahverkehrsmittels vom Omnibus über Straßenbahn, Schnellbahn bis zur U-Bahn vor dem privaten Kraftverkehr.

Nach wie vor ist eine sinnvolle Durchdringung der Städte und Ortschaften durch Grünverbindungen und grüne Erholungsflächen erforderlich. Dabei kommt es aber darauf an, trennend wirkende breite Freiflächen im Gegensatz zu schmalen verbindenden Grünzügen ihrer unterschiedlichen Funktion entsprechend maßstäblich richtig anzuordnen. (Das soll heißen, daß es widersinnig wäre, wenn überschaubare Siedlungskomplexe, von der Mitte die angegebene grüne Landschaft in 5–10 Minuten zu erreichen ist, durch breite Grünflächen auseinandergerissen werden.)

Ob und inwieweit es notwendig ist, Wohngebiete vor Gewerbegebieten durch Trenngrün zu schützen, hängt von dem Grade möglicher Beeinträchtigung des „Wohnklimas“ ab. Moderne Energieversorgung und Fertigungstechniken erlauben es in günstig gelagerten Fällen heute durchaus, die aus den Auswirkungen der ersten industriellen Revolution abgeleiteten Grundsätze zu überprüfen und zu lockern. So können aus der Nachbarschaft von Wohnungen und Arbeitsstätten der tertiären sowie günstigenfalls der sekundären Erwerbsgruppen städtebauliche Wirkungen mit besonderem Gepräge entstehen, die sich von den bisher auf der Grundlage reinlicher Scheidung der Zweckbestimmung möglichen vorteilhaft unterscheiden.

Mit voller Absicht habe ich diese letzten Gedanken vorgebracht, um dadurch auf die sich ständig wandelnden wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten wie auch auf die sich fortwährend wandelnden Anschauungen hinzuweisen. Es soll damit die uns immer wieder bedrückende Frage aufgeworfen werden, wieweit wir imstande sind, Entwicklungen vorzusehen, und wieweit wir danach in der Lage und berechtigt sind, Planungen für die zukünftige Entwicklung aufzustellen, zu beschließen und gesetzlich festzulegen. Wenn wir uns ehrlich eingestehen, daß unsere Voraussicht außerordentlich begrenzt ist, dann müssen wir auch zugeben, daß es anmaßend wäre, über große durchgehende Leitlinien hinaus planerische Festlegungen im einzelnen,

also in rechtsverbindlichen Bebauungsplänen, über das notwendige Maß hinaus vorzunehmen. Wenn man aber diese Erkenntnis bejaht, dann wird man auch bereit sein, anzuerkennen, daß die beste aller raumordnenden Planungen diejenige ist, die am wenigsten Zukunftsmöglichkeiten verbaut, die also der künftigen Entwicklung soviel Freiheit wie möglich offenhält.

Damit bin ich am Ausgangspunkt meiner Betrachtung wieder angelangt: Ich sprach zu Beginn von dem vorsichtigen Stadtbaurat, der die Aufstellung eines Bebauungsplanes aus taktischen Gründen zurückhalten wollte, um erst einmal Zeit zu haben, in aller Stille den notwendigen Grunderwerb zu tätigen. Und ich sprach davon, daß Bauwillige wegen der Diskrepanz zwischen Bauleitplanung und dem praktischen Vollzug der Planung besonders hinsichtlich der Bodenfrage gezwungen sind, ihre Baupläne aufzugeben und auf andere weiter draußen gelegene Grundflächen auszuweichen, so daß die Landschaft weitgehend in unwirtschaftlicher Weise zersiedelt wird.

Wenn man es erstens mit den Spielregeln der Demokratie (d. h. der öffentlichen Planung) ernst nimmt und zweitens ein den Baugrund und die öffentlichen Mittel haushälterisch verwaltendes wirtschaftliches, zügiges Vorgehen im Baugeschehen anstreben will und drittens weitblickend dafür sorgen will, daß Zukunftsentwicklungen nicht unnötig verbaut werden, sondern frei bleiben, dann muß man alles daran setzen, die Stadt von morgen dadurch fest zu fundieren, daß in Zukunft durch entschlossene, mutige Baupolitik die demokratisch beschlossenen Pläne auch konsequent vollzogen werden, so daß jeweils erschlossenes Baugelände in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht, damit abgerundete, wohlgestaltete städtebauliche Gebilde in räumlichem und zeitlichem Zusammenhang entstehen. Das soll heißen: Die Grunderwerbs-, die Erschließungs- und die Baupolitik soll mit geballter Kraftkonzentration (und zwar in aller Offenheit und Öffentlichkeit) die bauliche Entwicklung schwerpunktmäßig — also nicht verzettelt! — vorwärtstreiben und dabei nötigenfalls auch vor der Eigentumsentziehung gegen Entschädigung nicht zurückschrecken.

Unter dieser Voraussetzung können kleine und große Ortschaften, Dörfer und Städte, in Zukunft funktionsfähige, gesunde Gebilde und menschenwürdige Heimat werden.

# JOH. HARMS

## BAUBESCHLAG-GROSSHANDLUNG

Sonderbeschläge für Geschäfts-, Behördenbauten und öffentliche Gebäude

BREMEN-HEMELINGEN

Diedrich-Wilkens-Straße 39/45

Telefon Sa.-Nr. 45 00 01

Gute  
Parkmöglichkeit  
am Hause



# DIE SPARKASSE IN BREMEN

BREMENS ÄLTESTES GELDINSTITUT — GEGRÜNDET 1825

mit über 750 000 Einzelkonten

bedient und berät in allen Geldangelegenheiten



Vorteilhaft sparen mit guter Verzinsung und 20-30% Sparprämie



# DEUTSCHE BAU- UND BODENBANK

AKTIENGESELLSCHAFT

BERLIN · FRANKFURT AM MAIN

Essen · Hamburg · Hannover · Karlsruhe/Stuttgart · Mainz · München

**BERATUNG** in allen Fragen der Wohnungsbau-Finanzierung

**FINANZIERUNGSHILFEN** vor und während der Bauzeit

**TREUHAND-Verwaltung** von Hypothekendarlehen und ähnlichen Vermögenswerten

**VERWALTUNG** von Aufbaudarlehen nach dem Lastenausgleichsgesetz

**DIENSTLEISTUNGEN** für Wohnungsunternehmen durch das Rechenzentrum der Bank (Kapitaldienst, Mietbuchhaltung, Kontenführung für Eigentumswohnungen usw.)

Die Mehrheit des Aktienkapitals der Bank, die das größte Spezialinstitut für die Vor- und Zwischenfinanzierung im Wohnungsbau und in der Wohnungswirtschaft ist, befindet sich in der Hand der Bundesrepublik Deutschland.

Die Bilanzsumme zum 31. 12. 1965 betrug DM 1,230 Milliarden. Das in dieser Bilanzsumme nicht enthaltene Treuhandgeschäft hat z. Z. ein Volumen von rd. DM 736 Millionen.

## HAUS- UND BODEN-FONDS (HB-FONDS)

### HB - FONDS 7

Der kürzlich angekündigte

mit einem Fonds-Vermögen von DM 12,6 Millionen wurde zur Zeichnung aufgelegt. Dem HB-Fonds 7 werden 288 öffentlich geförderte Mietwohnungen in **Hamburg-Harksheide** und in **Bremen-Horn** zugeordnet.

Der neue Fonds bietet den Fonds-Zeichnern:

**Absolute Sicherheit** durch ein grundbuchlich gesichertes wirtschaftliches Bruchteileigentum an erstklassigen, dauerhaft vermieteten Bauobjekten in Brennpunkten des Wohnungsbedarfs. Bei Zeichnungsbeträgen unter 10 000,- DM erfolgt die grundbuchliche Eintragung über die Treuhänderbank.

**Hervorragende Rendite** durch

- jährliche **Barausschüttung** von mindestens 5% des Zeichnungsbetrages sowie der Bewirtschaftungsüberschüsse.
- **Tilgungszuwachs** auf etwa das Dreifache des Zeichnungsbetrages in 40 Jahren, das sind 5% im Jahresdurchschnitt.
- **Abschreibung** nach § 7 Abs. 5 EStG auf das etwa 2 1/2fache des Zeichnungsbetrages. Die Abschreibung kommt einer weiteren Barausschüttung gleich und bewirkt bis auf weiteres Steuerfreiheit der Erträge.
- Auch bei der **Vermögensteuer** ergeben sich Vorteile durch die zur Zeit noch niedrige Einheitsbewertung.

**Bausparguthaben** können steuer- und prämienschädlich zum Ankauf von HB-Briefen verwendet werden (Erlaß des Herrn Senators für die Finanzen in Bremen vom 7. 7. 1965 in Übereinstimmung mit dem Bundesfinanzministerium und den Obersten Finanzbehörden der Länder).

Treuänderbank ist die Deutsche Bau- und Bodenbank AG, Berlin/Frankfurt a. M.

HB-Briefe dienen ausschließlich der langfristigen sachwertgesicherten Kapitalanlage. Als solche sind sie bei größter Sicherheit hochrentabel und ermöglichen die Begründung eines dauerhaften Familienvermögens mit laufender Barausschüttung und gleichzeitiger Wertsteigerung. Das Gesamtvermögen der HB-Fonds beträgt mehr als DM 100 Millionen.



## BREMER TREUHAND

Gesellschaft für Wohnungsbau GmbH • Gemeinnütziges Wohnungsunternehmen

Hauptverwaltung Bremen, Postfach 1409, Domshof 21, Telefon 32 02 11, Telex 02 44310

# Städtebauliche Erneuerung im Widerstreit der Interessen

Von Herbert Dix

Seit Jahren ist unter Fachleuten in Wirtschaftskreisen und unter Laien die Diskussionen um die Sanierung unserer Städte im Gange. Man diskutiert über deren Notwendigkeit, Finanzierung, Art der Planung und welche Vorstellungen und Wünsche kommende Generationen haben mögen, die in der neugeordneten Stadt von morgen zu leben haben. Nachfolgender Artikel wurde den BAG-Nachrichten, Heft 2/1966, entnommen. Der Verfasser vermittelt uns darin aufschlußreiche Gedanken, die durch diese Veröffentlichung weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden sollen.

Die Schriftleitung

★

Genauso, wie wir uns daran gewöhnt haben, heute — und vermutlich auch noch morgen — „mit der Bombe zu leben“ (Weizsäcker) müssen wir auch den Widerstreit um die Städtebauliche Erneuerung als einen unabänderlichen Tatbestand hinnehmen. Die Wünsche, Vorstellungen und Interessen der an der städtebaulichen Entwicklung interessierten Gruppen sind zu heterogen und die möglichen Lösungen zu vielfältig, daß eine völlige Übereinstimmung von vornherein erreichbar wäre. Einmütigkeit herrscht lediglich darüber, daß der Umbau der älteren Stadtteile — und ganz besonders der Stadtkerne — notwendig ist. Aber schon die Fragen, welches Leitbild diesem Umbau zugrunde zu legen ist, welche Primare eingeräumt werden sollten oder gar, wie die notwendigen finanziellen Aufwendungen umverlegt werden sollen, kann die Gemüter bis zur Weißglut erhitzen. Positiv daran ist, daß Streit nur da entstehen kann, wo sich zwei oder mehrere Parteien einer Sache mit innerer Anteilnahme, ja sogar mit Begeisterung verschrieben haben und — aus ihrem Blickwinkel gesehen — ehrlich gewillt sind, sie zu einem „guten“ Ende zu führen.

„Die Bedürfnisse, Sorgen und Gefahren der modernsten Industriegesellschaft sind einander überall ähnlich. Auch bei unterschiedlichen nationalen Eigenarten, unter anderen geographischen Gegebenheiten, ja selbst in verschiedenen sozialen Systemen bleiben diese Probleme weitgehend dieselben...“, stellt die Zeitschrift „planen und bauen“<sup>1)</sup> im Vortext zu einem Bericht über US-Präsident Johnsons „Botschaft über die Städte“ fest.

## Johnsons „Botschaft über die Städte“

Es ist dankbar zu begrüßen, daß sich das „Bundesbaublatt“ als Organ der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen obersten Bundes- und Landesbehörden die Mühe gemacht hat, eine vollständige Übersetzung dieser Botschaft Johnsons vom März 1965 zu veröffentlichen<sup>2)</sup>. Vielleicht hätte sich das gleiche Organ schon früher Lorbeeren erwerben können, wenn es in ähnlicher Ausführlichkeit über die Entwicklung der amerikanischen Sanierungsgesetzgebung und der darauf aufgebauten Sanierungspraxis befaßt hätte. Das wäre dem gegenwärtigen Entwurf des Städtebauförderungsgesetzes sicherlich zugute gekommen und hätte vielleicht auch die Stimmen derer etwas gedämpft, die ein solches Gesetz gar nicht für erforderlich halten, da doch im Bundesbaugesetz alles „schon so schön geregelt sei“.

Es ist nicht an dem, daß das beste Gesetz dasjenige ist, das gar nicht erst geschaffen wird. Es kommt vielmehr darauf an, lebendige Gesetze unter Mitwirkung aller in der Demokratie wirksamen und vielfach heterogenen Kräfte zu entwickeln, die aus einer sinnvollen Bindung an gemeinschaftlich erarbeitete Grundlagen neue individuelle Freiheiten garantieren, Freiheiten, die in einer städtebaulichen Anarchie undenkbar sind.

## Opposition gegen Johnson

Der New Yorker Korrespondent des „Handelsblattes“ berichtet von einer heftigen Opposition gegen Johnsons Pro-

gramm der städtebaulichen Erneuerung<sup>3)</sup>, die sich u. a. gegen seine „patriarchalischen Geflüste“ wendet, wenn er im Rahmen von „Demonstrativ-Programmen von ausreichender Größe, um ganze Stadtbezirke umzuwandeln“ Bundesgelder nur denjenigen Gemeinden zur Verfügung stellen will, „die erstens aus eigenen Kräften genügend Initiative entwickeln und zweitens bereit sind, ihre Baupläne einer Bundesbehörde zu unterstellen“.

Wer drüben in zahlreichen Diskussionen mit Behördenvertretern, Angehörigen der privaten Wirtschaft und einzelnen Bürgern feststellen konnte, in welchem Ausmaß die finanziellen Bundesspritzen stimulierend auf die örtlichen Sanierungsunternehmungen wirken, wie unkonventionell die Aufsichtsfunktion der staatlichen Sanierungsbehörde ausgeübt wird und welche positiven Einflüsse sie auf den Sanierungsvorgang hat, der wird diese Art der Opposition mit Argwohn betrachten. Daß in unserem Lande eine ebenso unkonventionelle Handhabung obrigkeitlicher Aufsichtsfunktionen Usus wird, bleibt zu hoffen.

Die ganze Misere im amerikanischen Städtebau der letzten Jahrzehnte liegt schließlich darin begründet, daß einer an sich positiv zu wertenden privatwirtschaftlichen Initiative, die riesige neue Vororte in kürzester Zeit rein um des Gewinns willen aus der Erde stampfte, eine völlig unzureichende örtliche und übergeordnete Planung gegenüberstand. Die Sintflut der amerikanischen Shopping-Centers ist, trotz ihrer zweifellos vorhandenen positiven Aspekte, nur eine der zweifelhaften Auswirkungen dieser städtebaulichen Anarchie.

## Einzelinteressen gegen Gesamtinteressen

Auch bei uns ist einer der strittigsten Punkte um die städtebauliche Erneuerung darin begründet, daß einerseits der Bürger als privater Bauherr oder als Vertreter einer privatwirtschaftlichen Institution, die sich in irgendeiner Form mit der Erstellung von Gebäuden oder ganzen städtebaulichen Komplexen befaßt, zu wenig Verständnis für die notwendige Einschränkung von Einzelinteressen zugunsten übergeordneter planerischer Erfordernisse aufbringt, und daß andererseits die (letztlich von der Gesamtheit der Bürger beauftragten) Planungsinstanzen noch zu stark in ihrem allwissenden Sendungsbewußtsein verharren und zu wenig geneigt sind, die einzelnen Bürger und ihre Interessenvertretungen als ebenso kompetente Gesprächspartner anzuerkennen.

## Zu wenig Geld

Hauptsächlich wird das Ringen um die städtebauliche Erneuerung aber dadurch belastet, daß effektiv zu wenig Geld da ist, um zum jeweiligen Zeitpunkt das zu realisieren, was an sich wünschenswert, ja notwendig wäre. Auch Johnson gibt zu, daß seine

„Botschaft und das Programm, das sie anregen soll, den Problemen der Stadt nicht voll gerecht wird. Dies beruht zum Teil darauf, daß viele Programme, z. B. die des Erziehungs- und Gesundheitswesens, getrennt für sich durchgeführt werden, daß wir aber auch noch nicht alle Lösungen wissen... Wir brauchen mehr Nachdenken, mehr Wissen und Können bei unseren Bemühungen, alle die Übel und Gefahren für die Stadt zu erkennen und Abhilfemaßnahmen zu finden. Wir müssen auf allen Verwaltungsebenen neu an die Probleme herangehen, die oftmals anders sind, als wir dachten, und die größer sind, als wir uns vorgestellt haben.“

<sup>1)</sup> planen und bauen, Heft 1, Köln 1966, S. 3

<sup>2)</sup> Bundesbaublatt, Heft 10, Wiesbaden 1965, S. 484 ff.

<sup>3)</sup> Pächter, Heinz: Johnson, der Städtebauer, Handelsblatt vom 10. 2. 1966

### Zu wenig Erkenntnisse

Diese Feststellungen Johnsons sind auch bezeichnend für die Situation, in der wir uns befinden: Wir stehen an der Schwelle eines städtebaulichen Erneuerungsprozesses, dessen Ausmaß und Konsequenzen wir nur ahnen können, weil wir weder über das Fachpersonal, noch über die notwendigen Erkenntnisse verfügen, den Gesamtumfang exakt zu qualifizieren, geschweige denn zu quantifizieren.

Wir streiten uns z. B. darüber, wer für den Verkehrsnotstand in den Kernbereichen unserer Städte verantwortlich ist und wer die Lasten des Verkehrsumbaues zu tragen hat, ohne uns letztlich Rechenschaft darüber gegeben zu haben, wo die Grenzen der das Verkehrsgeschehen zu tragen hat, ohne uns letztlich Rechenschaft darüber gegeben zu haben, wo die Grenzen der das Verkehrsgeschehen ursächlich beeinflussenden baulichen und funktionsmäßigen Verdichtung im allgemeinen und in der jeweiligen Ortlichkeit liegen. Wir diskutieren und praktizieren eine Förderung des Eigenheimbaues, ohne uns Klarheit zu verschaffen, inwieweit seine übertriebene Forcierung nach Maßgabe des verfügbaren Grund und Bodens und der steigenden Grundstückspreise überhaupt möglich und inwieweit sie städtebaulich vertretbar ist, obgleich wir das warnende Beispiel der amerikanischen Einfamilienhaus-„suburbs“ vor Augen haben.

Wir haben eine Baunutzungsverordnung geschaffen, die für die Grundstücke in den Kerngebieten der Städte eine maximale bauliche Ausnutzung zuläßt, die dem Doppelten der Grundstücksflächen entspricht, während wir in der Praxis eine drei- bis vierfache und noch höhere bauliche Ausnutzung zu verzeichnen haben und über den Weg des Bebauungsplanes und des Dispenses auch weiterhin zulassen müssen.

Wer hat es bislang unternommen, die ursächlichen Zusammenhänge zwischen der notwendigen und der möglichen Funktionsverdichtung in einem Kerngebiet, seiner daraus resultierenden baulichen Verdichtung, der sich daraus ergebenden Verkehrsmenge und der zur Bewältigung dieses Verkehrs notwendigen städtebaulichen Investitionen zu ermitteln?

Selbstverständlich ist das ein schwieriges Unterfangen und es ist leichter, städtebauliche Reglementierungen nach Gefühls- und Erfahrungswerten zu treffen. Wenn wir aber den überwiegend auf Emotionen und nur unzureichend begründeten Meinungen basierenden Widerstreit um die städtebauliche Erneuerung in ein echtes, sachlich einwandfrei begründetes Streitgespräch umwandeln wollen, müssen wir eine echte Städtebauwissenschaft begründen und dafür werden gegenwärtig noch viel zu wenig öffentliche Mittel eingesetzt.

### Zu wenig Grundlagen

Um städtebauwissenschaftlich exakt arbeiten zu können, müßte aber zuvor ausreichendes statistisches Grundlagenmaterial verfügbar sein. Das gegenwärtig verfügbare statistische Material reicht allenfalls für eine Beurteilung des Sektors Wohnen aus. Schon auf dem Sektor Verkehr sind erhebliche Lücken zu verzeichnen. Während z. Z. noch alle Ver-

kehrspläne auf einer Hochrechnung gegenwärtiger Verkehrsmengen bis zum Tage X basieren, fehlen z. B. exakte Unterlagen über die Möglichkeiten und Grenzen einer Substitution von Teilen des Individualverkehrs durch öffentliche Nahverkehrsmittel, gedankliche Ansätze über Rationalisierungsmöglichkeiten des städtischen Wirtschaftsverkehrs sowie generelle Überlegungen hinsichtlich der Verminderung des Verkehrsaufkommens durch bessere räumliche Zuordnung von Verkehrsquellen und Verkehrszielen.

Fast völlig fehlen aber z. B. Unterlagen über die flächenmäßig wirksamen Merkmale auf dem Sektor Arbeiten. Seit Jahren wird die Notwendigkeit einer städtebaulichen Grundkartei diskutiert, aber ihre Realisierung steht immer noch in den Sternen. Dabei wäre eine empirische Ermittlung der Entwicklung der Geschosßflächennutzung, besonders in den mit unterschiedlichsten Funktionen überhäuften Kerngebieten eine der wichtigsten Arbeitsgrundlagen, um zu gültigen Aussagen über in der jeweiligen Ortlichkeit angemessene und notwendige bauliche Verdichtung mit allen daraus resultierenden Folgerungen — z. B. für die künftige Verkehrsgestaltung — zu kommen.

Bei den gegenwärtig vom Institut Gewerbebetriebe im Städtebau zu bearbeitenden Gutachten zur Gewerbeplanung im Zusammenhang mit der städtebaulichen Erneuerung innerstädtischer Geschäftszentren hat sich der völlige Mangel an statistischem Grundlagenmaterial bezüglich des flächenmäßigen Umfangs der gewerblichen Nutzung und seiner Entwicklung überaus störend ausgewirkt. Solche Unterlagen durch umfangreiche Befragungen erst zum Zeitpunkt des Bedarfs erheben zu müssen, verzögert den Arbeitsgang erheblich, zumal die Vollständigkeit der Erhebungen vom Goodwill der zu befragenden Gewerbetreibenden abhängt, der erfahrungsgemäß nur zu einem geringen Prozentsatz vorhanden ist.

### Wirtschaft und Städtebau

Im Streit um den Primat in der städtebaulichen Erneuerung hat die Wirtschaft ein gewichtiges Wort mitzureden. Während die industrielle Entwicklung ein Jahrhundert lang das Gesicht der Städte wesentlich prägte, entwickelte sich (neben dem Verkehr) der Dienstleistungssektor immer mehr zum städtebaulichen Bestimmungsfaktor erster Ordnung. Die Geschäftszentren sind die am stärksten ausgeprägten Brennpunkte urbanen Lebens. Sie aus der Stadt herausverlegen zu wollen, wäre der Anfang vom Ende dessen, was schon seit Jahrtausenden den Begriff Stadt trägt. Damit soll nicht gesagt sein, daß möglicherweise in den großen Stadtregionen einige ergänzende Märkte auch außerhalb der Siedlungskerne als Shopping-Centers zur Versorgung motorisierter Kunden eine sinnvolle Ergänzung der traditionellen und der neuen Kernzentren darstellen können.

Generell dürfte es aber unmöglich sein, ein Leitbild der Stadt der Zukunft ohne die integrierten Geschäftszentren zu zeichnen, die im Bewußtsein des Bürgers unlösbar verbunden sind mit dem Begriff „in die Stadt zu gehen“. Und darüber dürfte fast ebenso sicher Einmütigkeit herrschen wie über die Erkenntnis, daß der großzügige Umbau unserer Städte überhaupt notwendig ist.



**NORDDEUTSCHE  
KREDITBANK**

AKTIENGESELLSCHAFT

BREMEN BREMERHAVEN EMDEN



# Funktionswandel und Gestaltungsprobleme in Stadtkernen

*Aus einem Bericht in Raumforschung und Raumordnung<sup>1)</sup> über ein Seminar des Instituts für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Hochschule Wien, gemeinsam veranstaltet mit dem österreichischen Ingenieur- und Architektenverein im Herbst 1965 in Wien.*

Die Gestaltung einer Umwelt, die sich auch in Zukunft als Heimat erleben läßt, kann nach den eindeutigen Worten von o. Prof. Dr. Rudolf Wurzer nur durch eine verantwortungsvolle und gleichberechtigte Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung, Raumplanung und Raumforschung erzielt werden. (Anm. d. Red.: Daß der Vorstand des Wiener Instituts zu den an der Gestaltung der Umwelt Beteiligten auch die Wirtschaft zählt, geht daraus hervor, daß Dipl.-Kfm. Klebel, der Leiter des Wiener Instituts für Standortberatung eingeladen worden war, zum Thema „Wirtschaftsstruktur und Standortberatung im Rahmen der Stadterneuerung“ zu referieren.)

Klebel führte an, daß die Änderungen in der Gliederung der Wirtschaft, in ihren Leistungen und ihrem räumlichen Ausbau die Standorte vieler Betriebe neu zur Debatte stellen. Sollte der Stadtkern seine Funktion als Repräsentant der Stadt auch weiterhin erfüllen, so müsse das Leistungsgefüge der Wirtschaft der ganzen Stadt in seinem Zustand und in seiner Entwicklungsmöglichkeit erfaßt und auf die Innenstadt hin koordiniert werden.

Auf den konkreten Fall Wiens bezogen, meinte er, daß die Ordnung des Wirtschaftsraumes Wien, deren Entwicklungsziel von den gewählten Mandatären umrissen wird, von der Stadtplanung eine weitere Konkretisierung erfahren müsse. Das Wiener Institut für Standortberatung könne zur Erarbeitung von Grundlagen für den Magistrat die notwendigen Erhebungen und Befragungen durchführen und Einzelprobleme, welche Wirtschaft und Stadterneuerung betreffen, klären helfen. Dadurch, daß das Institut überdies jeden Wirtschaftstreibenden bei Bedarf bei der Suche von Standorten und der Beurteilung von deren Eignung behilflich sei, wirke es mit, die räumliche Entwicklung von Wien in geordnete, mit dem öffentlichen Interesse vereinbare Bahnen zu lenken. „Verkehrsprobleme in Stadtkernen“ wurden von dem Verkehrswissenschaftler Professor Dipl.-Ing. Karl-Heinz Schächterle angesprochen. Er wies darauf hin, daß sich in den Stadtkernen die wirtschaftliche Aktivität konzentriere. Vitale Interessen von Handel, Gewerbe und Verwaltung begegneten sich auf engem Raum, was zu einem wachsenden Raumbedarf für Verkehrsanlagen aller Art führe. Da diesem Wunsch nach guten Verkehrsmitteln die Erhaltung wertvoller Bausubstanz entgegenstehe, müßten die Städtebauer und Verkehrsplaner gemeinsame Wege zur Lösung dieser Fragen suchen und finden.

Eine Entfaltung des in der City geballten Kräftepotentials ist nur möglich, wenn den Verkehrsströmen Wege in diesem Bereich zur Verfügung stehen. Ein hohes Verkehrsaufkommen ist die Voraussetzung für die intensive Inan-

spruchnahme der Cityeinrichtungen. Andererseits führt die wachsende Zahl an Arbeitsplätzen zu außergewöhnlichen Belastungen auf den Zugangsstraßen zur City. Extrem hohe Spitzenbelastungen, Verstopfungen in den Morgen- und Abendstunden und Parkraumnot sind die Folgen und eine mangelnde Versorgung der Geschäfte das Ergebnis.

Die von Schächterle formulierten Planungsvorschläge für eine weitgehend koordinierte Verkehrsbedienung der Kerngebiete treffen sich voll mit den Vorstellungen und Forderungen der gewerblichen Wirtschaft:

1. Befreiung der Innenstädte von jedem nicht in diese gerichteten Personen- und Güterverkehr. Die Entlastung der Straßen der Stadtzentren muß mit leistungsfähig ausgebauten Ringstraßen und Tangenten angestrebt werden.
2. Eine wirkungsvolle Koordinierung der Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Individualverkehr ist entscheidend für das Funktionieren des Verkehrs in den Kernzonen. Durch die Lage großer Parkplätze und Parkbauten (Hoch- und Tiefgaragen) im Bereich der Entlastungsstraßen und entlang der Innenstadtzubringer kann ein erheblicher Einfluß auf die Lenkung der Autoströme ausgeübt werden.
3. Je hochwertiger die Innenstadtbereiche, desto stärker muß die Parkzeit auf den hier zur Verfügung stehenden Parkständen reduziert werden. Das kostenlose, vielleicht sogar zeitlich unbeschränkte Parken auf teuerstem Grund in Geschäftszentren ist widersinnig und kann auf die Dauer von keiner Gemeinde mehr geleistet werden.
4. Mit wachsender Stadtgröße muß die Qualität des öffentlichen Verkehrs zwischen Außengebiet und Innenstadt verbessert werden. Dies ist die Voraussetzung dafür, den Berufsverkehr zur Innenstadt den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erhalten, ja, zu vermehren und so den Verkehrsdruck auf den Straßen in den Spitzenzeiten zu ermäßigen.
5. Die Schließung der Stadtzentren für den Autoverkehr ist indiskutabel. Dagegen ist die Schaffung fußläufiger Teilbereiche, aus denen jeglicher Fahrzeugverkehr verbannt wird, zur Erhöhung der Anziehungskraft der Innenstädte dringend erwünscht.
6. Zahlreiche Einzelmaßnahmen verkehrstechnischer Art können eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Stadtzentren hervorrufen: die Trennung zwischen öffentlichem Verkehr und privatem Autoverkehr im Straßennetz; Einbahnstraßensystem; Ausbau von Verkehrsknoten und koordinierte Signalregelungen.
7. Der Städtebau bildet eine entscheidende Voraussetzung für das Funktionieren des Verkehrs in den Stadtzentren. Verdichtung der Bausubstanz, Hochhäuser usw. wirken sich als Verkehrsquellen ersten Rangs aus.

Abschließend wies Professor Schächterle warnend auf das Beispiel der Verödung amerikanischer Citybereiche hin und meinte, nur ein echtes Teamwork von Stadt- und Verkehrsplanern könne die erforderlichen Maßnahmen bewältigen.

(ingesta report 3/66)

<sup>1)</sup> Raumforschung und Raumordnung, Heft 2, Köln, Mai 1966



**Feuerversicherungsanstalt  
der Freien Hansestadt Bremen**

BREMEN Dobbenweg 10 · Postfach 1408 · Ruf 30 24 93  
Geschäftsstelle Bremerhaven: Bürgermeister-Smidt-Straße 87 Ruf 4 56 74

Wir dienen auch mit anderen Versicherungen!

Feuer-,  
Betriebsunterbrechungs-,  
Einbruchdiebstahl-,  
Leitungswasser-,  
Sturm-,  
Glas-Versicherungen



## MIT UNS

schnell  
mitten in die Stadt  
hohe  
Verkehrssicherheit  
keine  
Parkplatzsorgen

Bremer Straßenbahn AG



**„SECURITAS“**  
VERSICHERUNGEN

ein Schutzschild  
gegen alle  
Gefahren

SECURITAS BREMER ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG  
DIREKTION BREMEN · AM WALL 153/156 · POSTFACH 7  
FERNSPRECHER 320361 · FERNSCHREIBER 02-44 692

HEIZUNGSTECHNIK  
BLOCKHEIZUNGEN  
LÜFTUNGS- UND KLIMATECHNIK  
FERNWÄRMEVERSORGUNG

**RUD. OTTO MEYER**



**KARL A. MÜLLER** KG  
BAUUNTERNEHMUNG

BREMEN 504248  
DELMENHORST 3221

Malereibetrieb

**ROBERT MEYER KG.**

Bremen, Kirchbachstraße 140, Telefon 44 83 83

Das seit Jahrzehnten bekannte Fachgeschäft für Qualitätsarbeiten und gute Fachberatung

# Schlaglichter aus der „Roten Mappe“

Von Dr. Herbert Röhrig

„Die Rote Mappe“ ist im Laufe der Jahre ein Begriff geworden. Lob und Kritik, Fingerzeige auf Versäumtes und Mißstände haben viel Beachtung gefunden. Alljährlich wird „Die Rote Mappe“ durch den Vorsitzenden des Niedersächsischen Heimatbundes, Dr. Herbert Röhrig, Hannover, auf der Jahrestagung „geöffnet“. Der diesjährige Niedersachsentag fand am 10. Oktober in Bremerhaven statt. Aus dieser „Roten Mappe“ bringen wir nachstehend einige Ausschnitte.  
Die Schriftleitung

★

Nach der tausendjährigen Stadt **Hildesheim**, die uns im vorigen Jahre mit dem Niedersachsentag beherbergt hat, dürfen wir uns nun wieder in der Stadt **Bremerhaven** versammeln, in der vor 28 Jahren zuletzt ein Niedersachsentag stattgefunden hat. Wir fühlen uns wohl in dieser Stadt, die uns bei allen Vorbereitungen so freundlich geholfen und uns so herzlich willkommen geheißen hat, am Sitz eines der ältesten Vereine unserer Art, nämlich des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, an dessen 75jähriges Jubiläum hier an gleicher Stelle wir mit Freude und Erhebung zurückdenken.

Einen guten Freund unserer Bestrebungen besitzen wir hier u. a. in Herrn Bürgermeister Tallert, der den Ausbau des Morgenstern-Museums gefördert hat und auf vielfältige Weise immer wieder die Heimatarbeit nachhaltig unterstützt. Möge es ihm und allen Beteiligten eines Tages gelingen, ein eigenes Gebäude für das Morgenstern-Museum zu schaffen; das würde uns allen eine besondere Freude bereiten.

Als wir Bremerhaven vor zwei Jahren in Wolfsburg eine junge Stadt nannten, und zwar eine junge niedersächsische Stadt, gab Herr Ministerpräsident Dr. Diederichs zu bedenken, Bremerhaven sei keine niedersächsische, sondern eine bremische Stadt; das wolle er doch feststellen, um keine diplomatischen Verwicklungen mit Bremen hervorzurufen. Ganz sicher sind wir hier auf Bremer Staatsgebiet, aber auch ganz sicher auf dem Gebiet des niedersächsischen Volkstums und so sind beide Bezeichnungen berechtigt. Staat und Heimat — ihr Unterschied und ihr Gemeinsames kommen an diesem Beispiel besonders schön zum Ausdruck. Für den Staatsmann ist Bremerhaven eine bremische Stadt, für den Heimatpfleger eine niedersächsische. Beide haben recht, und beiden ist die Aufgabe gestellt, einander zu ergänzen. Wenn Staat und Heimat zusammenwirken, sich gegenseitig schätzen und sich helfen, wo sie nur können, dann ist es gut um das Land bestellt . . .

Ein industrielles Vorhaben beschäftigt Stadt und Land hier am Weserufer lebhaft.

Im letzten Jahre mußten wir uns mit der Absicht befassen, bei Wilhelmshaven ein großes **Titandioxydwerk** zu errichten, und vor den vielfachen Folgen warnen, die daraus für Wasser und Luft unweigerlich erwachsen würden. Mit dieser Warnung standen wir keineswegs allein; inzwischen hat das Werk den Standort Wilhelmshaven aufgegeben und dafür den Blexener Groden genau hier gegenüber von Bremerhaven in Aussicht genommen. Nun erhebt sich also die Frage, ob die Weser besser geeignet ist als die Jade, große Mengen Abwässer mit Schwefelsäure und Eisenverbindungen aufzunehmen, und ob Bremerhaven weniger als Wilhelmshaven unter den Abgasen zu leiden hätte. Wieder ist eine Reihe von Gutachten erstattet worden, die wir nur aus den Zeitungen kennen. Sie sind offenbar in der vorsichtigen

Form wissenschaftlicher Feststellungen gehalten, kommen zu keinen ganz eindeutigen Erklärungen, sondern bleiben etwa bei dem Ergebnis: unter gewissen Umständen einerseits vielleicht, sonst aber andererseits vielleicht auch nicht. Man braucht kein Gelehrter zu sein, um mit Sicherheit zu erkennen, daß jeder Eingriff in die Natur seine schwerwiegenden Folgen hat. Möglicherweise ist er nicht so groß, daß eine ernste Warnung gerechtfertigt wäre, **aber im Hinblick auf Mensch, Tier und Pflanze wird auch in diesem Falle die Mahnung gelten müssen: Vorsicht, äußerste Vorsicht!**

Im **Bremer Blockland**, auch hier in der Nähe, besteht Sorge um die Erhaltung der so bezeichnenden Reithäuser. Der „**Grüne Kreis**“, Bremen, hat beim Bürgermeister und dem Senat angeregt, den Eigentümern einen Ausgleich zu schaffen für den Unterschied in den Erhaltungskosten zwischen Reith- und Ziegeldach, und verschiedene Möglichkeiten dafür vorgeschlagen. Wir unterstützen diese Anregung lebhaft.

Im übrigen haben es unsere Bremer Freunde, mit denen uns eine jahrzehntelange sachliche und persönliche Zusammenarbeit verbindet, in diesem Jahre lebhaft und dankbar begrüßt, durch eine feste Haushaltsstelle beim Senator für das Bildungswesen eine Anerkennung ihrer mehr als 60jährigen Arbeit gefunden zu haben.

Sie sind weiterhin Senat und Bürgerschaft dankbar für den guten baulichen und farblichen Zustand, in den die Baudenkmäler der Stadt versetzt worden sind. Durch eine erfreuliche Zusammenarbeit privater Spender, der Verwaltung und der Kirche konnten nunmehr alle Kirchtürme der Altstadt wiederhergestellt und damit wesentliche Teile der alten Stadtsilhouette zurückgewonnen werden.

Die Farbgebung des historischen Rathauses und anderer Gebäude fand unsere volle Zustimmung, und der Ausbau des Schnoor-Viertels ist wahrhaft eine denkmalpflegerische Tat. Hoffentlich kann nun endlich auch die äußere Verblendung des unschönen **Sakristei-Anbaus an der Kirche Unserer Lieben Frauen** dem übrigen Baubestand angepaßt werden. Vor allem aber wird in Bremen mit Enttäuschung vermerkt, daß es immer noch nicht gelungen ist, das **kostbare Refektorium der früheren Katharinenkirche** so zu gestalten und wiederherzurichten, daß es seinem Wert entsprechend würdig erhalten werden kann. Darüber sollte nun, 20 Jahre nach dem Kriege, endlich entschieden werden.

Soviel über Bremen und Bremerhaven. Wenn wir dann in üblicher Weise auf Freud und Leid, gute und böse Beobachtungen, Zustimmung und Warnung, wie sie uns im letzten Jahre beschäftigt haben, auch für das eigentliche Niedersachsen eingehen dürfen, so möchten wir mit einem grundsätzlichen Problem unserer Zeit beginnen.

Zum Nachdenken über **die Stadt** und ihr innerstes Wesen kamen wir durch einen bezeichnenden Einzelfall. **Stadthagen** mußte an seinem mittelalterlichen Marktplatz zwei Häuser abreißen, weil sie baufällig geworden waren, und überlegte nun, ob man diese beiden Lücken wieder schließen oder für den Straßenverkehr zusätzlich öffnen sollte. Wir wurden zu einer Sitzung des Rates gebeten, die sich mit dieser Frage befaßte, und bekamen Gelegenheit, unsere Meinung zu äußern. Der Rat beschloß dann erfreulicherweise einstimmig, die beiden Grundstücke wieder zu bebauen.

Der Vorfall gab uns Gelegenheit, über die Bedeutung der Marktplätze in mittelalterlichen Städten nachzudenken, wei-

terhin über die Gestalt solcher alten Städte in der Gegenwart überhaupt und schließlich über Wesen und Funktion der Stadt unserer Tage und ihrer Mitte. Damit wird eine Fülle schwieriger Fragen umrissen, zu denen wir uns hier nur in Andeutungen äußern können.

Beginnen wir mit der Stadt und ihrer Mitte, so lassen Sie uns einige Sätze aus einem Vortrag zitieren, den unser guter Freund Stadtbaurat Professor Dr. Ing. E. h. Rudolf Hillebrecht vor einigen Monaten in der Kapitalsitzung des Ordens „Pour le mérite für Wissenschaft und Künste“ in Bonn gehalten hat. Er sagte u. a.:

**„Die städtische Lebensform braucht und bildet eine Mitte: den Raum für soziale, wirtschaftliche, geistige, mannigfach verwobene Wechselbeziehungen, deren Pflege Ursprung und Sinn dieser Lebensform ist; sie braucht den Raum zur Selbstdarstellung des Gemeinwesens und seines Ordnungsprinzips, zum Sichbewußtwerden der Bürgerschaft wie zum Bewußtmachen ihrer Kraft in Gemeinschaft gegenüber anderen.**

Wir müssen uns von dem Gedanken trennen, die Freizügigkeit im Autoverkehr nur durch Vermehrung der Straßenflächen aufrecht erhalten zu können. Sonst könnte es sich nämlich eines Tages nicht mehr lohnen, auf großzügig vermehrten Verkehrsflächen noch Ziele in der Innenstadt aufzusuchen, weil sie nach und nach in übermäßiger Weise dieser einen Verkehrsart geopfert wurden.

Gegenwartsbewußtsein und Geschichtsbewußtsein finden hilfreiche Anschaulichkeit und Bildhaftigkeit kaum besser als im Bild der Stadt und allein schon aus diesem — einem politischen — Grund ist es von Bedeutung, daß Stadtgrundriß und Stadtbild, Straßenraum und Platzgestalt Kontinuität bewahren und auch in ihrer Wandlung weiter vermitteln. Es steckt ein tiefer Legitimitätsanspruch auf Gestaltung der Gegenwart darin!

Diese unsere Stadt, insbesondere ihre Mitte, hat Generationen geprägt. Sie hat es nicht verdient, gedankenlos aufgegeben zu werden. Wir sind offenbar eine Generation des Übergangs, mannigfacher, auch brüsker Übergänge von Altem zu Neuem. Aber wir haben die Pflicht, die Grundstruktur und Grundform unserer Stadtzentren, die vom Wesen des Stadtlebens geprägt sind, der Zukunft so zu überliefern, daß sie ihr offen bleiben; denn, ich hoffe es, kommende Generationen werden Lebensart und Lebensform besitzen, die nach einer Mitte verlangen; einer anderen und neuen vielleicht, aber einer Mitte, die auch einer gemäßen Stadtmittte bedarf.“

Was für alle Städte aus ihrem Wesen heraus gilt, hat besondere Bedeutung für diejenigen Städte, die das Glück haben, geschlossene, wohlgestaltete Marktplätze aus alter Zeit als kostbares Vermächtnis zu besitzen. Möchten alle diese Städte sich eines solchen Vorzugs bewußt sein und jenes kostbare Gut sorgfältig pflegen und bewahren! . . .

Zu unserer Landeshauptstadt Hannover sind dann noch ein paar besondere Anmerkungen zu machen:

Ein umfangreiches Gutachten von Professor Dr. Ing. Wehner über die **Generalverkehrsplanung** der Stadt Hannover wurde uns zugänglich gemacht. Darin haben wir mit großem Mißvergnügen auch Planungsvarianten bemerkt, die den Georgengarten und die Herrenhäuser Allee robust in Mitleidenchaft ziehen. Man möge sich darauf verlassen, daß wir solchen Absichten die heftigste Opposition entgegensetzen werden, wenn sie wirklich ernsthaft in Erwägung gezogen werden sollten!

Eine ganz schauerhafte „Bereicherung“ hat die Silhouette von Hannover im übrigen durch die **Flutlichtmasten** am Niedersachsen-Stadion erhalten. Bisher hat sich das Stadion in die grüne Erholungslandschaft des Maschsees taktvoll eingegliedert, nun aber drängt es sich in einer Weise hervor, die nur äußerstes Mißbehagen auslösen kann. Es ist ein Jammer um das Bild der Stadt im Ganzen und nicht minder ein Jammer um einen der schönen Grünkeile, die der Stadt bisher zur Zierde gereichten.

In diesem Zusammenhang sei auch die Frage erlaubt, warum Rat und Verwaltung überhaupt keinen Gebrauch mehr von

der Möglichkeit machen, bauliche Probleme vor der endgültigen Entscheidung mit der **Aufbaugemeinschaft\***) zu besprechen und damit der Bürgerschaft zu unterbreiten. Auf diese Weise ist das Gesicht Hannovers nach dem Kriege wesentlich mit geprägt worden, und manche Kritik konnte schon im Vorfeld abgefangen werden. Gerade in einer Zeit, in der Krisen drohen und die Zukunft von vielen schwierigen Fragen überschattet wird, könnte es der Stadt manche Erleichterung bringen, wenn sie sich der bewährten Mittel der Demokratie auch weiterhin bedienen wollte.

Besondere Freude empfinden wir im übrigen über das **Historische Museum am Hohen Ufer**, das in der nächsten Woche in seinem Neubau eröffnet werden soll. Wir haben schon mehrfach Einblick nehmen können und wissen deshalb, daß dort ein in jeder Beziehung vorbildliches Institut entsteht, für das wir dem Rat und der Verwaltung zu danken haben.

Daß man andererseits den Bau eines **Schauspielhauses** zurückgestellt hat, verstehen wir zwar, aber wir bedauern es doch. Im übrigen beobachten wir in vielen niedersächsischen Städten und auch auf dem Lande mit Sorge die ständige Zunahme von **Plakattafeln**, die das Orts- und Landschaftsbild verunstalten. Wir bitten unsere Mitbürger und besonders auch die Bundesbahn, ihre Häuserfronten und Grundstücke nicht leichtfertig und unbedacht für solche Zwecke herzugeben, bitten aber auch alle Verwaltungsstellen und Gerichte um Beachtung der Tatsache, daß unsere Städte und Dörfer mit Plakatreklame überlastet sind und der immer größeren Flut von weiteren Anträgen auf Errichtung solcher Tafeln endlich Einhalt geboten werden muß. Das kann nur dadurch geschehen, daß künftig ein strenger Maßstab an die Zulassung derartiger Werbung angelegt wird.

Insgesamt haben wir die große Sorge, daß die **Denkmalpflege** immer mehr dem zufälligen Wohlwollen weniger Menschen überlassen wird; offenbar besteht durchaus die Gefahr, daß der Landeskonservator nur noch beschreibender und deutender Wissenschaftler sein kann. Schon die von ihm betriebene Inventarisierung solcher Kunstwerke, deren Zerstörung sich nicht verhindern läßt, weil Altstadtsanierung und Ortsplanung darüber hinweg gehen, kann mit der Schnelligkeit der Ereignisse nicht annähernd Schritt halten. Noch viel weniger aber ist er in der Lage, den Schutz und die Pflege von Denkmälern, die dem Lande gehören, ordnungsgemäß durchzusetzen, geschweige denn wertvollstes Kulturgut im Privatbesitz durch finanzielle Hilfe vor dem Untergang zu retten. Wiederum könnten nur größere Mittel helfen . . .

Mit **Starkstromleitungen** haben wir uns mehrfach kritisch befassen müssen. Um so mehr freut es uns, ein Beispiel verständnisvollen Verhaltens erwähnen zu können. In der Krähe, jenem ausgedehnten Walde bei Nienburg an der Weser, sind vor Jahrzehnten zwei Masten einer Leitung ausgerechnet auf vorgeschichtliche Hüengräber gesetzt worden. Die Bodendenkmalpflege hat darum gebeten, die Masten zu beseitigen, und dieser Bitte hat die Hannover-Braunschweigische-Stromversorgungs-A.G. ohne langes Hin und Her entsprochen. Gerade die Bodendenkmalpflege hat sich immer wieder mit Schwierigkeiten herumzuschlagen, die ihr im Hinblick auf wirtschaftliche Notwendigkeiten gemacht werden; um so mehr verdient dieser Fall lobend erwähnt zu werden.

Vier Jahre hindurch haben wir bereits in der „Roten Mappe“ über das von uns gewünschte **Gesetz zur Verhütung von Landschaftsschäden durch Entnahme von Bodenbestandteilen** berichtet und schließlich im letzten Jahre mitgeteilt, unser Vorschlag läge nun den beteiligten Ministerien vor. Gleichzeitig konnten wir uns darauf berufen, der Herr Ministerpräsident habe erklärt, die Bestrebungen der Landesregierung liefen parallel zu unseren Bemühungen. Der Herr Kultusmini-

\*) Die Bildung der „Aufbaugemeinschaft Hannover“ erfolgte nach dem Vorbild der „Aufbaugemeinschaft Bremen“. Im November 1948 besuchte der derzeitige Stadtbaurat Hillebrecht zusammen mit Vertretern des Bauausschusses und der Wirtschaft Bremen, um sich über die Organisation der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ zu informieren.



ster hat uns inzwischen geschrieben, er beabsichtige, auf der Grundlage unseres Entwurfs in Ressortbesprechungen über das Gesetz einzutreten mit dem Ziel einer entsprechenden Regierungsvorlage an den Landtag. Vor der Einbringung im Landtag sollte uns auf jeden Fall noch einmal Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Wir freuen uns, dem zu entnehmen, daß die Dinge nunmehr auf gutem Wege sind. Solange ein solches Gesetz noch nicht besteht, sollten die beteiligten Behörden den Abbauunternehmern Bedingungen und Auflagen stellen, die dafür sorgen, daß die vom Abbau betroffenen Landschaftsteile gut und ordentlich wieder hergerichtet werden. In dieser Richtung liegen uns vorbildliche Genehmigungen zur Errichtung von Kieswerken im Landkreis Hameln-Pyrmont vor, die wir begrüßen und zur Nachahmung empfehlen.

Einen Sonderfall bieten die sogenannten „Autobahnseen“, also diejenigen Wasserflächen, die an neuen Autobahnen durch das Ausbaggern von Sand entstanden sind. Voller Freude stürzt sich die Großstadtbevölkerung auf sie als Bademöglichkeiten, weil die verseuchten Flüsse gemieden werden müssen und die sorgsam eingerichteten Freibäder an schönen Tagen überfüllt sind. Die Umgebung der neuen Seen aber wird meist von niemandem geordnet und gepflegt, und so entwickeln sich Zustände, die aus vielen Gründen unerfreulich und bedenklich sind.

Es ist deshalb dringend nötig, diese Dinge schon bei der Planung neuer Autobahnstrecken zu bedenken und dafür zu sorgen, daß die Entnahmestellen auf ihren Erholungswert geprüft und durch Ankauf oder Pachtung in öffentliche Hand gebracht werden. Schon vor Beginn des Abbaues muß ein Plan aufgestellt werden, der die Böschungswinkel vernünftig regelt und die Bepflanzung sicherstellt. Um aus der Wasserfläche einen brauchbaren Badesee zu machen, müssen dann natürlich auch Baulichkeiten, Absperrmöglichkeiten und anderes bedacht werden. **Es gibt gute Beispiele dafür; sie sollten überall zum Vorbild dienen, auch bei jener neuen Autobahnstrecke, die hier in unserer Nähe von Bremen nach Bremerhaven gebaut werden soll. Mit den Ausschreibungen wären entsprechende Auflagen zu verbinden.**

Dem „**Buchenerlaß**“ des Landwirtschaftsministeriums, den wir im vorigen Jahre ausführlich behandelt haben, gelten nach wie vor unsere ersten Bedenken. Wir befürchten von der darin angeordneten einseitigen Bevorzugung der Fichte böse Folgen für die Zukunft: Verarmung der Wälder und der Landschaft, Verödung der Tier- und Pflanzenwelt, Veränderung des Wasserhaushalts und in manchen Fällen auch Zerstörung des Bodens. Unsere wissenschaftlichen Freunde arbeiten an der bereits angekündigten Denkschrift zu diesem Problem; sie liegt im Entwurf vor, hat aber ihre endgültige Form noch nicht gefunden. Sobald das der Fall ist, werden wir sie herausgeben ...

Die **Verschmutzung der Landschaft** durch unregelmäßige Beseitigung von Abfällen jeglicher Art von der Zigarettenpackung bis zu Autowracks und Schrottfahrzeugen ist leider in allen Teilen unseres Landes ein fortschreitendes Übel. Wir können nur immer wieder an das Verantwortungsbewußtsein unserer Mitbürger und die Fürsorge der Gemeinden appellieren, diesen scheußlichen Zuständen ein Ende zu machen! Eltern und Erzieher sollten nicht müde werden, die Jugend auf die selbstverständliche Pflicht hinzuweisen, Landschaft und Siedlungen sauber zu halten. Abgesehen von der wilden Ablagerung von Autowracks gehen immer mehr Landwirte dazu über, Grundstücke an das Gewerbe für diesen Zweck zu verpachten. Dadurch entstehen vielfach wahre Schandflecke in der Natur; die neue Landesbauordnung sollte sich dieses Problems annehmen und die Anlegung solcher Läger genehmigungspflichtig machen, damit geeignete Stellen dafür ausgewählt werden können.

Den **Mooren** unseres Landes gilt immer wieder ein Abschnitt der „Roten Karte“, seitdem wir sie Jahr für Jahr verkünden. Ahlenmoor, Bissendorfer Moor, Teufelsmoor, Großes Moor, Weißes Moor — sie alle sind unverändert gefährdet und bedürfen unserer tätigen Fürsorge. Noch vor zwei Men-

schenaltern war unser Land reich an Mooren und hatte einen Überfluß daran, der den Abbau rechtfertigte. Heute kämpfen wir um die Reste dieser in vieler Hinsicht so wertvollen und bezeichnenden Landschaftsteile. Mit ihnen schwinden beispielsweise auch die letzten Brutplätze des Goldregenpfeifers, der nur noch in Niedersachsen und sonst nirgends mehr in Deutschland vorkommt, immer weiter dahin.

Das Institut für Vogelforschung — Vogelwarte Helgoland — bemüht sich um die Vogelwelt unserer letzten Moore; zu unserer Freude hat das Institut vor einigen Monaten schöne neue Baulichkeiten beziehen können, die ihm ausgezeichnete Arbeitsmöglichkeiten bieten.

Im **Landkreis Osterholz** haben sich lebhaft Auseinandersetzungen abgespielt um die sogenannte „Traubeneiche“ in der Gemarkung Teufelsmoor. Anlieger wollten den schönen Baum beseitigen, und auch beim Neubau einer Landstraße sollte er fallen. Zu unserer Freude ist es Herrn **Oberkreisdirektor Gottschalk** im Verein mit einer Reihe von Verbündeten gelungen, **eine Änderung der Straßenplanung** zu erreichen, die nun hoffentlich durchgeführt wird und die wertvolle Eiche rettet.

Auch hinsichtlich der scheußlichen **Wochenendanlage bei der Hamme-Brücke**, die wir im letzten Jahre mit besonderer Deutlichkeit zur Sprache gebracht haben, ist jetzt erfreulicherweise ein Fortschritt erzielt worden. Die unerlaubt errichteten Schuppen und sonstigen Baulichkeiten konnten endlich beseitigt werden, doch hat der Besitzer jetzt mehrere Wohnwagen dort aufgestellt, gegen die nun wieder vorgegangen werden muß, denn sie stören die Landschaft genau so wie die festen Bauten. Auch hier darf der Landkreis nicht nachgeben! Diese Wohnwagen anstelle von Wochenendhäusern sind ohnehin ein Problem, das jetzt den Gesetzgeber beschäftigen müßte.

Mit den **Wasserbaubehörden** müssen wir uns in jedem Jahr immer wieder befassen, wenn wir beobachten, daß der Ausbau von Wasserläufen nur im Sinne des rein technischen Funktionierens einer geistlosen Abflußrinne erfolgt, ohne auf die vielen Wirkungen eines natürlichen Baches oder Flusses Rücksicht zu nehmen, der sich in Bogen und Windungen durch das Land schlängelt. Erfreulicherweise hören wir nun, daß das **Wasserbauamt Verden** eine Versuchsstrecke einrichten will, die von Wasserbauern und Naturwissenschaftlern gemeinsam gestaltet wird und sich bemühen soll, beiden Standpunkten gerecht zu werden. Auch andere Bestrebungen in gleicher Richtung werden uns gemeldet; das ist ein hoffnungsvoller Anfang, dem wir eine recht weit reichende Wirkung wünschen ...

Die Politiker unseres Landes werden zur „Roten Karte“ dieses Jahres wahrscheinlich mit emporgezogenen Augenbrauen feststellen, daß wir ausgerechnet in einer Zeit angespannter Finanzlage **zahlreiche Forderungen an die Landesmittel** stellen. Ankauf von Mooren, Ausstattung von Lehrstühlen, Museen, des Landesbaupflegers und der Landesstelle für Urgeschichte, Bewahrung mehrerer Schlösser und anderer Baudenkmäler vor dem Verfall, Ankauf der Wehlburg, Sicherstellung wenigstens einiger Rundlinge im Wendland, Hilfe für Naturparke und alte Städte — das alles kostet natürlich Geld, und dabei wird besonders an dasjenige des Landes Niedersachsen gedacht. Wenn wir alle jene Forderungen auch in Zeiten finanzieller Schwierigkeiten erheben, so tun wir das aus der Erfahrung heraus, daß nichts mit Zuwendungen bedacht wird, was sich nicht deutlich zu Worte meldet. Der Egoismus des einzelnen Staatsbürgers und der Gruppen schreit mit großer Lautstärke; er schlägt auf den Tisch und erhebt drohend die Faust, wenn er die Möglichkeit dazu hat. Unsere Wünsche dienen ohne jede Ausnahme keinem einzigen egoistischen Zweck, sondern gehen immer nur aus der Verantwortung gegenüber der Gesamtheit in Gegenwart und Zukunft hervor. Um so mehr muß jemand auftreten, der solche Forderungen zu seiner Sache macht, gerade in Zeiten finanzieller Bedrängnis, in denen sie gar zu leicht beiseite geschoben werden. Das betrachten wir als unsere Aufgabe, und deshalb erheben wir unsere Stimme ...

# PAUL DASENBROOK

MALERMEISTER



BREMEN, Gustav-Adolf-Str. 7 - Ruf 38 71 67

## Adolf Kupke

KLEMPNEREI UND INSTALLATION

Hastedter Heerstraße 26      Telefon 44 89 75

### Fritz Ahrens

Elektrotechnik · Beleuchtungskörper  
Neuanlagen - Reparaturen

BREMEN, Landwehrstr. 73  
Ruf 38 48 17

### Heinz Eicke

Kunst- u. Bauschlosserei  
BREMEN

Werkstatt:  
Hastedter Heerstr. 194  
Telefon: 49 05 09  
Wohnung: Nernstraße 1  
Telefon: 48 23 45

## Johann Bothe      Gegr. 1874

BAUUNTERNEHMUNG

Abt. Straßen-, Tiefbau  
Asphalt · Dachdeckung · Isolierung  
Bremen, Buntentorsteinweg 540  
Ruf 50 26 55 und 50 50 89

### Carl Warnken

Bau- und Möbeltischlerei  
Treppenbau

Bremen 11, Alfelder Straße 1  
Ruf 44 45 89

### Willi Heinz

Schlosserei und  
mechanische Werkstatt

Privat: Flensburger Str. 55  
Werkstatt:  
Osterfeuerbergstraße 2  
Ruf 38 75 90

# HÖHNS G.M.B.H. + CO.

BAUUNTERNEHMUNG

BREMEN, Vahrer Straße 206  
Fernruf: Sa.-Nr. 46 00 41

Wir wiederholen mit Nachdruck auch diejenige Anregung, die wir im vorigen Jahre gegeben haben, nämlich ähnlich den **Lottomitteln** für Landesforschung einen Fonds oder eine Stiftung für Kultur- und Heimatpflege zu schaffen, damit alle jene Bestrebungen, die heute aus Geldmangel erfolglos bleiben, von ihren ständigen Sorgen befreit werden können. Das wäre eine wirkliche Tat! Wie schön wäre es, wenn die „Rote Mappe“ eines Tages überhaupt keine Wünsche finanzieller Art mehr auszusprechen brauchte!

Wenn wir gleichzeitig auch an Mäzene appellieren, so sollten sich die Kreise der Wirtschaft, vor allem auch die **Industrie- und Handelskammern** darüber klar sein, daß nur bei ihren Mitgliedern heute noch jene noble Verpflichtung gesucht werden kann. Mit Freude und Anerkennung haben wir erfahren, daß die Industrie- und Handelskammer Osnabrück dabei geholfen hat, die Hübener Mühle im Emsland, eine einzigartige Wind- und Wassermühle, vor dem Verfall zu bewahren.

*Der weltweite Elb-Weser-Winkel zeichnet sich unter anderem durch zwei wichtige Tatsachen aus: Er steht durch seine Schifffahrtslinien in enger Verbindung mit dem ganzen Erdenrund; hier „gleich um die Ecke geht es nach Amerika“. Seit Jahrtausenden befahren die Menschen dieses Küstenstriches die See, bewähren sich gemeinsam in Not und Gefahr und besitzen den klaren Blick für die Weite.*

*Die zweite wesentliche Tatsache aber ist die, daß diese selben Menschen auch wieder in allen Jahrtausenden einen erbitterten Abwehrkampf gegen die ihnen als Schiffsleuten so vertraute See führen, um ihre festen Wohnsitze, ihr Acker- und Weideland, ihre eigentliche Heimat zu verteidigen. Vor tausend Jahren hat man hier an der Küste jenes großartige Bauwerk errichtet, den Deich, den wir heute genauso brauchen wie damals. Wir erhöhen und verstärken ihn, wir schieben ihn hier und dort weiter hinaus, aber im wesentlichen setzen wir nur das Werk unserer Väter an diesem goldenen Ringe fort.*

*So auch wünschen wir uns die Heimararbeit im Lande Niedersachsen, offen für die weite Welt und für alles Gute und Schöne, was sie uns bietet. Zugleich aber wollen wir das Werk unserer Väter fortsetzen, die einen Deich bauten gegen die immer höher anbrandenden Fluten des reinen Nützlichkeitsdenkens, der bloßen Zweckmäßigkeit, der schrankenlosen Herrschaft des Verstandes und der unbedenklichen Anwendung von Macht jeglicher Art. Wir meinen, daß wir etwas zu verteidigen haben, was nur mit dem Gemüt und dem Herzen zu erfassen ist, was aber einen lebendigen Wert bedeutet und dem Sinn des Lebens nahe kommt. Lassen Sie uns nicht müde werden mit diesem Streben in die Weite, zugleich aber auch mit diesem unablässigen Deichbau zum Besten unserer Zeit und kommender Geschlechter!*

Tischlerhölzer aller Art  
Spezialität: Afrikanische Tropenhölzer  
liefert

## ENNO ROGGMANN

Holzhandlung und Holzimport  
28 BREMEN, Gelsenkirchener Straße  
Ruf 5 09 82 27

## Johannes D. Meier

Bauunternehmung und Zimmereibetrieb  
Stahlbetonbau

BREMEN, An der Kämenade 15  
Ruf 42 04 48

# Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

Von Gerhard Iversen

## Gesunde Stadtstruktur

In Heft 2/66 „Der Aufbau“ wurde unter obiger Überschrift auf Seite 26 von dem Vorschlag zum Erlaß einer Ortssatzung berichtet. Auf die Eingabe an den Herrn Senator für Inneres und an den Herrn Senator für das Bauwesen antwortete letzterer unter dem 20. September 1966 wie folgt:

**Betr.:** Hochgaragen in der Innenstadt

**Bezug:** Ihr Schreiben vom 29. 4. 66

Sehr geehrte Herren,

der in Ihrem o. a. Schreiben gemachte Vorschlag, durch Ortsatzung die Zulässigkeit von Hochgaragen in der Stadtmitte zu regeln, bedurfte einer eingehenden rechtlichen Prüfung. Ich bitte daher um Verständnis, wenn ich jetzt erst auf Ihre Eingabe antworte.

Ihren grundsätzlichen Ausführungen kann ich nur zustimmen und habe mit Interesse und Genugtuung von Ihren positiven Beurteilungen der Einteilung der Altstadt in Verkehrszellen sowie der Funktionen, die die Bremer Parkplatz G.m.b.H. ausübt, Kenntnis genommen.

Ich bin außerdem mit Ihnen einig, daß eine private Hochgarage, wie sie von der Horten KG auf dem Grundstück des jetzigen Lloydgebäudes geplant wird, eine Anlage darstellt, die die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes innerhalb dieser Verkehrszelle stark herabsetzen und damit das Funktionieren des Verkehrsablaufes stören, ja womöglich zeitweise unterbinden würde. Ich beabsichtige deshalb nicht, für eine derartige Anlage Bauerlaubnis zu erteilen. Die Rechtsgrundlage für eine solche Ablehnung ist gegeben. Ich habe dem Antragsteller und seinen Auftraggebern das auch schon mehrfach mündlich angekündigt.

Gegen Ihren Vorschlag jedoch, über die Entscheidung eines Einzelfalles hinaus diese Frage generell durch eine Ortsatzung zu regeln, bestehen rechtliche Bedenken, und zwar deshalb, weil § 15 der Baunutzungsverordnung besagt, daß „im Einzelfall“ ein bestimmtes Vorhaben unzulässig sein kann.

Diese Anwendbarkeit des § 15 im Einzelfall sichert aber in etwaigen weiteren Fällen, die vorkommen können, daß ein Einzelvorhaben gleichfalls wieder abgelehnt werden kann, wenn von ihm „die Belästigungen und Störungen ausgehen könnten, die für die Umgebung nach der Eigenart des Gebietes unzumutbar sind“ (§15 [1]). Ich bin deshalb der Auffassung, daß das von Ihnen angestrebte Ziel auch ohne Erlaß einer Ortssatzung erreicht werden kann.

Auf dies Schreiben wurde mit dem Brief vom 3. Oktober 1966 geantwortet:

Sehr geehrter Herr Senator!

„Wir erhielten auf unser Schreiben vom 29. 4. mit dem Vorschlag für den Erlaß einer Ortssatzung im Interesse einer gesunden Stadtstruktur von Herrn Senatsbaudirektor Dr. Rosenbergs mit Schreiben vom 20. 9. d. Js. Ihre Stellungnahme. Erfreut nahmen wir zur Kenntnis, daß sich in Ihrer Verwaltung die Rechtsauffassung durchgesetzt hat, daß nach § 15 der Baunutzungsverordnung im Einzelfall Bauvorhaben abgelehnt werden können. Solange diese Möglichkeit im Interesse einer gesunden Stadtstruktur genutzt wird, könne man auch ohne Erlaß einer Ortssatzung auskommen. Es erscheint uns aber sinnvoll zu empfehlen, diese Möglichkeit bei Auftreten städtebaulicher Fragenkomplexe für die Zukunft aufmerksam im Auge zu behalten und wenn notwendig, auf unsere Anregungen und Vorschläge rechtzeitig zurückzugreifen.“

Im 2. Absatz Ihres Schreibens sprechen Sie kurz die Einteilung der Verkehrszellen an. Wir dürfen dies zum Anlaß nehmen, unsere Ansicht zum Ausdruck zu bringen, daß wir den Zeitpunkt für gekommen halten, um zu überprüfen, ob nicht durch das Anwachsen des Verkehrs der jetzige Verkehrsablauf gebietet, die kleinen Verkehrszellen in eine größere Verkehrszelle aufgehen zu lassen. Der entstandene Verkehrswirbel an sich überschneidenden Punkten von Zelle zu Zelle würde dadurch vermieden und der Gesamtverkehr erleichtert werden. Wir denken dabei in erster Linie an den Artikel von Herrn Oberbaurat Röhrs im Heft 1/55 ‚Der Schlüssel‘ (Zeitschrift der Handelskammer), der sicherlich eine diskussionsfähige Arbeitsunterlage bietet. Eine Diskussion über die darin enthaltenen Vorschläge sollte u. E. unverzüglich beginnen.“

## Fußgängertunnel-Projekt Theaterberg/Bischofsnadel

Dies überraschend hervorgetretene Projekt hat bei den Anliegern Befremden und Ablehnung hervorgerufen. Die Stellungnahme der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ hierzu vom 19. Oktober 1966, die allen Senatoren zuging, hatte folgenden Wortlaut:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!

Sehr geehrte Herren Senatoren!

Die Bezirks-Gemeinschaft Wall/Bischofsnadel innerhalb der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ wurde vor wenigen Wochen durch eine Presseveröffentlichung der BBZ vom 13. 8. 66 und anschließend durch die Tageszeitungen damit überrascht, daß ein Fußgängertunnel am Theaterberg gebaut werden sollte. Die Bezirks-Gemeinschaft hat dazu die in der Anlage befindliche Arbeitsunterlage\*) zusammengestellt und an die Handelskammer — Einzelhandelsabteilung unter dem 16. 9. 66 mit der Bitte übersandt, anhand dieser Arbeitsunterlagen das Anliegen der Wirtschaft des genannten Raumes, aber auch als im Interesse der gesamten Stadt liegend, sinnvoll zu vertreten.

Bevor wir hierzu Stellung nehmen, beziehen wir uns auf zwei bedeutungsvolle Untersuchungen:

1. Auf die Verkehrsstudie der Senatskommission für Verkehrsfragen März 1960, Seite 7 und 8 (Seite 8 besonders Abs. 2, 3 und 4) und Plan 10 Teil II.
2. Auf die Denkschrift der „Aufbaugemeinschaft Bremen“, April 1964, „Wohin mit dem ruhenden Verkehr“.

Bei Zugrundelegung dieser Erkenntnisse und Hinzunahme der von der Bezirks-Gemeinschaft Wall/Bischofsnadel erarbeiteten Grundlagen kommen wir zu folgenden Feststellungen:

1. Die beiden Baustellen Am Brill und an der Stephani- brücke haben eine Verkehrsverlagerung zur großen Weserbrücke ausgelöst. Dadurch entstand erhöhter Verkehr über Altenwall mit Richtung zum Westen. Eine **3. Baustelle** am Theaterberg/Bischofsnadel kann aus diesem Grunde nicht verantwortet werden. Eine Baustelle ohne Behinderung des Verkehrs und der Handelshäuser gibt es nicht und wird auch hier nicht möglich sein.
2. Die vorgenommenen **Zählungen**, besonders die der Links- und Rechtsabbieger Am Wall zeigen sehr deutlich, daß die Zunahme des Verkehrs nicht erlaubt, diese gesamt

\*) Die Arbeitsunterlage hatte einen Umfang von 14 Seiten und bestand aus dem Beschluß der Anlieger, dem Listen über neue Zählungen über Fußgänger- und Fahrzeugverkehr etc. beigelegt waren.

über Bischofsnadel auf den Wall zu leiten. Man muß vielmehr zu der klaren Verkehrsführung zurückkehren, wie sie bei Einführung der Verkehrszellen vorlag. Die spätere Öffnung der Zelle über Bischofsnadel war nur aufgrund des schwächeren Verkehrs möglich und sollte nur vorübergehend sein.

Heute zusätzlich etwa 3500 Fahrzeuge zwischen Kreuzung Ostertor und Herdentor auf die Straße Am Wall zu lenken, ist verkehrlich unreal und nicht zu verantworten. Diese Erkenntnis führt aber zu der weiteren, daß die jetzige Größe der Verkehrszellen fraglich geworden ist und daß unbedingt größere Zellen verwirklicht werden sollten, wie dies von Oberbaurat Röhrs in Heft 1/66 „Der Schlüssel“ (Blatt der Handelskammer) in dem Artikel „Verkehrsbedienung der Innenstädte“ bereits behandelt wurde. Diese Arbeit ist sicherlich eine gute Diskussionsgrundlage.

3. Die Untersuchungen zeigen ferner, daß eine baulich einwandfreie Herrichtung der Anlage mit Fußgängertreppen, Rolltreppen usw. durch räumliche Enge nicht möglich ist, ohne in die bauliche Substanz der Häuser Am Wall und in die Wallanlagen einzugreifen. Fußgängerunterführungen z. B. ohne Rolltreppen und andere Einrichtungen sind eine halbe Sache und führen zwangsläufig zur Schädigung eines ganzen Lebensraumes. Unsere Stadt hat aus der Vergangenheit einige markante Beispiele aufzuweisen, wie geschlossene Wirtschaftsräume schnell zum Rück- und Untergang verurteilt werden können. Beispiele sind die Brautstraße, Wachtstraße und Ostertorstraße. Das uns bekannt gewordene Argument, man müsse auch einen Wirtschaftsraum opfern können, vermögen wir bei sachlicher Prüfung bei dem in Rede stehenden Raum nicht einzusehen.

4. Aus der Sicht des **Autofahrers** ist jeder Fußgängertunnel eine ideale Anlage und auch aus der Sicht des **Fußgängers** scheint es im ersten Augenblick eine Verbesserung zu sein. Überdenkt man derartige Maßnahmen aber gründlich, kommt man sehr bald zu der Feststellung, daß kein Mitbürger Tunnelanlagen gern durchschreitet. Schon die Tunnel zu den Bahnsteigen der Bahnhöfe begeht man ungern, der gleiche Widerwille besteht bei den Fußgängerunterführungen in allen Städten. Auch in unserer Stadt, sei es der Tunnel zum Martinianleger oder am Doventor, überzeugen in ihrer Gestaltung nicht.

Es kann mit Sicherheit vorausgesagt werden, daß der Tunnel mit der Zeit ganz unauffällig nach und nach weniger benutzt wird, weil eben der Mensch sich nicht gern zwingen läßt, seinen Weg unter der Erde zu nehmen. Der Fußgänger empfindet auch den Theaterberg nicht als ein Hindernis, sondern er geht, so wird nach ruhiger Überlegung seine Einstellung sein, über den Theaterberg in die alte Stadt oder geht aus ihr herauskommend den kleinen Weg wieder hinunter.

Es sind also eine Vielzahl von Gedanken und Bewegmotiven ausschlaggebend, welche Anlagen der Fußgänger, der Mensch, der Bürger der Stadt annimmt oder meidet. Nach unserer Prüfung gibt es im europäischen Raum nur annehmbare Fußgängeranlagen in Wien und davon auch nur besonders eine, die wirklich ihrer sehr großzügigen Gestaltung wegen angekommen ist. Alle Anlagen im Bundesgebiet geben noch zu Bedenken Anlaß.

5. Es wäre auch falsch anzunehmen, daß der **Fußgängerstrom am Bischofstor** zunimmt, wenn erst die Verwaltungszentren, wie Bauverwaltung, Schulverwaltung etc. im **Rembertiviertel** stehen. Das Gegenteil kann man annehmen, denn diese künftigen Bauten sind dort doch in der Absicht geplant, solche Dienstleistungsbetriebe aus der Altstadt herauszuhalten. Wir sind daher der Überzeugung, daß mit der Dezentralisation der Verwaltungen am Theaterberg eine Abnahme des Fußgängerstromes zur Altstadt eintritt, zumal im Rembertiviertel auch große Einkaufsstätten gebaut werden sollen.

6. Betrachtet man die **finanzielle Seite** unter Einbeziehung der vielen baulich wirklich kritischen Verkehrsknotenpunkte, wie z. B. Bahnhofsvorplatz, Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Straße u. a. m., erscheint es wenig sinnvoll für diese zweitrangig erscheinende Maßnahme rd. 1,5 Mill. und mehr auszugeben. Dabei steht dieser Betrag nur zu einem kleinen Teil zur Verfügung und künftige Haushaltsjahre müssen damit vorbelastet werden. Auch aus diesem Blickwinkel wird deutlich, die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel an den akut kritischen Verkehrspunkten einzusetzen.

7. Wie die Untersuchung der Bezirks-Gemeinschaft deutlich macht, behindern nicht die Fußgänger den Verkehr Am Wall, vielmehr kann der Wall die zusätzlichen Links- und Rechtsabbieger einfach nicht schlucken, weil bei den Verkehrsknotenpunkten Ostertor/Söggestraße/Wall und anderen viel größere Schwierigkeiten vorliegen. Es gibt **Zwischenlösungen**; sie aufzugreifen und die finanziellen Mittel dort einzusetzen, wo wichtige Verkehrsknotenpunkte zu verbessern sind, erscheint uns dringend geboten.

8. Es ist uns nicht unbekannt, daß z. Z. noch **unterschiedliche Auffassungen** bei den für den Verkehr zuständigen drei senatorischen Verwaltungsbereichen vorliegen (Bau, Inneres, Häfen, Schifffahrt und Verkehr für Massenverkehrsmittel). Diese erst einmal auf einen überzeugenden Nenner zu bringen unter Hinzuziehung des Gutachtens von Professor Grabe, sollte doch der erste Schritt sein. Der zweite wäre die Planung der technischen Verkehrsanlagen, wie z. B. Tunnel, Haltestellen u. a. m., einschließlich der Finanzplanung und der dritte Schritt ist dann die bauliche Ausführung.

Bei dem Tunnel Bischofsnadel scheint man aber in umgekehrter Reihenfolge vorgehen zu wollen. Man bedenke:

- a) Es liegt z. B. nicht eine von allen Beteiligten (Verwaltung und Wirtschaft) gebilligte Lösung der Haltestellenanlage für das Massenverkehrsmittel im Schüsselkorb bei Einrichtung der Fußgängerzone Söggestraße vor.
- b) Welche Zusammenhänge bestehen zwischen vorgenannten Problemen und den geplanten Hochgaragen auf dem Katharinenklosterhof und Wilhadiplatz (hinter der Bremer Bank) wegen der Zu- und Abfahrten?
- c) Der jetzige Entwurf des Planungsbüros 3 ist u. E. nicht ausführungsfähig, da er die tatsächlichen Erfordernisse des betreffenden Lebensraumes nicht ausreichend beachtet. Es liegen weiter nicht vor die Lösungen zu a) und b), das Gutachten von Prof. Grabe und die einheitliche Konzeption der drei senatorischen Bereiche.

**Diese fehlenden Tatbestände aus a) bis c) sind aber für eine überzeugende Lösung unbedingte Voraussetzung.**

9. Unsere Mitarbeit bei der Planung der Fußgängeranlage Am Brill hat uns bestätigt, wie **zwingend notwendig** es ist, **alle Tatbestände zu kennen, denn sie beeinflussen jeder zu seinem Teil das geplante Vorhaben.**

10. Sämtliche **Verkehrsbauten von grundsätzlicher Bedeutung**, z. B. Fußgängerunterführungen und andere, sollten bis zum Vorliegen des Verkehrsgutachtens von Professor Grabe — Frühjahr 1967 — zurückgestellt werden, um Fehlinvestitionen, wie z. B. seinerzeit der Ausbau des „Innerstädtischen Verkehrsringes“ um den Markt (Knochenhauerstraße/Papenstraße/Violentstraße) zu vermeiden. Vor ähnlichem sollten sich alle gegenseitig bewahren und Geduld bis zum Vorliegen der fachlichen Gutachten haben.

Wir bitten Sie daher, vorstehende Ausführungen als einen Beitrag zur Lösung der ungeklärten Verkehrsprobleme in der blauen Zelle entgegenzunehmen und nicht vorweg eine Teilentscheidung ohne Klärung aller zusammenhängenden Fragen dieses Raumes zu treffen.“

Soweit die Stellungnahme der „Aufbaugemeinschaft Bremen“. Von dem weiteren Verlauf dieser Angelegenheit ist zu berichten, daß am 24. und 26. Oktober Eingaben der Handels-

kammer — Einzelhandelsabteilung — und der Handelskammer im Schütting an den Herrn Senator für Inneres folgten. Nachdem die Baudeputation schon am 2. 9. 1966 sich für den Tunnelbau erklärte, falls die Deputation für Inneres ihn beschließen würde, beschloß ihn diese am 25. 10. 66. Die Stellungnahme der Landesverkehrswacht Bremen vom 19. 10. 66 ist in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung. Für den von der Bezirks-Gemeinschaft Wall/Bischofsnadel berufenen Arbeitsausschuß war jetzt schnelles Handeln geboten, wollte man erreichen für die Tunnelanlage eine Lösung zu finden, die Anlieger und Passanten gleichermaßen überzeugt. Architekt BDA Friedrich Schumacher erhielt als Gebietsarchitekt den Auftrag, die Wünsche der Anlieger auf ihre Verwirklichung hin zu untersuchen und in einem Entwurf skiz-

zenhaft darzustellen. Auf einer Versammlung der Anlieger am 23. 11. 66 wurde der Planentwurf von allen Anwesenden besprochen, gutgeheißen und unterschrieben. Dem Senator für Inneres wurde der Plan am 30. 11. 66 über den Senatsdirektor und dem Senator für das Bauwesen am 1. 12. 66 übergeben. Am 2. 12. 66 folgte dann eine Besprechung beim Amt für Straßen- und Brückenbau. Die Vorschläge fanden dort weitgehende Zustimmung. Nur wenige fragliche Punkte bedürfen noch einer gemeinsamen Klärung durch Techniker und Architekten, um danach in einer neuen Zusammenkunft absprachegemäß mit dem Arbeitsausschuß besprochen zu werden. Dies Beispiel einer guten Zusammenarbeit hat seinen Vorläufer in der Planung und Ausführung der Fußgängeranlage Am Brill.

### Adolf Migge

Bau- und Industrieglas  
Bleiverglasung

BREMEN  
Wiedstraße 10, Ruf 38 19 16

### L. PETERSEN

Inh. J. Christoffers

HÖLZER - BAUSTOFFE

BREMEN-AUMUND, Ruf: 66 90 29

### Bremer Brunnenbau Hugel & Gansch

Bodenuntersuchungen und  
Betonbohrpfähle  
Preßbetonpfähle  
Sickerbrunnen

BREMEN, Kalmsweg 3-5  
Ruf 64 02 66 und 64 14 48

### Bernhard Fennekohl

Baugeschäft und Hersteller der  
Polyester-Garagen-Schwingtore

BREMEN-GROHN, Lesumstraße 1  
Ruf 66 10 84

### MICHAEL KUSIAK

Heizung - Lüftung - Ölfeuerungen

Br.-Farge, Kapellenstr. 14 - Ruf 60 81 15

### W. Niesmann

Elektromeister

BREMEN-SCHÖNEBECK  
Borchshöher Straße 133  
Ruf: 66 42 63

### Hermann Wegener

Straßen- u. Tiefbau-Unternehmung  
Straßenbaustoffe - Gartenplatten

Br.-Grohn, Hermann-Wegener-Str. 12/20  
Ruf: 66 90 55

### Georg Kröger

Bauunternehmung

BR.-BLUMENTHAL  
Lübumer Str. 99  
Ruf: 60 14 46

### Joh. Höljes

Fliesenarbeiten  
BREMEN-VEGESACK  
Höljesweg 5-6 a  
Ruf 66 90 18 und 66 90 19

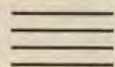
### Hans Lankenau

Bau- u. Maschinenschlosserei

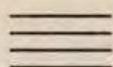
BREMEN-LESUM  
Burgdammer Postweg 23  
Telefon 63 11 58

### Friedrich Hecht

Heizungsbaumeister  
Heizungs-, Lüftungs- und  
Rohrleitungsbau  
Ölfeuerungsanlagen  
BR.-BLUMENTHAL  
Fresenbergstr. 105  
Ruf: 60 10 10



# VOLKSBANK



BREMEN-NORD



VEGESACK  
Am Sedanplatz



mit angeschlossener Bausparkasse Schwüb.-Hall AG.  
und deutscher Genossenschafts - Hypothekbank  
AG. Hamburg



LESUM  
Hindenburgstraße 3

## dient der Bauwirtschaft !



## »Der Grüne Kreis« Bremen

### Natur in Not

#### Naturschutz — eine Existenzfrage

Unter diesem Titel legt der Deutsche Naturschutzring eine umfassende Dokumentation über die Gefahren vor, die ein überbewerteter zivilisatorischer und technischer Fortschritt für die Natur und die natürlichen Hilfsquellen und damit für die Lebensgrundlage von Mensch, Tier und Pflanze heraufbeschworen hat.

Daß diese Gefährdung oftmals heute schon harte Wirklichkeit ist, daß die Menschenwerke an vielen Stellen längst die Natur vernichtend überwuchern und daß für die Bewahrung lebenswerter Umweltbedingungen die höchste Zeit gekommen ist, wird in über 80 Einzelbeiträgen und 32 ganzseitigen Bilddokumenten in oft geradezu erschütternder Weise dargestellt.

Unter den Mitarbeitern an dieser Dokumentation finden sich prominenteste Namen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung. Ihr erklärtes Ziel ist es, mit dieser Dokumentation dazu beizutragen, daß der Gedanke eines recht verstandenen, neuzeitlichen Naturschutzes in möglichst kurzer Zeit zum Allgemeingut der Menschen wird.<sup>1)</sup>

Prof. Dr. Bernhard Grzimek, der Präsident des Deutschen Naturschutzringes, schreibt in seinem Vorwort zu diesem Buch: „Besondere Sorge bereitet uns Naturschützern die maßlose Mißachtung und Unterschätzung all derjenigen Dinge, die nicht von uns Menschen geschaffen wurden, und in deren Gefolge die schier grenzenlose Fähigkeit und fürchterliche Selbstüberschätzung des Menschen, die gesamte Schöpfung auf Erden — sich selbst nicht ausgenommen — zu verändern und aufs höchste zu gefährden.“

Daher überwuchern die Menschenwerke, ob sie nun der Technik, der Chemie, der Kunst, der Philosophie entstammen, immer mehr die nicht von Menschen gemachten Dinge. Zugleich wächst die Zahl der Menschen ins Ungemessene.

Erst langsam, in den letzten Jahren aber in immer steigendem Maße, beginnen wenige Einsichtige zu erkennen, wie wichtig für uns jene Wesen sind, die ohne unser Zutun und vor uns entstanden sind, welche Quelle der Einfälle, der Freude, des Schönheitsempfindens, der Begeisterung jene Natur um uns birgt, die wir gerade jetzt zu vernichten im Begriff sind. Je seltener, je bedrohter die Dinge werden, die nicht von Menschen gemacht sind, um so wertvoller werden sie für uns.

Dieses Gedankengut wachzurufen, war seit jeher meiner Freunde und mein ganz besonderes eigenes Anliegen. Heute können wir Ihnen diese umfassende Dokumentation über die Bedrängnisse der Umwelt und viele Beispiele über Möglichkeiten des Schutzes der natürlichen Hilfsquellen vorlegen und wünschen, daß dieser Band in möglichst viele Hände von Gleichgesinnten gelangt. Die Ausführungen meiner Freunde und Mitarbeiter müssen nämlich in möglichst kurzer Zeit zum Allgemeingut der Menschen werden, wenn wir gesund überleben wollen!

Glücklicherweise wächst gerade in jüngster Zeit die Einsicht in die Notwendigkeit des Naturschutzes, insbesondere bei jenen Menschen, die von der Natur entfernt leben müssen. Diese Stimmung der ‚kleinen Leute‘ ist jedoch bei uns leider noch immer nicht zu den Politikern vorgedrungen. Wir müssen unseren politischen Repräsentanten daher gerade seitens einer Massenorganisation, wie sie der Deutsche Naturschutzring mit seinen über zwei Millionen Mitgliedern darstellt, klar machen, daß die Bemühungen um die Erhaltung der Natur ebenso vom Volke gewünscht werden wie höhere Löhne oder Urlaubsverbesserungen.“

„Der Grüne Kreis“ nahm das Vorliegen dieser Neuerscheinung zum Anlaß, das Buch an die Senatsstellen Bauwesen, Inneres, Wirtschaft, Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Finanzen, Bildungswesen und Gesundheitswesen mit folgendem Begleitschreiben unter dem 21. Oktober 1966 zu übersenden. „Wir erlauben uns Ihnen hiermit das Buch „Natur in Not“ — Naturschutz — eine Existenzfrage — zu übersenden. Diese Dokumentation des Deutschen Naturschutzringes bestätigt u. a., daß die von uns z. B. geforderte Erhaltung des restlichen Werderlandes (Naturschutzgebiet) zwischen Moorloser Kirche, Lesum-Mündung, linkem Lesumufer und Klöcknerwerke im Interesse der erholungssuchenden Bevölkerung und eines gesunden Naturschutzes nach heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen eine Selbstverständlichkeit ist. Dies unsomehr, weil durch den Bau des Hafens am linken Weserufer und gleichzeitige Erschließung neuen Geländes für Industrie und Gewerbe das Argument entfällt, an besagter Stelle noch Flächen hierfür benötigen zu müssen.“

Wir bitten, das Buch in die Bibliothek Ihrer Verwaltung aufzunehmen, damit es bei entscheidenden Fragen jederzeit zur Hand ist. Schließlich hoffen wir, daß Entscheidungen stets im Sinne der Grünen Charta von der Mainau getroffen werden können, in der gesagt wird: „Um des Menschen willen ist der Aufbau und die Sicherung einer gesunden Wohn- und Erholungslandschaft, Agrar- und Industrielandschaft unerlässlich.“

#### Neustadtswallanlagen

Nachdem das Verfügungsrecht des sogenannten Kasernengeländes vom Bund wieder auf unsere Stadt übertragen wurde, steht einer weitgehenden Regeneration dieses Teils vom Neustädter Grün nichts mehr im Wege. Weil aber trotz vieler älterer Zusagen Sichtbares nicht geschieht, wurde an den Herrn Senator für das Bauwesen mit Datum vom 13. Oktober 1966 folgender Brief gerichtet:

„Aus dem Raum der Neustadt erreichte uns wiederholt die Bitte, für Beseitigung von Ruinen und verpachteten Flächen im Bereich der ehemaligen Kasernenanlagen in den Neustadtswallanlagen besorgt zu sein. Es ist der Allgemeinheit bekannt, daß die Stadtgemeinde das in Frage stehende Gelände vom Bund zurückerworben hat. Ebenso ist bekannt, daß bereits der Wettbewerb für den Bau eines Hallenbades in diesem Areal angelautet ist. Um dem u. E. berechtigten Anliegen der Bevölkerung gerecht zu werden, sollten die in der beigefügten Skizze kenntlich gemachten Baulichkeiten bevorzugt beseitigt werden. Die Verpachtung von gewissen Flächen sollte aufgehoben werden, um es so möglich zu machen, die Fußgängerverbindung von den Anlagen vor dem Technikum zum Polizeisportplatz und weiter herzustellen. Bei dieser Gelegenheit sollte aber auch der alte Zaun an der Neustadtscontrescarpe vollständig verschwinden.“

Wir hoffen zuversichtlich, daß Sie unsere Anregung aufgreifen und die Angelegenheit im Sinne der Grünen Charta ‚um des Menschen willen‘ einer guten Erledigung zuführen.“

<sup>1)</sup> Gersbach & Sohn Verlag, München 34, Weinzierl, Natur in Not, DM 26,80

# Zehn Jahre Grüne Kreise in Stadt und Land

## Grüne Kreise – Grünes Gewissen der Gemeinde

Überall wird auf Tagungen, in Gesetzen und Verordnungen überzeugend dargelegt, daß menschliche Kultur und Freiheit nur in einer gesunden Lebensumwelt gedeihen können. Leider sind diese Einsichten nur wenigen Persönlichkeiten eine Verpflichtung zum Handeln. Die Überzahl der Bürger steht dieser Einsicht mehr oder minder gleichgültig gegenüber. Wer sich also ernste Sorgen um die Zukunft macht, muß sich überlegen, wie der breiten Masse die Verantwortung für eine Grüne Zukunft so deutlich zu machen ist, damit sich ein jeder einzelne zum Mittun verpflichtet fühlt.

Diese Überlegungen bewogen Graf Bernadotte im Jahre 1956 zur Bildung Grüner Kreise in Stadt und Land aufzurufen. In ihnen sollten sich Persönlichkeiten, Verbände und Vereinigungen zusammenfinden, um in ihrer Gemeinde als Grünes Gewissen zu wirken.

Der Appell von Graf Bernadotte fand großen Widerhall. Von überall her bekundeten Idealisten ihre Bereitschaft, in ihrer Gemeinde einen Grünen Kreis ins Leben zu rufen. Wo immer es erwünscht war, hat die Deutsche Gartenbau-Gesellschaft bei der Gründung der Grünen Kreise mitgewirkt. Es wurde aber klar zum Ausdruck gebracht, daß sie die Grünen Kreise nicht zu einem neuen Zweckverband unter ihrer zentralen Führung zusammenfassen wolle. Jeder Grüne Kreis führt ein unabhängiges Eigenleben. Die Deutsche Gartenbau-Gesellschaft will sich bewußt auf das Dienen, Helfen und Fördern beschränken und weder dirigieren noch von oben herab organisieren.

Nach und nach haben sich so in der Bundesrepublik über 150 Grüne Kreise gebildet. Aus Anlaß des zehnjährigen Jahrestages seines Aufrufes hatte Graf Bernadotte Anfang Mai die Leiter der Grünen Kreise aus der ganzen Bundesrepublik, führende Kommunalfachleute und Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens nach Augsburg eingeladen. In dieser alten Fuggerstadt ist ein besonders rühriger Grüner Kreis zum Besten der Gemeinde und der Umgebung seit Jahren unter der Leitung von Dr. Rudolf Wolfer am Werk. Im ehrwürdigen Rathaus, wohl die reifste Meisterleistung von Elias Holl, wurde zwei Tage lang über die verschiedenen Möglichkeiten der Mitarbeit der Bürger an privaten und kommunalen Grönaufgaben Erfahrungen ausgetauscht und diskutiert. Es wurden Erfolge und Mißerfolge dieser Bemühungen ehrlich aufgezeigt und neue Wege gesucht.

Dem Bericht aus Bremerhaven, wo „DER GRÜNE KREIS“ unter der Leitung von Gartenoberbaurat Hans Wilhelm Schmidt seit 1959 besteht, sind folgende beachtenswerte und zu beherzigende Abschnitte zu entnehmen.

„Fördernde Unterstützung wurde dem Grünen Kreis aus nah und fern zuteil. Der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft gebührt vor allem Dank.

Mehr als 40 000 DM an Spenden sind in den Jahren seit 1959 durch die Bücher des Grünen Kreises gegangen; für Bäume sind mehr als 9000 DM gespendet worden, für Bänke fast 12 000 DM. Sie sind mit eigens dafür entworfenen Etiketten versehen, die auf den Grünen Kreis Bremerhaven hinweisen.

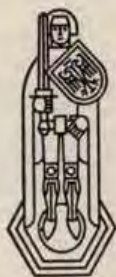
Alljährlich wurden für den Blumenschmuckwettbewerb 3000 bis 4000 DM für Preise ausgegeben. Trotzdem wir zunächst keine öffentlichen Mittel dazunehmen wollten, hat uns die Stadt geschrieben, ob sie uns nicht wenigstens mit einer kleinen Summe unterstützen dürfte. So erhalten wir von der Stadt Bremerhaven alljährlich einen Betrag von DM 300,—. Regelmäßig führt der Grüne Kreis in Bremerhaven den Tag des Baumes durch, unter lebhafter Beteiligung der Bevölkerung, der Schulen, der Bundeswehr und der amerikanischen Dienststellen.

Das alljährliche Herbsttreffen des Grünen Kreises, bei dem der Oberbürgermeister oder der Stadtverordnetenvorsteher spricht und bei dem die Preise zum Blumenschmuckwettbewerb verteilt werden, ist mittlerweile zu einem gesellschaftlichen Ereignis ersten Ranges geworden. Die Stadtsieger erhalten einen silbernen Zuckerlöffel mit dem grünen Kreis, in dem die Jahreszahl eingraviert wird. Wir meinen, daß bei der Kaffeetafel der Freundinnen der Hausfrau, wo dieses Löffelchen gebraucht wird, immer wieder für den Grünen Kreis und den Blumenschmuckwettbewerb geworben wird.“

Man muß immer Optimist sein und braucht dann so gelegentlich einmal eine kleine Aufmunterung; wie kürzlich in einer unserer Zeitungen eine plattdeutsche Berichterstatlerin schrieb:

„De Gröne Kreis is nich blots achter de Blumenkastens her. De sorgt ok dorför, dat hier Bööm wedder herkoomt. Inne Weserstroot un anne Lindenallee stoht al wedder welke. Ok de velen lütten grönen Placken in us Stadt sünd mit Bööm beplant. Denk an dat Hallenbad, Elbinger Platz, Schillerschool, Geestbrüch, Holthoben, Hauptbohnhoff un so wieter. Oasen in der Steinwüste! Schallst mol sehn, wi beid ward dat noch beleven, dat in Stadtmitte de Bööm wedder ruust und ruschelt.

Kathrin, wo keen so för us schöne Bremerhoben sorgt, de hett ok mol'n Orden or Denkmol verdeent. Tschüüs.“



## Deutsche Hypothekenbank Bremen

Meininger gegründet 1862  
Domshof 18-20 Telefon 320171 Fernschreiber 0244590

Verbriefte Sicherheit



Hypotheken  
Kommunal-Darlehen  
Kommunal-Schuldverschreibungen  
Pfandbriefe

# Verantwortung der Bürger für ihre grüne Umwelt

Von Vilma Sturm

(Redakteurin der Frankfurter Allgemeinen Zeitung)

Das Gleichgewicht zwischen Natur und Menschenwerk, das gewisse europäische Landschaften einem Garten ähnlich erscheinen ließ, änderte sich mit dem Beginn des industriellen Zeitalters, mit der Entdeckung der Dampfkraft, der Elektrizität, mit der Verwendung von Maschinen. Jetzt begann mit der explosionsartigen Vermehrung der Einwohner die Ausbeutung großen Stiles: bei uns in Deutschland mit dem Abbau der Steinkohle im Ruhrgebiet, später mit dem Abbau der Braunkohle im Erfttal, mit dem gesteigerten Abbau von Steinen, Ton, Sand und Kies zur Gewinnung von Baumaterial für die rasch wachsenden Städte. Diese sprengten überall ihren Mauergürtel und ergossen sich in die freie Landschaft; hundert Jahre später taten die kleinen Städte und Dörfer es den großen nach. Straßen und Eisenbahnlinien und gewaltige Industrien nahmen vom Boden, Brücken von den Flüssen Besitz. Das Grüne wich und wich und ward rasch verringert. Im ersten Taumel des Fortschritts blieb das fast unbemerkt — war denn nicht auch genug davon da? Die paar Leute die da mahnten und beschworen, man möge es schützen, galten als Wanderprediger und Sektierer, hatten nicht die geringste Handhabe und mußten sich Spott und Gelächter gefallen lassen. Tatsächlich argumentierten sie nicht gut. Sie waren der Technik feindlich gesonnen und hätten am liebsten das Rad der Geschichte zurückgedreht. Sie übersahen über den verderblichen die wohltätigen Wirkungen der Technik, die freilich auch heute besser zu erkennen sind als damals. Heute ist es absolut einsichtig, daß menschliches Elend, Hunger und Obdachlosigkeit und in gewissen Grenzen auch Krankheit mit Hilfe der Technik in großem Ausmaß besiegt werden kann. Die Maschine ist eine Wohltäterin, die uns heute allen ein unvergleichlich besseres Leben ermöglicht, als unsere Großeltern und Urgroßeltern es sich je hätten träumen lassen. Aber sie fordert ihre Opfer. Es ist nicht die Frage, ob wir gewillt sind, der Maschine überhaupt Opfer zu bringen, natürlich sind wir gewillt dazu. Aber es ist die Frage nach dem Umfang dieser Opfer, nach ihrer Art, es ist die Frage, wo das bessere Leben aufhört, ein besseres zu sein. Es hat schon geraume Zeit angefangen, ein schlechteres Leben zu werden. Unser besseres Leben besteht darin, daß wir nicht mehr so hart arbeiten müssen wie unsere Vorfahren, daß wir unter ungleich günstigeren Bedingungen in hellen, sauberen, blumengeschmückten Räumen arbeiten. Wir besitzen viele angenehme Dinge, Häuser und Gärten, hübsche Einrichtungsgegenstände, gute Garderobe. Wir essen uns nicht nur satt, sondern bedienen uns einer überreichen Auswahl von Lebensmitteln aus aller Herren Länder. Wir sind nicht sklavisches an einen Ort gebunden, sondern bewegen uns frei durch die ganze Welt, oft mit Hilfe des eigenen Fahrzeugs. Wir verfügen über Mittel, die uns zur Solidarität mit der gesamten Menschheit verhelfen, zur Überwindung des Elends, zum Ausgleich der Lebensverhältnisse, zum Wachstum auf die eine Welt hin. Das ist wahrhaftig ein gutes, ein sehr gutes Leben für viele, für die meisten von uns. Aber alle diese Errungenschaften gehen auf Kosten unserer Umwelt, auf Kosten des Bodens zumal, des grünen Bodens. Das wird schon lange gesehen und beklagt. Auf meinen Schreibtisch kommen seit Jahr und Tag im Laufe der Woche zahllose Druckschriften, die sich mit der Gefährdung und Bedrohung von Wasser, Luft und Boden befassen. Ich entnehme ihnen, daß die Luft über dem Bundesgebiet -zig Millionen Zentner Staub und Rauch und 100 Millionen Zentner schwefelige Säure enthält, daß sich täglich -zig Millionen cbm Abwässer in die Flüsse und Bäche ergießen, daß die 70-Phon-Lärmgrenze in immer mehr Städten überschritten wird und täglich 70 Hektar freie Landschaft verloren gehen.

Die Landschaft wird immer mehr verdrahtet, der Mutterboden schonungslos vergeudet, die Pflanzendecke vernichtet, den freilebenden Tieren damit die Nahrung genommen; Fische sterben im vergifteten Wasser, Vögel werden gemordet zu Hunderttausenden. Man begräbt Bäche, kanalisiert Flüsse, verbaut Wildwasser, brennt Böschungen ab, legt Moore trocken, trägt ganze, das Landschaftsbild bestimmende Berge ab und zerstört die letzten Wildwassertäler durch den Bau von Kraftwerken. Immerhin hat die Gefährdung von Wasser und Luft bei uns in der Bundesrepublik zu strengen gesetzgeberischen Maßnahmen geführt; wenn sie durchgesetzt und eingehalten würden, müßte eigentlich das Ärgste verhütet werden können. Es hat sich auch tatsächlich der Staubauswurf der Kraftwerke beispielsweise im letzten Jahrzehnt um 30 Prozent verringert.

*Ob aber ein Strom, wie der Rhein und ein Gewässer wie der Bodensee noch zu retten sind, ob der Rhein, der an Gewicht mehr Unrat als Güter transportiert, aus einer Kloake wieder zu einem lebensvollen Fluß, der Bodensee als Trinkwasserspeicher erhalten werden kann, das ist eine bange Frage, die niemand sich zu beantworten traut. Ebenso herrscht weitgehend Unklarheit über den Gehalt von Radioaktivität in der Luft und über die Gefährlichkeit der im Gebrauch befindlichen Pflanzenschutzmittel. Indes ist die Öffentlichkeit alarmiert, der Gesetzgeber nicht unzulässig.*

Doch wie steht es mit dem einzelnen Bürger? Wie steht es mit dem einzelnen und seiner Verantwortung? Vermeidet er es, so er nur kann, seinen Motor im Leerlauf zu lassen, um die Abgase auf der Straße nicht noch zu vermehren? Ist er bereit, auf letzte Spitzengeschwindigkeiten zu verzichten, wenn man ihm dafür einen Entgifter in seinen Motor einbaut? Warum hat er es bisher noch nicht dahin gebracht, mit Hilfe seiner Abgeordneten und der Presse, daß eine entsprechende Gesetzesvorlage eingebracht wurde?

Informiert sich der Bürger in genügendem Maße über die Möglichkeiten des geruchlosen und fast geräuschlosen elektrischen Motors, und ist er bereit, sich mit allen Kräften dafür einzusetzen, daß dieser den Verbrennungsmotor ersetzt, auch wenn er dafür finanzielle Opfer und Opfer an Zeit bringen müßte? Die Zukunft kann nur dem Elektro-Auto gehören. Warum gibt es das Elektromobil noch nicht? Weil die Autoindustrie mit Verbrennungsmotoren zu gute Geschäfte macht, um an einer kostspieligen Umstellung ihrer Produktion interessiert zu sein; weil die Ölkonzerne den Rückgang ihres Umsatzes fürchten; weil die heute verfügbaren Batterien dem Elektromobil keine hohen Geschwindigkeiten erlauben und weil das Gesetz der Trägheit nicht in der Physik, sondern in unserer Realität herrscht. Es ist jetzt an der Zeit, die Weichen zu stellen. Was wir brauchen, ist ein einsichtiger und mutiger Bundestag, der gewillt ist, es mit zwei Weltmächten aufzunehmen. Der Verbrennungsmotor ist vermeidbar. Nach der Vernunft wie nach unseren technischen Möglichkeiten gebührt ihm der Tod. Ist der Bürger, als Inhaber eines gewerblichen Betriebes, der Abgase, Rauch und Dampf erzeugt, ebenfalls zu finanziellen Opfern, aus seiner eigenen Tasche, bereit, um Reinigungsanlagen einzurichten? Was tut der einzelne zur Reinhaltung des Wassers? Schränkt er sorgfältig und aufmerksam seinen Verbrauch an Wasch- und Spülmitteln ein, um das Abwasser so wenig wie möglich zu belasten? Ist er vorsichtig mit jedem Tropfen Öl, als Privatmensch sowohl wie als Unternehmer, als Besitzer oder als Wärter von Maschinen und Behältern? Sinnt er auf Mittel und Möglichkeiten, die Gefahren, die der Transport von Öl, das Lagern von Öl und



sonstigen wasservergiftenden Stoffen mit sich bringen, zu verringern und zu beseitigen? Ist ihm bewußt, daß der Bau von Kläranlagen und zwar von mindestens zweistufigen mechanischen und biologischen wichtiger ist, als die Herrichtung einer Grünanlage, eines Heimatmuseums, der Ankauf einer Großplastik? Die Einstellung zum Wasser kennzeichnet geradezu die moralische Beschaffenheit eines Menschen — wie war es möglich, daß wir nicht rechtzeitig Vorsorge, Rücksichtnahme und Schonung entwickelten? Schämen wir uns genug, wirksam genug, um uns augenblicklich eines besseren zu besinnen? Aber beim Wasser ist der Schaden wohl kaum wieder gutzumachen, den wir durch Nachlässigkeit, Faulheit und Gewinnsucht angerichtet haben. Hier können wir unseren eigenen Fortschritt schwerlich noch einholen.

Lassen wir es bei diesen wenigen Beispielen bewenden, sie liegen am Rande unseres eigentlichen Themas, am Rande des Grünen, aber doch nahe genug, so daß wir sie nicht ganz links liegen lassen dürfen — denn wenn Wasser und Luft krank sind, kann auch das Grüne auf die Dauer nicht gesund sein — das sehen wir im Ruhrgebiet und in der Nähe großer chemischer Werke, in Leverkusen beispielsweise.

Was nun die Verantwortung der Bürger speziell für ihre grüne Umwelt betrifft, so meine ich damit etwas weit Umfassenderes, als die Mahnung „Bürger, schützt Eure Anlagen“. Grüne Umwelt des Bürgers ist auch die Landschaft, die er in seiner freien Zeit, zum Wochenende und in den Ferien aufsucht. Ihr gegenüber hat er Verpflichtungen und Verantwortung, deren er sich häufig nicht im vollen Umfang bewußt ist. Lassen Sie uns miteinander überlegen, welche Möglichkeiten der einzelne hat, die ungeheuren Gefahren abzuhalten und abzuwenden, die unsere grüne Umwelt bedrohen.

Diese Möglichkeiten liegen zunächst darin, daß wir unser Bewußtsein ändern, daß wir das, was vor sich geht, anders als bisher beurteilen. Dabei ist es vor allem erforderlich, daß wir der Bedrohung überhaupt genügend Aufmerksamkeit schenken, daß sie uns wichtig ist, so wichtig, wie unsere persönlichsten Familien-Angelegenheiten. Sodann müssen wir einsehen, daß die Erhaltung des Grünen obenan zu stehen hat bei dem, was wir planen und vorhaben. Erst wenn sich herausstellt, daß Grün nur zu erhalten ist unter Aufopferung allerwertigster Lebensinteressen, dürfen wir wagen, es anzutasten. Eine peinlich genaue Kontrolle und Abwägung aller Pläne und Zwecke hätte stattzufinden, und nie dürfte das wirtschaftlich ergiebigste Vorhaben ungeprüft den Vorrang haben. Oberstes Prinzip einer neuen Raumordnung müßte es sein, die bisher noch unversehrten Landschaftsräume in diesem Zustand zu erhalten. Der Wohlstand eines Volkes besteht ja nicht nur aus hohen und sicheren Einkommen und möglichst ausgiebigem Konsum. Das Wohl des Menschen bezieht sich nicht nur auf den Umgang mit käuflichen Gütern, sondern vor allem auf seine eigene Verfassung, auf seine seelische und körperliche Gesundheit.

Diese aber ist gegenwärtig auf das Äußerste bedroht. Die Herz- und Kreislaufkrankheiten haben in den letzten Jahren um mehr als das Doppelte zugenommen. Es besteht ein so erschreckendes Mißverhältnis zwischen der arbeitsfähigen und der leistungsunfähigen Bevölkerung, daß der Nobelpreisträger Professor Domagk die alarmierende Feststellung machte: es werde, wenn wir so gedankenlos weiterlebten wie bisher, in Zukunft so viele kranke Menschen geben, daß die Gesunden sie nicht erhalten könnten.

Sie kennen den Katalog all der Eingriffe, welche die Grüne Charta von der Mainau in dem Satz zusammenfaßt: Die gesunde Landschaft wird in alarmierendem Ausmaß verbraucht. Die drei Hauptverbraucher sind der Straßenbau, der Wohnungsbau und die Industrie — wir sind im Begriff, sagt der Landschaftsarchitekt Hermann Mattern, ganz Mitteleuropa zu einem Wohn-, Arbeits- und Verkehrskonglomerat planlos zu verbauen. Am meisten in die Augen fällt dabei der Straßenbau. Er hat tatsächlich bei uns in der Bundesrepublik ungeheure Ausmaße angenommen. Die Ausgaben dafür stiegen seit 1949 von 13 auf 3100 Millionen DM im Jahre 1964. Die Zahl unserer Autobahnkilometer, nämlich

etwas mehr als 3000, erreicht nahezu die Zahl der Autobahnkilometer aller übrigen westeuropäischen Länder zusammen. Im Straßenbau steht die Bundesrepublik an zweiter Stelle in der Welt hinter den USA. Was aber tut der Bürger? Er schreit nach mehr und besseren Straßen, damit er aus seinem schnellen Auto das Letzte an Geschwindigkeit herausholen kann — und er ist stolz darauf und betrachtet es als sein gutes Recht, daß die Automobilindustrie immer schnellere Wagen anbietet. Hier täte eine radikale Bewußtseinsänderung not. Der Bürger müßte einsehen, daß es nicht selbstverständlich ist, Straßen jeder beliebigen Länge und Breite vorzufinden, die ihm erlauben, sich überall mit der größtmöglichen Geschwindigkeit hinzubewegen. Dieser Anspruch läßt sich nämlich bis ins Uferlose ausdehnen — das Resultat wäre dann ein perfektes Straßennetz und keine Landschaft mehr.

Der Bürger, sofern er Konsument von Straßen ist, müßte bereit sein, seinen Konsum einzuschränken, auf jeden Fall es akzeptieren, wenn er nicht mit letzter Perfektion bedient wird: jeder Verzicht auf eine neue oder eine breitere Straße ist die Rettung eines Stückes Boden vor dem Asphalt, der den Boden tötet. Der Bürger, sofern er Produzent und Planer von Straßen ist, müßte sich ein viel behutsameres Vorgehen angewöhnen. Das reine Ingenieur-Denken: wir können es ja, also machen wir es auch, muß abgelöst werden durch das ständige Bedenken der Folgen, welche die technischen Eingriffe in der Landwirtschaft hervorrufen. Gewiß haben auch die Straßenbauer in den vergangenen Jahrzehnten allerhand gesunde Einsichten gewonnen und praktiziert. Wenn man die Anfänge der Autobahnen, etwa das Stück Frankfurt—Mannheim vergleicht etwa mit der neuen Autobahnführung durch den Spessart, so sieht man den Fortschritt; auch was die Behandlung der Autobahnränder und -böschungen und ihre Bepflanzung angeht, ist man auf einem hohen Stand angelangt. Alwin Seiferth ist da ein Lehrmeister gewesen, bei dem wir uns nicht genug bedanken können. Also: so, wie es gemacht wird, wird es schon gut gemacht. Aber es wird zu schnell und zu bedenkenlos geplant, allzu gefügig kommt man den oft törichten Wünschen von Gemeinden und Landkreisen entgegen. Und obwohl wir soviel Geld haben, sind wir meist nicht geneigt, das Grün zu schonen, wenn dadurch für ein Straßenbauvorhaben höhere Kosten entstehen würden; — etwa durch eine kilometerlange Verlegung der Trasse. Selten ist man geneigt, sich die Erhaltung botanischer, zoologischer oder geologischer Merkwürdigkeiten etwas kosten zu lassen. Unsereiner wird oft zu Hilfe gerufen, buchstäblich von Bentheim bis Mittenwald, ob er als Publizist nicht etwas für einen durch Straßenbau bedrohten Bereich tun könne; in Mittenwald war es ein einzigartiges Naturschutzgebiet, das vernichtet wurde, in Bentheim ist der Bentheimer Wald in Gefahr, der letzte Urwald in Niedersachsen, einer der schönsten im sonst waldarmen Weser-Ems-Gebiet. Soeben erreicht mich eine Nachricht aus Buxtehude, die drohenden Waldverlust durch eine Straße beklagt. Darin heißt es: die Landschaftsschutzbehörde hat erbärmlich versagt. In der Regierung in Stade versieht eine gehbehinderte Dame dieses Amt. Als der Heimatverein mit seinen vielen Eingaben wenigstens eine Ortsbesichtigung erreicht hatte, blieb diese für eine Aussprache doch sehr wichtige Dame am Waldrand beim Auto zurück, weil sie nicht ca. 500 Meter weit in den Wald hineingehen konnte! Die Frage ist wohl berechtigt, ob diese Dame überhaupt eine Ahnung hat, was sie eigentlich „schützen“ soll. Das Waldgebiet ist übrigens als Landschaftsschutzgebiet gekennzeichnet. Opfer an Zeit für das Grün wären zu bringen — auch Opfer an Geld. Geht man der Sache auf den Grund, ist es ja nicht der Personenverkehr, der nach immer mehr und immer breiteren Straßen verlangt, sondern vorwiegend der Güterverkehr. Die Frage, warum so viele Firmen ihre Erzeugnisse auf der Straße, nicht auf der Schiene verschicken, ist einfach beantwortet: auf der Straße geht es schneller, der Umsatz läßt sich steigern, die Kosten der Lagerhaltung lassen sich reduzieren — also ist die Verdienstspanne größer. Ein verständliches, aber gemeingefährliches Prinzip — wenn

## HINRICH HEIDMANN

Bautischlerei — Treppenbau  
Innenausbau — Ladeneinrichtungen  
Bremen-Huchting  
Büro: Wardamm 116, Ruf 58 16 03  
Privat: Huchtinger Heerstr. 35, Ruf 58 15 41

## KARL RUST

Kunstglaserei  
Bildereinrahmung  
BREMEN  
Hastedter Heerstraße 161  
Tel.: 44 17 64

## Heise & Eschenburg

BREMEN  
Büro: Findorffstr. 18  
Bau von Hoch- und  
Niederspannungs-  
anlagen  
Ruf 38 17 70 u. 38 15 63

## Trümper & Wessels

Straßen- und Tiefbau  
BREMEN, Habenhauser Landstraße 38  
Ruf 57 06 27

## F. W. Buchmeyer

Seit 1865  
BREMEN  
Knachenhauerstraße 39/40  
Ruf 31 48 49  
Leuchten  
Elektro-Geräte  
Elektro-Anlagen

## W. Klasen

Malereibetrieb  
BREMEN-OSTERHOLZ  
Lindheimer Str. 44  
Ruf 45 11 40

## Helmut Hartwig Dachdeckermeister

vorm.: Diedrich Meyer  
BREMEN • Moorstraße 12a  
Telefon 61 19 13

*friedel lodde*  
**elektro**  
*meister*

bremen-horn, ernst-abbe-straße 41  
tel. 25 23 23  
wilhelm-röntgen-straße 25

## D. Oldigs K. G.

HOCH-, TIEF- UND STAHLBETONBAU

Gegr. 1914

■  
Bremen, Scharnhorststraße 101  
Telefon 23 03 10

man bedenkt, was wir in Kauf nehmen, damit dem einzelnen Produzenten ein höherer Gewinn ermöglicht wird. Immer mehr Männer werden in den fürchterlichen Beruf des Fernfahrers gelockt. (Wie fürchterlich der ist, müßte eigentlich jedem einleuchten, der auf berganföhrer Strecke die Kolonnen von Lastwagen überholt, die da, eingehüllt in ihren eigenen Gestank mühsam hochkriechen.) Unsere für den schnellen Personenverkehr gebauten Autobahnen werden von immer mehr Lastwagen benutzt und auch verschliffen — und die Bundesbahn weiß nicht, wie sie mit ihrem Defizit fertigwerden soll. Wie wohl könnte es um unseren Verkehr bestellt sein, wenn die Zahl der Lastwagen erheblich reduziert würde. Nichts wäre nötig um dies zu erreichen, als eine neue Kraftfahrzeugsteuer! Eine Besteuerung, die dem die größte Belastung auferlegte, der die Straßen tatsächlich am meisten strapaziert... Alwin Seiferth berichtet, er und seine Freunde hätten nach 1961 auf längeren Studienfahrten in England auch in den Industriegebieten keinen einzigen Lastzug auf den Straßen gesehen; offenbar könnte eine gesunde Volkswirtschaft ganz gut ohne sie auskommen!

Zu dem, was Straßen- und Wohnungsbau in der Landschaft anrichten, gesellen sich die Ausbeutung der Bodenschätze und der Bau industrieller Fertigungsanlagen, die beispielsweise das Gebiet rings um Köln in eine Mondlandschaft verwandelt haben. Ähnlich chaotisch sieht es rings um Mainz aus — und im gewissen Sinne ist die ganze Rheinstrecke ein zusammenhängendes Industriegebiet geworden. Da unsere industrielle Produktion die Grundlage unseres Wohlstandes ist, dürfen wir das weder beklagen noch ändern wollen. Doch sollten wir uns den Blick bewahren für jene neuralgischen Punkte, wo der Gewinn durch Ausbeutung absurde Aspekte bekommt. Ein Beispiel aus dem Braunkohlenrevier:

Ein erheblicher Teil der im Erfttal gewonnenen Braunkohle dient der Erzeugung von Elektrizität. Ein großer Teil dieser Elektrizität wird in Anspruch genommen von einer Aluminiumfabrik, welche Verpackungen herstellt. Die ungeheuerlichen Verheerungen in jener Landschaft also, in der das Unterste buchstäblich zu oberst gekehrt und alles Wachstum für lange Zeit vernichtet wird, gehen vor sich, um etwas zu produzieren, was, ohne benutzt zu werden, fortgeworfen wird — Abfall also und auch noch eine besonders hartnäckige Art von Abfall, der nicht verrottet. Hier scheint es für den gesunden Menschenverstand an einer vernünftigen Güterabwägung zu fehlen.

In rein finanzieller Hinsicht bringt der Braunkohlenabbau Profit: für den Unternehmer sowohl wie für die damit beschäftigten Arbeiter. Zu fragen wäre aber, ob dieser finanzielle, dieser materielle Profit die Zerstörung der Landschaft aufwiegt und rechtfertigt, ob der Preis nicht zu hoch ist, den wir für diesen Gewinn einsetzen. Allerdings muß um der Gerechtigkeit willen bemerkt werden, daß die Braunkohlenunternehmen die ausgekohlten Gebiete vorbildlich rekultivieren; daß ferner fünf Großraffinerien soeben Pläne für ein Grünsystem ausgearbeitet haben, — die Deutsche Shell A. G. bei Ingolstadt hat einen Grüngürtel mit 45 000 Bäumen und Sträuchern bepflanzt, Gärtner und Gartenarbeiterinnen zu deren Betreuung angestellt.

Das ist erfreulich. Solche Nachrichten entbinden uns aber nicht von der Verpflichtung, angesichts drohender Zerstörung wachsam zu sein. Ein Beispiel solcher Wachsamkeit gaben die Bürger von Menzenschwand, die sich, wenigstens mit vorläufigem Erfolg, dagegen zur Wehr setzten, daß das bei ihrem Ort entdeckte Uranvorkommen abgebaut wird. Rühmlich haben sich auch die Lindauer hervorgetan mit ihrem Protest gegen die Pipeline im Bodensee-Ufer. Wenn sie auch eine Verlegung der Trasse nicht erreichen konnten, so gelang es ihnen doch wenigstens, die Aufmerksamkeit auf die fahrlässige Arbeitsweise bei der Pipeline zu lenken, die daraufhin besser kontrolliert und verstärkt gesichert wurde. Es wurde auch seitens der Ölgesellschaft eine weitgehende Haftung für jeden entstehenden Schaden zugesagt und vertraglich festgelegt. Sollte es freilich je zu einer Ölkatastrophe im Bodensee-Trinkwasser kommen, so würden auch Millionen der Entschädigung niemandem nützen! Die verant-

wortlichen Politiker hatten die tödliche Gefahr für den Bodensee nicht erkannt und waren schon sehr früh technisch untragbare Verpflichtungen eingegangen, ohne das Urteil von Fachleuten einzuholen.

*Der Bürger sollte seinem Politiker, seinem Abgeordneten und seinen Ministern besser auf die Finger sehen und denen beizeiten sein Vertrauen entziehen, die sich bedenkenlos identifizieren mit den Interessen der Industrie-Gesellschaft, die landschaftsfeindliche Entscheidungen hinter seinem Rücken treffen und ihn vor vollendete Tatsachen stellen. Dies war bei der Bodensee-Pipeline ebenso der Fall, wie beim Atomprojekt Ebersberger Forst. Wird es nun bei der Jadebuchtl genau so ergehen, wo das größte Schutzgebiet für Wasservögel im Nordseeraum womöglich durch chemische Abwässer eines geplanten Titanwerkes vernichtet werden wird?*

*Die grüne Umwelt des Bürgers darf nicht Gegenstand geheimer Absprachen und Projekte sein, die hinter verschlossenen Türen ausgeheckt werden. Sie gehört allen, sie geht alle an, muß von allen verantwortet werden. Größere Eingriffe sollten von der gesamten Öffentlichkeit besprochen und am besten — wie in der Schweiz — durch Volksabstimmung entschieden werden.*

Auch für das Militär gilt das Prinzip der Güterabwägung; es gibt, wenn es sich um Grün handelt, niemals nur einen, immer zwei Gesichtspunkte, die sorgfältig zu koordinieren sind, nach einem juristischen Grundsatz: im Zweifel für das Grün! Ich bin sicher, daß das Militär sich Einschränkungen auferlegen könnte. Es wurde mir beispielsweise im Schwelm-Nette-Gebiet glaubwürdig versichert, daß der abgesperrte Raum für das Munitionsdepot längs der holländischen Grenze bei gutem Willen um die Hälfte verringert werden könne — hier wäre es der Bürger in Uniform, der den guten Willen zeigen müßte. Oder nehmen wir den anderen Fall aus dem Schwelm-Nette-Gebiet: der Plan, eine Panzer-Reparaturwerkstatt einzurichten im selben Augenblick, als das Gebiet zum Naturpark erklärt wurde. Hier lag es einzig und allein bei den Bürgern der betreffenden Gemeinde, beim Landkreis, der Regierung, einschließlich der Naturschutzstellen, dem Plan die Zustimmung zu verweigern. Sie stimmten ihm zu, weil sie sich einen wirtschaftlichen Auftrieb davon versprochen und machten damit die feierliche Einweihung des Naturschutzparks zu einer leeren Proklamation.

Denn — und dies muß nun einmal dem auf dem Lande lebenden Bürger und Mitbürger gesagt werden — man kann nicht alles zusammen haben. Man kann nicht teilnehmen an den Vorteilen des Landlebens, die nun wirklich beträchtlich sind — und gleichzeitig dieselbe Lebenshaltung erstreben, wie der Städter. In reiner Luft, landschaftsnah und lärmfrei zu leben — das sind solche Vorzüge, daß es nicht unbillig ist, dafür auf die volle Teilnahme an der wirtschaftlichen Hochkonjunktur zu verzichten. Auch diese Erkenntnis, dieses Bewußtsein gilt es zu fördern und zu vertiefen. Solange es noch nicht erweckt ist, steht zu fürchten, daß es nicht unumgänglich militärische Notwendigkeiten sind, die das Militär in landschaftliche Ruhezone stationiert, sondern das Gewinnstreben von Kreisen und Gemeinden, die sich ihrer Verantwortung für die ihnen anvertrauten Zonen nicht bewußt sind.

Wenn wir an die Eingriffe in die Landschaft denken, dann haben wir meist bedrohte Wälder im Sinn. Doch ist es im ganzen mit unserem Wald, was die Quantität betrifft, gar nicht so schlimm bestellt.

Was aber im Argen liegt, ist die **Qualität unserer Wälder**, wegen der zunehmenden Verfichtung aus Rentabilitätsgründen. Die Fichte raubt dem Boden den Wasservorrat und verzehrt die Humusreserve. Sie entzieht allen anderen Pflanzen das Licht. Außerdem haben Fichte und Kiefer die meisten Feinde unter den Insekten, die nun in Milliardenheeren auf die einförmigen Forsten losstürzen. Durch sie wird mehr Holz vernichtet als durch Waldbrände. Ubel ist es um den Wald bestellt, wo er nichts als ein Gegenstand forstwirtschaft-



Hölzer • Baustoffe • Kohlen • Heizöl

**HERMANN LOHMÜLLER**

2820 Bremen-Blumenthal • Postfach 20  
Telefon (04 21) 6000 11-19 • Telex 2-45 533

### **Karl M. Spies**

Dachdeckung  
Isolierung und Asphaltierung

BREMEN, Humboldtstr. 131  
Telefon 49 04 83

### **Johannes Frischmann** Elektromeister

BREMEN  
Wittekindstraße 23  
Ruf 61 11 26



## **Paul Kossel & Cie.**

**Stahlbeton und Schüttbeton**

BREMEN, Delbrückstraße 12  
Telefon 34 10 37

### **Werner Hoffmann**

Dachdeckungen und Isolierungen

BREMEN • Prangenstraße 27/29 • Tel. 49 00 81

Fliesen und Marmor

## **WALTER PLASS**

DELMENHORST, Oldenburger Straße 21  
Tel.: 21 31 + 36 54 + 55 69

### **EHRHARD ZIEGER**

Tiefbauunternehmung

Ausführung von  
Baggerungen, Planierungen, Bodentransporten,  
Bodenlieferungen, **Tank-Verlegungen**,  
Auto-Kranarbeiten

BREMEN, Osterstraße 78  
Telefon 50 59 08 / 50 58 25

# Anstrichprobleme?

Fragen Sie stets nach REESA!

REESA-LACKE und -FARBEN bieten für jeden Anstrichzweck die passende Qualität.

## SUDING & SOEKEN

L A C K F A B R I K

BREMEN-HEMELINGEN, Funkschneise 8

Stadtlager: Langenstraße 112

Heizungs- und Warmwasserbereitungsanlagen  
für den sozialen Wohnungsbau!

Ölfeuerungsanlagen

SEIT 1843

**WESERHEIZUNGSWERK**  
M.B.H. Bremen - Feldstraße 13/17 - Sa. - Ruf 49 21 44

Rufen Sie bitte

**6000 21**

wenn es um Drucksachen geht.

Druck- und Verlagshaus  
FRIEDRICH PÖRTNER

## Georg Grube

Transport - Umschlag  
Lagerung - Schifffahrt - Sand  
Kies - Kalksandsteine  
Fertigbeton

BREMERHAVEN 2  
Deichstr. 29/35, Ruf 4 40 95/97

## Wilhelm Zernikow

Fliesenfachgeschäft

BREMEN, Vegesacker Straße 89, Ruf: 38 28 47

BREMEN-BURG, Postmoor 36, Ruf: 63 17 28

## Joh. Wichmann

Dachdeckermeister  
Ausführung sämtlicher  
Dacharbeiten  
B R E M E N  
Osterholzer Landstr. 61  
Ruf 45 16 49

## Franz Buchholz

Malermeister  
BREMEN-AUMUND  
Löhstraße 34  
Ruf 66 25 48

## A. G. RÖHRS & CO.

Kies- und Sandbaggerei

Hamburger Straße 36, Ruf: 49 07 71 u. 49 07 72

schaftlicher Maßnahmen mit dem Ziel größtmöglicher Nutzung ist; wo seine Wohlfahrtswirkung außer acht gelassen wird.

Mag es aber im ganzen um den Wald nicht so böse aussehen, wie landläufig geglaubt wird, so sind die Hecken wirkliche Sorgenkinder unserer Landschaft. Wir haben noch großartige Heckenlandschaften: das Münsterland, der Vögelsberg, das Hohe Venn, weite Gebiete in Oldenburg, Ostfriesland und Schleswig-Holstein. Aber die Gefahr ist groß, daß mehr und mehr davon verschwinden, obwohl jedermann weiß, wie wichtig sie sind als Wohnstätte für insektenfressende Vögel und Kleingetier, als Windfänger vor allem.

Die Unterbringung und Vernichtung des Abfalls gehört heute zu den größten kommunalpolitischen Problemen, wir drohen am eigenen Müll zu ersticken. Ob er abgekippt, kompostiert oder verbrannt wird, das sind Fragen, mit denen große und kleine Gemeinden sich immer intensiver zu beschäftigen haben werden. 50 Millionen Kubikmeter Abfall jährlich — das war die neueste Zahl, die ich las. Und zehn Milliarden würden die Einrichtungen zur Müllbeseitigung kosten, wenn diese dem sanitären und hygienischen Stand unseres Jahrhunderts entsprechen sollte. Aber das sind nicht in erster Linie unsere Fragen. Der einzelne Bürger muß die Verpflichtung einsehen, so wenig Abfall wie möglich zu produzieren und sich nicht an seiner wilden Unterbringung in der Landschaft zu beteiligen. So wenig Abfall wie möglich produzieren heißt zunächst einmal den maßlosen Trend zur Verpackung abzulehnen. Für diese Verpackung wird jährlich mehr Geld aufgewandt, als die Müllbeseitigung in der Bundesrepublik kosten würde: nämlich 13 Milliarden DM. Niemand sollte sich etwas einpacken lassen, was schon einmal verpackt ist; das meiste ist ohnehin schon doppelt verpackt. Vor allem sollte man mit dem Gebrauch von Cellophan vorsichtig sein, weil es nicht oder sehr schwer verrottet, desgleichen Aluminiumfolie. Aber ich weiß aus eigener Erfahrung, wie lästig es ist, in jedem Geschäft immer wieder Verpackung zurückzuweisen — sie begreifen es nie, sie denken, man hätte einen Spleen, auch wenn man ihnen erklärt, was man damit im Sinne hat.

Es zeugt von einer unverschämten Mißachtung der grünen Umwelt, was in unseren Wäldern, an unseren Feldwegen tagtäglich zu beobachten ist. Verrottete Matratzen, verschlissene Polstermöbel, alte Schuhe, Textilien, ganz zu schweigen von Büchsen und Flaschen — das alles bedeckt einstmals grüne und blühende Abhänge und stinkt zum Himmel. Gewiß, die ländlichen Gemeinden haben es schwer. Auch dort werden die Haushalte städtisch geführt. Sie produzieren städtischen Müll, haben aber meist keine geordnete Abfuhr noch eine geordnete Deponie. Also transportiert man das Zeug heimlich in den Wald, wobei das Etikett „Naturpark“ überhaupt nichts nützt. Die wilden Müllablagerungen sind in den Naturparken nicht weniger in die Augen fallend als anderswo. Gerade hier, wo es sich um beispielhafte, auch beispielhaft geordnete Landschaften handeln soll, ergäbe sich aber die Verpflichtung, diese Greuel zu beseitigen, ehe man irgendeine andere Aufgabe in Angriff nimmt. Es sollte sich jeder Besucher weigern, ein Gebiet als Naturpark anzuerkennen, solange nicht Maßnahmen getroffen sind, Ansammlungen von wildem Müll wegzuräumen.

Hier wäre auch hinzuweisen auf die ständig wachsende Unsitte, Autos irgendwo am Straßenrand, auf dem Feld oder im Wald abzustellen. Diejenigen, die das tun, sind kaum

Richtig für Alle!



BREMER **MÖBEL**  
GROSS-LAGER GMBH & CO

EINZELHANDELS-KG HINTER DEM KAUFHAUS HERTIE

oder nur unter großer Mühe zu belangen. Darum sollte der Bürger auf eine gesetzliche Bestimmung drängen, wonach der Kauf eines neuen oder gebrauchten Wagens an den Nachweis über den Verbleib des alten gebunden ist.

Nicht weniger störend als der Abfall sind in unserer grünen Umwelt die Reklameschilder. Zwar ist schon Beträchtliches geschehen, um sie auf ein Mindestmaß zu reduzieren — dank der unermüdlichen Vorarbeit des wackeren Sauerländers Wilhelm Münker, der sein Leben daran gewendet hat, gegen die Auswüchse der Außenwerbung zu kämpfen.

Ich bin mir bewußt, daß dies eine unzulängliche, keineswegs vollständige Übersicht über all die Schäden ist, die der heutige Mensch oft fahrlässig, oft aber auch mit vollem Bewußtsein von der Schädlichkeit seines Tuns, seiner grünen Umwelt zufügt. Es lag mir besonders daran, uns allen einsichtig zu machen, daß wir dies nicht hinnehmen müssen wie ein unabänderliches Schicksal. Es ist nicht die notwendige Folge der Technisierung, sondern die Folge unserer Unaufmerksamkeit, Uneinsichtigkeit und Trägheit — auch unseres hemmungslosen Gewinnstrebens. Wir sammeln mit der einen Hand Vermögen in höchst unbeständigem Geldeswert — und vergeuden und verschwenden mit der anderen das wichtigste Vermögen, unwiederbringlich, wenn es einmal dahin ist: den Boden und seine Fruchtbarkeit und sein Wachstum mitsamt den Lebewesen. In wirklich beschwörenden Worten spricht davon Prinz Bernhard der Niederlande, der Präsident des „World Wildlife Fund“, einer internationalen Naturschutz-Vereinigung: „Der technische, industrielle und wirtschaftliche Fortschritt, ja sogar die soziale und politische Entwicklung bedrohen die Natur in allen Teilen der Welt. Ich zweifle nicht im geringsten, daß in der nahen Zukunft die Verschmutzung der Luft, des Wassers und des Bodens eine größere Gefahr sein wird als die Möglichkeiten eines weltweiten militärischen Zusammenstoßes. Wir träumen davon, den Raum zu bezwingen. Wir sind bereits dabei, den Mond zu erobern. Aber wenn wir die anderen Planeten so behandeln, wie wir unseren eigenen behandeln, dann sollten wir lieber den Mond, den Mars und die Venus sich selbst überlassen. Die Natur ist überall bedroht. Wir müssen endlich mit unserem Krieg gegen sie aufhören. Wir müssen dem Gemetzel ein Ende machen, das menschliche Dummheit, Habgier und Beschränktheit ständig um uns verursachen.“ Bernhard, Prinz der Niederlande.

Solche Aufrufe gibt es in Fülle, es gibt auch eine Fülle von Organisationen, die sich redlich bemühen um diese Dinge; sie haben auch Publikationsmöglichkeiten — aber sie haben keine Macht oder doch nur so geringe Macht, daß sie nichts auszurichten vermögen gegen die mächtigen Interessenverbände, die auf dem Sprung sitzen, auf die Gesetzgebung in ihrem Sinne Einfluß zu nehmen. Wir haben den Deutschen Rat für Landespflege, der vom Bundespräsidenten mit einer gewissen Autorität ausgestattet wurde. Aber seine Mitglieder sind ehrenamtlich tätig und können nur mit den Mitteln diplomatischer Gespräche, vorsichtiger und behutsamer Einmischung vorgehen. Was wir zusätzlich ganz dringend bräuchten, wäre ein vom Gesetzgeber berufenes, beamtetes, sehr hoch bezahltes Gremium von Fachleuten, die in den jeweils anstehenden Konflikten zwischen Naturschutz einerseits und Straßenbau, Wohnungsbau, Industrie und Militär andererseits einen Schiedsspruch zu fällen hätten. Ein Gremium, an das sich jeder wenden könnte, der ein Stück grüner Umwelt bedroht sieht, und dessen Mitglieder sofort an Ort und Stelle die Situation überprüfen und dann unter gerechter Würdigung aller Gesichtspunkte der einen oder anderen Seite ihr Recht zusprechen würde. Eine Art grünes Gericht also, vor dem die Machtlosen mächtig und die Mächtigen machtlos wären; das allein die Sache ins Auge faßt.

*Ich stelle diesen Gedanken hier zur Diskussion. Wahrscheinlich ist er utopisch. Vielleicht aber wäre es gar nicht unmöglich ihn zu realisieren, wenn sich nur genügend Menschen fänden, ihn zu vertreten.*

*Denn es ist bereits fünf vor zwölf.*

(Auszüge aus dem Vortrag in Augsburg s. Seite 29)



## Joachim Meißner & Co.

Straßen-, Kanal- und Tiefbau,  
Gartenanlagen und Fuhrbetrieb

BREMEN-FARGE - Am Schützenplatz  
Ruf 60 82 54  
nach Geschäftsschluß 60 87 46 66 29 72

## MICHELSEN & WEYDEMANN

Verlegung sämtlicher Fußbodenbeläge  
z. B. Linoleum, PVC, Parkett  
Teppichauslegeware  
Techn. Großhandel - Techn. Isolierungen  
Schwimmende Estriche

BREMEN-NORD, Tel.: 66 90 72 / 73  
An der Lobbendorfer Mühle 5  
Fußboden-Ausstellungsraum: Lindenstr. 17  
Telefon: 66 41 35

# INDURIN

Wenn das  
1000-jährige Bremen  
schöner denn je  
erwuchs, hat auch  
INDURIN seinen  
Anteil daran.  
In vielen neuen  
Stadtteilen dominiert  
die Fassadenfarbe  
INDURIN.

In Wind und Wetter  
freundliche Fassaden!

Brander Farbwerke GmbH, 4630 Bochum-Gerthe



Elektro-Bau und Ing.-Büro  
**KURT TAMS** Ing. V. S. J.  
 Licht - Kraft - Schwachstrom - Raum-  
 leuchten - Radio - Fernsehen -  
 Antennenbau  
 BREMEN, Humboldtstr. 112/114  
 Fernruf 49 12 16

Mitglied der  
 Elektro-  
 Gemeinschaft

**Paul Hempel**  
 Spezialgeschäft  
 für Fliesenarbeiten  
 BREMEN, Wecholder Str. 19  
 Ruf 50 50 30

**H. Röschmann**  
 MALERMEISTER  
 Gegründet 1881  
 BREMEN  
 Fesenfeld 133  
 u. Lohringer Str. 4  
 Telefon 44 65 09

Bauunternehmung  
**Herbert Haslinger**  
**BAUMEISTER**  
 BREMEN · Celler Straße 42 · Ruf 49 10 00

**Ernst O. Vieregge**  
 Malermeister  
 BREMEN-OBERNEULAND  
 Landgutweg 27, Ruf 46 14 21  
 Ausführung sämtlicher  
 Malerarbeiten

**W. Hennig KG.**  
 Klempnerei · Heizungsbau  
 BREMEN  
 Osterholzer Heerstraße 85  
 Ruf 45 10 63

# WESTAG-Türen

— ein Qualitätsbegriff!

**WESTAG-Spiraltüren**, siebenfach aufgebaut

**WESTAG schallhemmende Türen**  
 Schalldämmwert: ca. 30 Dezibel

**WESTAG-Feuerstop-Türen** nach DIN 4102

**WESTALIT-Türen** in 10 verschiedenen Dessins  
 äußerst strapazierfähig!

**WESTAG & GETALIT A.G.**  
 Wiedenbrück i. W.

---

Alleinverkauf im Raum Bremen und Bremerhaven:  
**ENNO ROGGMANN**  
 Holzhandlung und Holzimport  
 28 BREMEN · Gelsenkirchener Straße  
 Ruf 5 09 82 27

**Bremer Treuhandgesellschaft  
 für Wohnungsbau G. m. b. H.**

**Deutsches Heim GmbH**

Das Wohnungsbauprogramm 1966/67 der Unternehmensgruppe Bremer Treuhand (einschl. Deutsches Heim) weist z. Z. folgende Leistungen auf:

	Häuser	Wohnungs- einheiten	Gewerbe- objekte	Garagen
<b>A.</b>				
Überhang aus 1965	742	2367	9	236
<b>B.</b>				
Neubeginn 1966				
Bremen	44	293	3	153
Niedersachsen	39	179	—	10
Berlin	4	16	—	—
München	1	6	—	—
	830	2861	12	399
<b>C.</b>				
Abgeschlossene Vorplanung 1966/67				
Bremen	426	1181	—	—
Bremerhaven	3	119	—	—
Niedersachsen	119	1281	—	—
Hbg.-Harksheide	235	511	—	181
Berlin	17	88	—	—
<b>Gesamtprogramm 1966/67</b>	<b>1630</b>	<b>6041</b>	<b>12</b>	<b>580</b>

Von den Objekten des Überhangs wurden inzwischen 912 Wohneinheiten, 5 gewerbliche Objekte und 213 Garagen fertiggestellt. Diese Zahlen werden sich bis zum Jahresende 1966 beträchtlich erhöhen, gefördert durch das günstige Bauwetter im Herbst. Die überwiegende Anzahl dieser fertiggestellten Objekte liegt in den Großbaustellen Bremen-Osterholz, Bremen-Kurfürstenallee/Barbarossastraße, Braunschweig und Bremen-Nord am Neuenkirchener Weg. Darüber wird demnächst im Rahmen der gesamten Jahresleistung berichtet werden.

Es ist zudem zu hoffen, daß noch vor Jahresende aus den vorbereiteten und finanzierten Projekten weitere Baubeginne möglich werden.

Mangels eines neuen bremischen Gesetzes hat das Land a. o. Mittel für 4000 Wohnungen als Ersatzprogramm im sozialen und öffentlich geförderten Wohnungsbau bereitgestellt. Die BTG hat dazu Förderungsanträge für rd. 600 Wohnungen vorgelegt.

Leider haben sich die Kapitalmarktverhältnisse nicht grundlegend gebessert, so daß die bekannten Schwierigkeiten der Wohnungsbaufinanzierung weiter bestehen bleiben und die Inangriffnahme manches attraktiven Objektes behindern.

Die Unternehmen verzichten in dieser Ausgabe wegen Platzmangel auf einen detaillierten Bericht über die Einzelobjekte, um sich nicht zu wiederholen.

In Erkenntnis der ständig fortschreitenden Weiterentwicklung der Energieerzeugung in Richtung auf die Elektrizität hat sich die BTG entschlossen, in einem ersten Bauvorhaben Nachtstromspeichergeräte zu verwenden.

Es handelt sich hierbei um eine Beheizungsart, die in der Wirkung mit den alten Kachelöfen vergleichbar ist. In den formschön gestalteten Geräten, die mit Schamott ausgegossen sind, befindet sich ein Magnesiumkern, der mittels eingegossener Heizungsspule die Geräte bis zu 600° C aufwärmt. Die Öfen verhindern eine unkontrollierte Abnahme der Wärme. Die Aufspeicherung erfolgt mit dem preiswerten Nachtstrom von 4,5 Pfg. in der Zeit von 22 bis 6 Uhr. Tagsüber gibt das Gerät über eine thermostatische Steuerung die aufgespeicherte Wärme nach Bedarf ab. Der Vorteil der Heizung liegt darin, daß die Wärme dort erzeugt wird, wo man sie braucht.

Es tritt somit ein Wärmeverlust, wie z. B. bei den Fernheizwerken, nicht ein. Die weiteren Vorteile liegen in der einfachen Bedienung und in der bequemen Installation.

Weiter vereinfacht sich die Abrechnungsart, weil die verbrauchte Strommenge über den Zähler der Stadtwerke abgelesen wird.

In anderen Städten Deutschlands, z. B. in Berlin, wird diese Beheizungsart bereits seit Jahren angewandt.

Es ist zu hoffen, daß der dort geltende Strompreis von 4 Pfg. pro kWh auch in absehbarer Zeit von den Stadtwerken in Bremen eingeführt wird.

### Bremer Aufbau GmbH

#### Bremen

Im Gewerbegebiet Vahr (Sonneberger Straße) ist nach Fertigstellung von Straße und Kanal die Erschließung abgeschlossen. Die Bauarbeiten an vier Gewerbeobjekten gehen termingerecht voran. Im Berichtszeitraum sind zwei Bauten gerichtet worden. Weitere Objekte werden demnächst in Angriff genommen.

Wie in Heft 2 (September 1966) irrtümlich berichtet, entsteht hier u. a. nicht eine Fabrikationsstätte für Schiffslukendeckelbau, es handelt sich in diesem Fall um ein Büro- und Lagergebäude.

Im Zuge der Betreuung prominenter Innenstadtbauten konnte die Gesellschaft ein Projekt in der **Faulenstraße** in Planung geben. Für eine auswärtige Großbank wird zur Zeit die Planung eines Wohn- und Geschäftshauses in der **Violenstraße** betrieben. Mit dem Baubeginn dieses Projektes, das die vorhandene Bebauung in der Violenstraße abrundet, wird im Frühjahr gerechnet.

Am **Altenwall** ist mit dem Bau eines modernen Wohn- und Geschäftshauses mit zwei Garagenkellern begonnen worden. Mit der Schließung dieser letzten unschönen Baulücke trägt die Gesellschaft zur städtebaulichen Sanierung der Altstadt bei.

#### Braunschweig

Die Bauarbeiten für das Einkaufszentrum in der Großsiedlung des Deutschen Heims sind im Gange; die Ausschreibungen für Bauabschnitt II und III laufen.

**I**m Baumstoff = wie im Kohlenfach  
schützt man den Namen  
**STOLZENBACH**

### Franz Wilh. Felzmann

BAU- UND MÖBELTISCHLEREI  
Innenausbau - Fenster - Treppen  
Möbel-Verkauf  
Spezialität: **Zimmertürenbau**  
BREMEN-HEMELINGEN, Hahnenstraße 19  
Ruf 451418

### Herbert Albinger

Malermeister  
Ausführung sämtlicher  
Malerarbeiten  
BREMEN  
Kaltenturmer Heerstraße 13  
Ruf 57 04 14

### Th. Pöpper

Bauglaserei  
Bleiverglasung, Glasmalerei  
BREMEN, Doventorsdeich 25  
Ruf 31 17 30

### H. Strangmann

DACHDECKERMEISTER  
BREMEN, Holunderstraße 65  
Telefon 45 31 34  
Asphaltierung  
Dachdeckung, Isolierung

### Beleuchtungshaus

#### Berthold

Elektrische Licht- u. Kraft-  
anlagen - Antennenanlagen  
Beleuchtungskörper und  
Elektrogeräte  
Osterstraße 32/33  
Ruf 50 15 86

## KARL SCHUNKE

BAUGESCHÄFT

BREMEN, Horner Straße 73, Ruf 49 08 76

### Ludwig Sander

Malermeister  
BREMEN, Achterdiek 51, Ruf 48 20 17

# CARL BRANDT

Hoch- und Tiefbau · Stahlbeton · Spannbeton

Hollerallee 77

BREMEN

Telefon 34 00 61

**AUGUST JÜRGENS**

GARTENBAUUNTERNEHMEN  
NIENBURG/Weser, Rühmkorfstraße 5  
Ruf 36 48  
Ausführung neuzeitlicher Wohn- und  
Siedlungsgärten sowie Werksgrünanlagen

**J. H. AHRENS**

Inh.: Adolf Ahrens  
BAUUNTERNEHMUNG  
DELMENHORST  
Bremer Straße 83  
Telefon 46 31 und 24 36  
Privat: 51 14

**Chr. Lübsin**

Malereibetriebe  
BREMEN  
Buntentorsteinweg 628  
Ruf 57 07 16

**Heinrich Glade & Sohn**

Zimmerei, Bautischlerei, Mauerarbeiten und  
Gerüstbau

BREMEN, Kattenturmer Heerstraße 320  
Fernruf 57 03 01 / 57 03 02

**Fritz Schubert**

Bauklempnerei und  
Installation  
BREMEN, Osterfeuerberg-  
straße 130 - Ruf 38 18 35

**Hermann Berger**

Marmor und Naturstein  
BREMEN - Huckelriede  
Seesenthom, Telefon 55 02 46  
Privat 57 02 83

**Hermann C. H. Gronewold**

Malereibetrieb  
BREMEN  
Riensberger Straße 26 · Ruf 21 46 03

SEIT 1902

**Hohnholt**

LICHTPAUSEN FOTOKOPIEN  
GROSSFOTO REPRODUKTION  
FOTODRUCKE ZEICHENBEDARF

FRIEDRICH C. HOHNHOLT, Bremen, Buchstr. 10

Ruf 32 62 69

Ruf 32 69 19

**Sauberkeit****Schutz****Sicherheit****BREMER BÜRGERSTEIG-REINIGUNG**

Haftpflichtversichertes motorisiertes Reinigungswerk  
Bremen, Büro und Lager: Wendstraße 36

**Tel. 441166****Stadtverkehrsdilemma in den USA**

Die anhaltende Ausdehnung der amerikanischen Städte in Form von weitausgebreiteten Einfamilienhaus-Vororten schafft für den Verkehr fast unüberwindbare Probleme. Früher hat eine Vielzahl von Verkehrsdiensten — Eisenbahnen, Schnellbahnen, Straßenbahnen, Autobusse, Autotaxen, Autos — eine kräftige städtische Entwicklung unterstützt. Heute sind die amerikanischen Städte jedoch vom Verlust dieser vielfältigen Dienste bedroht. Mehr und mehr wird die amerikanische Bevölkerung — nomens volens — vom Besitz eines privaten Kraftwagens abhängig. Wenn nichts unternommen wird, um die bestehenden öffentlichen Verkehrseinrichtungen zu erhalten und neue zu entwickeln, werden wesentliche Verkehrsdienste endgültig verloren gehen, die künftig nur mit hohen Kosten wieder eingerichtet werden können.

Es ist vor allem der tägliche Pendelverkehr von der Wohnung zur Arbeitsstätte, der zu Zeiten des Spitzenverkehrs unerträgliche Stauungen nicht nur in den Zentren der großen Städte, sondern auch in den Außenbezirken schafft. Einige alarmierende Fakten über die Pendlersituation sind in dem Bericht „Home to Work Travel“ enthalten, der vom Bureau of the Census (Statistisches Bundesamt der Vereinigten Staaten) aufgrund der Verkehrszählung von 1963 (Census of Transportation) erarbeitet wurde.

Anfang Oktober 1963 zählte man in den USA 50 Millionen Personen, die täglich zwischen Wohnung und Arbeitsstätte pendelten. Davon lebten 70 Prozent in den Großstadtreionen (metropolitan areas — SMSA). Fast die Hälfte dieser Pendler hatte einen Weg von über fünf Meilen (ca. 8 km) zur Arbeitsstätte. Über die Hälfte der Pendler benötigten zwischen 15 und 35 Minuten für den Weg zur Arbeitsstätte und mehr als ein Fünftel 36 Minuten und mehr.

Vierzig Prozent der Pendler in den verstädterten Gebieten hatten keine Möglichkeit, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Achtzig Prozent der Pendler benutzten aber das private Auto als Verkehrsmittel. Selbst in den Zentralstädten der Großstadtreionen, wo öffentliche Verkehrsmittel leichter erreichbar waren, dominierten die Autofahrer im Verhältnis 2:1.

Nach Angaben der American Transit Association ist die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in den letzten zehn Jahren stark zurückgegangen. Im Jahre 1955 wurden über 9,2 Milliarden zahlende Fahrgäste auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln gezählt. Bis 1964 war die Zahl um 25 Prozent auf 6,9 Milliarden Fahrgäste zurückgegangen. Die Betriebs-einnahmen im Jahre 1964 betragen 1,4 Milliarden Dollar. Sie lagen nur um ein Prozent unter den Einnahmen von 1955. Andererseits sind die Betriebsausgaben (einschließlich der Abschreibungen) und der Steuern um nahezu 4 Prozent gestiegen. Das Nettoergebnis war nach Abzug der Steuern ein Rückgang in den Überschüssen von 55,7 Millionen Dollar im Jahre 1955 auf ein Defizit von 0,9 Millionen Dollar im Jahre 1963 und ein solches von 12,4 Millionen Dollar im Jahre 1964.

Es wird geschätzt, daß bis 1975 Verkehrseinrichtungen für die täglichen Fahrten von 200 Millionen Personen (gegenüber 50 Millionen Pendlern in 1963) geschaffen werden müssen. Daraus wird gefolgert, daß die Lösung der städtischen Verkehrsprobleme nur in der Entwicklung eines ausgedehnten Systems verbesserter und erweiterter Massenverkehrsmittel und eines angemessenen Ausbaues der Autobahnen und Parkmöglichkeiten gefunden werden kann.

Man hat erkannt, daß eine wirkungsvolle Verkehrsplanung nur auf einer umfassenden gebietsweiten Basis (comprehensive areawide basis) in einer Metropolitan Area oder in einer noch größeren Region erfolgen könne. In dem „National Survey of Metropolitan Planning“ von 1964 berichteten 135 von 1939 Metropolitan Planning Agencies, daß umfassende kombinierte Verkehrsplanungsprogramme in ihren Gebieten betrieben werden. dx.

(Entnommen dem „ingesta report“ 4/66)



**Bau der Münchener U-Bahn begonnen ...**

Während die erste U-Bahn-Strecke in Münchens Nord-Süd-Achse schon im Bau ist, wurde kürzlich mit dem Bau der V-Bahn in ostwestlicher Richtung begonnen. Diese Verbindungsbahn stellt — in Abstimmung mit dem geplanten U-Bahn-Netz eine unterirdische Verbindungsstrecke der Bundesbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Ostbahnhof dar. Nachdem durch die Wahl Münchens zur Olympia-Stadt für 1972 die ursprünglich auf 7 Jahre bemessene Bauzeit für die unterirdischen Verkehrsmittel im inneren Stadtbereich auf 5 1/2 Jahre gerafft werden muß, wird ein reger Wettlauf beim Bau beider Bahnen zu erwarten sein.

**Bau der Frankfurter U-Bahn teilweise eingestellt ...**

Während der erste Bauabschnitt der Frankfurter U-Bahn weiterläuft, mußten aufgrund finanzieller Schwierigkeiten die für den 2. Bauabschnitt anlaufenden vorbereitenden Arbeiten, wie Kabelverlegung usw., vorläufig eingestellt werden.

**Aufenthalt bei U-Bahn-Bau in Hannover befürchtet**

Nachdem die Gewerbesteuerereinnahmen der Stadt Hannover in den ersten sieben Monaten ds. Js. um 12 000 000 DM niedriger waren als im vorigen Jahr, wurde ein Aufschub sämtlicher noch nicht begonnener Bauvorhaben auf unbestimmte Zeit angeordnet. Die Stadtverwaltung möchte jedoch eine Unterbrechung des U-Bahnbaus mit ihren Beeinträchtigungen der Verkehrssituation in der Innenstadt vermeiden.

(Entnommen dem „ingesta report“ 4/66)

**USA-Studienreise für Städtebau und Städteplanung vom 27. Februar bis 15. März 1967**

Der Wirtschaftsdienst Studienreisen in der Hapag-Lloyd Reisebüro-Organisation, 6 Frankfurt/Main, Kirchnerstr. 4, Tel. 28 88 54, bereitet gegenwärtig eine Studienreise für Städteplanung und Städtebau für die Zeit vom 27. Februar bis 15. März 1967 vor. Anlaß zu dieser Reise gab die allgemein sichtbare Entwicklung unserer Großstädte, die mit zunehmender Ausdehnung im inneren sichtbar kränker werden. Die Ursachen hierzu sind mannigfaltiger Natur. Durch die Verkehrsüberdichte, Lärm und die damit verbundene schlechte Luft geben dem Konsument keinen Anreiz mehr, die lästige und umständliche Fahrt in die City auf sich zu nehmen. Der Konsument ist daher im Begriff, das Stadtzentrum zu verlassen. Die USA haben die Entwicklung der zunehmenden Verödung der City in ihren Großstädten recht spät erkannt und sind daher häufig zu radikalen Lösungen gezwungen. Aus der Erfahrung der Amerikaner sollten wir daher lernen, zumal sie eine Fülle beispielgebender Lösungen für Planung und Aufbau von Städten haben.

Interessenten wird empfohlen, das ausführliche Programm dieser Fachreise bei der oben genannten Adresse sowie bei allen Hapag-Lloyd Reisebüros und deren Vertretungen kostenlos und unverbindlich anzufordern.

**Grether & Meier**

Verglasungswerkstätten · Kunst- u. Bauglaserei  
**BREMEN**, Hansestraße 24, Ruf 38 10 55  
 Ausführung sämtlicher Glaserarbeiten  
**Spezialität:** Ganzglas-Konstruktionen

**Albert Ehlers & Co.**

Bauklempnerei und sanitäre Installation  
**BREMEN**  
 Burchardstraße 41 - Telefon 38 23 48

**Hermann Wagschal**

Bautischlerei u. Innenausbau  
 Treppenbau

**BREMEN-NORD**  
 Platjenwerbe 36  
 Ruf 63 10 18

Großglaserei

**Georg Pusch**

Werkstatt für moderne  
 Verglasung

**BREMEN**, Rückertstraße 34  
 Ruf 50 33 37

**HEINR. THOM**

ZENTRALHEIZUNGEN

**BREMEN**, Pelzerstraße 40  
 Brinkstraße 15, Telefon 38 74 59

**Max Jodeit & Sohn**

Erdarbeiten und  
 Fuhrunternehmen

**BREMEN**, Arsterdamm 72  
 Ruf 57 03 68

Heinrich A. Block

Glasschleiferei, Spiegelfabrik  
 Marmorwarenfabrik

**Bremen, Münchener Str. 116-118**  
 Ruf 38 16 56/57 — 38 20 16

Der leistungsfähige Lieferant  
 für Fensterbänke, Spiegel  
 Leichtmetallartikel f. d. Ladenbau

**ANTON MEYER**

Eisenbeton — Hoch- und Tiefbau

**BREMEN**, Neustadtswall/Ecke Schulstraße  
 Ruf 50 21 30

**peinemann+sohn**



Bauklempnerei · Sanitäre Anlagen

**peinemann+sohn**



Rohrleitungs- + Lüftungsbau

**peinemann+sohn**



Fensterbank + Metallbau

**BREMEN RUF 45 01 01**  
**HAMBURG RUF 5 27 40 43**  
**BREMERHAVEN 50 38 51**

## Willi Meier

Bauklempnerei  
Sanitäre Anlagen

BREMEN  
Katrepler Straße 44/46  
Ruf 38 37 56

**die MARMOR-**  
**und Werksteinarbeiten**  
*Werth u. Co*  
BREMEN-FAIM GASWERK 1977  
Telefon 50 33 01 u. 50 33 93

## Friedrich Schmidt

Dachdeckungs- und Asphaltgeschäft

Gegr. 1906

Hohentors-Heerstraße 156-160 · Ruf 50 13 04

# Hoch- u. Tiefbau

G.m.b.H.

DELMENHORST, Berliner Straße 100

Ruf 32 07



Brücken-, Industrie- u. Haus-Einrüstung · Roll- u. Hängegerüste

INHABER ALFRED RAHLF

BREMEN

Verlängerte Hemmstr. 21 · Fernruf 38 17 56

Herausgeber: G. Iversen, 28 Bremen 1, Sögestr. 45, Tel. (04 21) 32 41 90; Anzeigen: Kurt Pienkoss (i. Hs. Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau GmbH), Telefon 32 02 11; Druck: Druck- und Verlagshaus Friedrich Pärtner, Bremen-Blumenthal, Kapitän-Dallmann-Straße 41/43. Bezugspreis für 3 Nummern DM 12,-, Einzelpreis DM 4,50, ausschließlich Versandkosten. Mitglieder der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ erhalten das Heft unentgeltlich. Bankkonto: Nr. 17 938, Norddeutsche Kreditbank A. G., Postscheckkonto: Nr. 2818 28, Hamburg, Gerichtsstand Bremen. Für unverlangte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.

## UMSCHAU

### Architektenhonorar verjährt in 30 Jahren

Ein Architekt hatte für einen Grundstückseigentümer Entwürfe, Bauvorlagen sowie Massen- und Kostenberechnungen zum Wiederaufbau eines Hauses in Berlin-Wilmersdorf geliefert. Der Grundeigentümer brauchte diese Unterlagen, um den notwendigen Baukredit zu erhalten. Die Verhandlungen darüber zerschlugen sich jedoch.

Der Architekt stellte dem Grundeigentümer die Honorarrechnung zu. Er erhielt hierauf keine Zahlung. Nach vier Jahren entschloß er sich schließlich, die Sache gerichtlich auszufechten, und reichte Klage ein. Der Grundeigentümer brachte nun bei Gericht vor, mit dieser Klage sei er zu spät gekommen, der Anspruch sei nämlich schon nach zwei Jahren verjährt gewesen. Der Bundesgerichtshof hat diesen Einwand für nicht stichhaltig erachtet. Wenn ein Architekt die Planung, die Oberleitung und die örtliche Bauaufsicht übertragen erhalten habe, dann sei dieser Vertrag ein Werkvertrag, so heißt es in dem Urteil aus Karlsruhe (VII ZR 120/65). Daran ändere sich auch dann nichts, wenn weitere Dienstleistungen hinzuträten, wie das Verhandeln mit Behörden und Kreditinstituten, das zur Verwirklichung des im Bauplan verkörperten Werkes diene.

Die Ansprüche des Architekten aus solchen Werkverträgen unterlägen erst nach 30 Jahren der Verjährung.

Dieses Ergebnis wird für einige Architekten aus Franken, Württemberg und Hessen eine große Beruhigung sein. Ihnen hatten nämlich Oberlandesgerichte entgegengehalten, sie hätten die zweijährige Verjährungsfrist verpaßt. Sie haben sich damit nicht zufrieden gegeben, sondern Revision zum Bundesgerichtshof eingelegt und können nun mit Sicherheit erwarten, daß sie ihre Prozesse gewinnen werden. (gri)

(Aus BAU — Ausgabe 10—66)

### PLEXIGLAS XT — Wellplatten jetzt auch in Rollen!

Die Firma Röhm & Haas GmbH, Hersteller des weltbekannten Acrylglases PLEXIGLAS, bietet jetzt 3 mm dickes quergewelltes PLEXIGLAS XT in Rollen bis zu 20 m Länge an; glattes Material ist 2 m, strukturiertes 1,47 m breit.

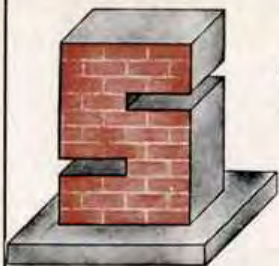
PLEXIGLAS XT — Wellplatten in Rollen — das ist ein echter Fortschritt. Überlappungen werden äußerst selten, sehr oft sogar nicht mehr nötig sein. Das bedeutet Materialeinsparung, und außerdem verschwinden schmutzanfällige Zonen an den Überlappungsstellen. Dazu sind die Rollen viel einfacher und schneller zu verlegen; der Lohnkostenanteil wird erheblich gesenkt.

Die hervorragenden Eigenschaften von PLEXIGLAS XT — Wellplatten werden dadurch um die Vorteile der leichten Verlegbarkeit und der Materialeinsparung erweitert. Denn PLEXIGLAS XT hat bisher Bauherren und Architekten gleichermaßen begeistert, weil es weitgehend bruchfest, unerreicht alterungs- und witterungsbeständig, damit wartungsfrei und nach Jahren noch wie neu am ersten Tag ist. Deshalb wird es immer mehr für Verkleidungen von Terrassen, Balkonen, Pergolen, Eingängen, Haustüren, für Lichtbänder, Trennwände, Schutzdächer und Rampen verwendet.

### Druckfehlerberichtigung zu Heft 2/66

In dem Artikel von Professor Heinrich Wiepking: „100 Jahre Bürgerpark“ ist ein nicht unwesentlicher Druckfehler enthalten. Auf Seite 3, erster Absatz, 3. Zeile von unten, muß es anstelle von 20 % heißen: „nur 2 % der Hamburger Familien mit drei oder mehr Kindern verreisen!“ Wir bitten um Entschuldigung.

Die Schriftleitung



## Johann Spille

Inh.: Hans und Heinz Spille

Hochbau - Stahlbetonbau  
Baustoffe  
Sand und Kies

WILDESHAUSEN, Heemstraße 29

Tel.: 0 44 31 22 76

Niederlassung Bremen: Wecholder Straße 81  
Telefon 50 76 40

## Walter Hoppe

MALEREIBETRIEB

Bremen-Osterholz, Borsteler Straße 6

☎ 45 11 09

## Joh. Holtz & Co.

Aufzüge und Hebezeuge jeder Art



BREMEN-HORN

Leher Heerstraße 84

Tel. 49 60 19

## „Dadego“

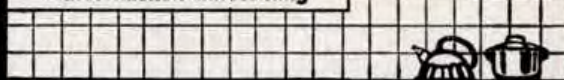
Dachdecker-Genossenschaft „Bremen“  
Hermannstr. 6-9 - Ruf 50 16 60 u. 50 29 23

Ausführung von Dach-, Asphaltierungs- und  
Isolierungsarbeiten.



## KÜCHEN von HEUTE

Musterküchen-Ausstellung



### Gebr. Schierloh

Friedrich-Ebert-Straße 22-26

Beratung Planung Einbau

## Walther Kattenbusch

gegr. 1910

Dacheindeckungen, Gußasphaltbeläge jeder  
Art, Grundwasserabdichtungen

BREMEN, Graf-Haeseler-Str. 108, Ruf 49 23 33

## Georg Behrens

Fliesenhandlung und Verlege-Geschäft

BREMEN, Utbremer Straße 36 Ruf 38 37 50

## EDUARD JANSSEN

Fußbodenbeläge aller Art  
Schwimmende Estriche

BREMEN, Remberlstraße 101

Ruf 32 72 67

## Isoschaüm

Die neuzeitliche Isolierung für  
Heizungsschlitze, Wände und Decken zur  
Vermeidung von Wärmeverlust und  
Schallübertragung

Ausführung und Beratung durch

NEUE BAUSTOFFE HOTING & CO.

NEBA-AKUSTIK-BREMEN

Industriehafen 55 - Ruf 64 02 21

## HAMBURGER TEPPICH-LAGER

KARL CREUTZBURG

Sehr leistungsfähig!

Unsere Fußboden-Bauabteilung

mit Linoleum- und Kunststoffböden, den schönen textilen  
Böden mit vielen Farben, mit Parkett und schwimmendem  
Estrich.



### Ihr Fußbodenspezialist

Lager: Friesenstraße 29  
Telefon 31 09 36-38

Verwaltung: Hornerstraße 8  
Telefon 44 41 46



**MIT KISTNER BAUT  
MAN VORTEILHAFT  
WEIL MAN SICH GUTE  
WERTE SCHAFFT**



**H. F. KISTNER  
BAUGESELLSCHAFT**

**INGENIEURBAU · STAHLBETONBAU  
HOCH- UND TIEFBAU · STRASSENBAU**

**BREMEN • BREMERHAVEN  
BREMERVÖRDE**