

T 5473 F

DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT



HEFT 2

BREMEN · JUNI 1976

30. JAHRGANG

INHALTSVERZEICHNIS

Teil I – Bürger und Stadt

Eine Stadt ohne Bauhof –
Bremen verpaßte die Chance!
Gerhard Iversen, Bremen

10 Jahre – Vorbildliche Taten
Erwin Strunz, München

Die Osttangente und die Ideologen –
Umfunktionierer – Utopisten –
1926 – 1973 – 1976
Gerhard Iversen, Bremen

Neuerscheinung eines alten wertvollen
Buches: „Stadt- und Landesplanung
Bremen 1926–1930“

Zur Standort- und Strukturpolitik
im Einzelhandel

Bremer Treuhand berichtet

Teil II – Umwelt – Grüner Kreis

Freizeitpolitische Grundsätze und
Forderungen der Deutschen
Gesellschaft für Freizeit e. V.

Unser Dorf soll schöner werden!

Teil III – Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

Aus der Arbeit der
Aufbaugemeinschaft Bremen 1975
G. Iversen, Bremen

Ein Problem kontrovers gesehen
Roland Rainer, Wien

In dubio pro Hochhäuser
Andrzej Sobolewski

Eine Stadt ohne Konzept!
Gerhard Iversen, Bremen

Erzbischof Hartwig bestimmt
die Grenzen der Gemeindeweide
der Bürger zu Bremen
Werner Schieder, Bremen

Flughafen Bremen

Erklärung zum Aufbauvorschlag
Altenwall/Ostertor
Unterschriftensammlung Schnoorviertel

Teil IV – Umschau

Die Sache mit Naddel

Neuer Anfang für den
Flughafen Düsseldorf

Neue Baustoffe

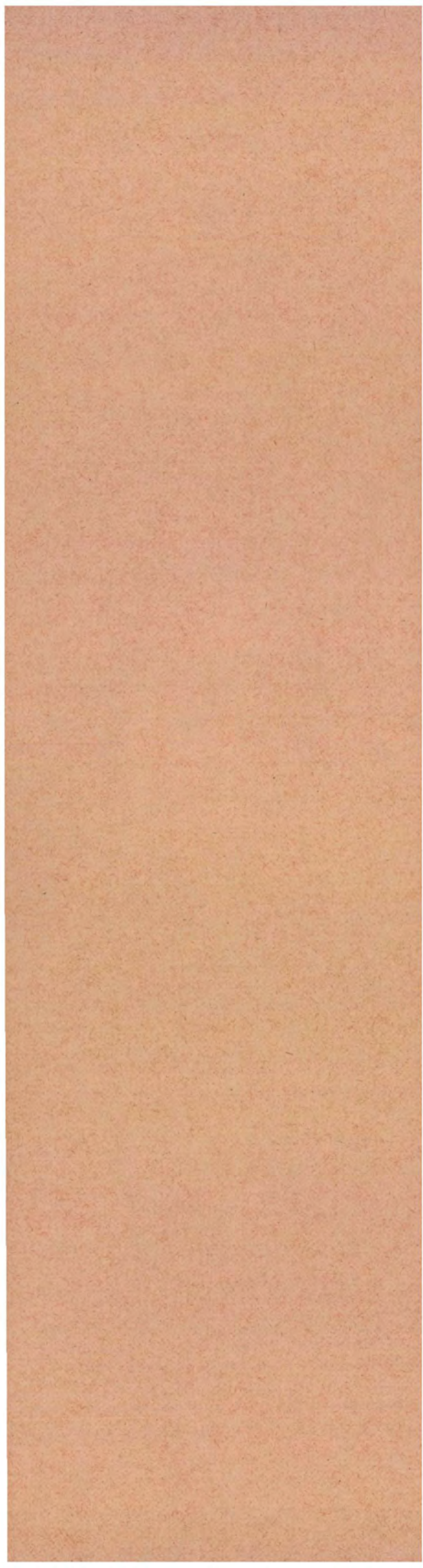
Teil V – Buchbesprechung

Tamms: Von Menschen,
Städten und Brücken

Eine Platte Platt

Titelbild:

Lloydgebäude Bremen, Papenstraße



DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT

Heft 2

Juni 1976

30. Jahrgang

Eine Stadt ohne Bauhof — Bremen verpaßte die Chance!

Von Gerhard Iversen



Mit diesem Bericht wird der Versuch gemacht, deutlich zu machen, welche einmalige Chance für Bremen vertan wurde. Ab 1970 hätte ein funktionsfähiger Bauhof im eigenen Haus den Bürgern der Stadt zur Verfügung stehen können. Mit dem Lloydgebäude wäre auch ein Stück Baugeschichte und Wirtschaftsgeschichte kommenden Generationen erhalten geblieben. Persönlicher Ehrgeiz und der Anfang, wo Ideologen begannen, Macht in Politik und Verwaltung an sich zu ziehen, haben leider eine echte bremische Lösung verhindert.

I

■ Die Bauverwaltung im alten Lloydgebäude

Ab 1950 bis 1954 war die Bauverwaltung in dem zum Teil zerstörten ehemaligen Lloydgebäude untergebracht; sie hat dieses Gebäude 1968 verlassen.

Alle Bauämter waren in diesem Gebäude vereinigt mit Ausnahme

des Hochbauamtes (Hutfilterstraße)
des Gartenbauamtes (Hollerallee)
des Bauamtes Bremen-Nord (Aumund)

1. Das Kaufpreisangebot des Eigentümers an die Stadtgemeinde betrug

1967/68 rd. DM 9 Mill.

2. An Miete zahlte die Bauverwaltung in den Jahren 1965 bis 68

d. h. per Anno rd.

DM 1 521 015,—
DM 500 000,—

3. An Bürofläche waren vorhanden:

| | |
|--|------------------|
| einschl. Nebenflächen | 14 500 qm |
| nach Umbau möglich waren weitere | 9 500 qm |
| Insgesamt konnte das Gebäude aufnehmen | <u>24 000 qm</u> |

4. Die Baukosten für einen Umbau betragen auf der Basis des damaligen Preisniveaus rd. DM 15 Mill.

Über einen Erweiterungsbau wurde derzeit lediglich allgemein gesprochen. Konkrete Planungen mit einer bestimmten Bürofläche wurden nicht in Angriff genommen.

■ „Neubau eines Dienstgebäudes für den Senator für das Bauwesen“

Vorlage der Finanzdeputation vom 17. Dezember 1963, die am 3. April 1964 von der Baudeputation behandelt wurde.

„Abschließend erklärte sich die Finanzdeputation vorbehaltlich der Zustimmung der Deputation für das Bauwesen mit dem **Abschluß eines neuen Mietvertrages für das Lloydgebäude** einverstanden und bat, Kostenanschläge für den Neubau eines Dienstgebäudes für die Unterbringung sämtlicher Baubehörden zu erstellen und ihr vorzulegen.

Das Hochbauamt der Bauverwaltung hat mit Kostenanschlag vom 5. Februar 1962 ermittelt, daß für den Standort „**Herrlichkeit**“ bei **Annahme einer 18geschossigen Bauweise** die Baukosten für ein neues Dienstgebäude für den Senator für das Bauwesen sich etwa auf 15 Mill. DM belaufen. Diese Planung ist seinerzeit auch deshalb nicht weiter verfolgt worden, weil an diesem Standort eine 18geschossige Bauweise aus gestalterischen Gründen nicht akzeptiert werden könnte und weil das Grundstück sich darüber hinaus für das Raumprogramm als zu klein erwiesen hatte.

Trotzdem kann das damals ermittelte Resultat die Grundlage für eine **Kostenschätzung eines Neubaus an anderer Stelle** bilden. Unter Berücksichtigung der Baukostensteigerung in den Jahren 1962 und 1963 sowie unter Berücksichtigung der zum 1. April 1964 in Kraft tretenden neuen Tarife im Bauhauptgewerbe muß ein Zuschlag von 20 Prozent der ermittelten Summe gemacht werden, so daß die **Baukosten heute mit 18 bis 18,5 Mill. DM** anzunehmen sind. Diese Summe stellt eine grobe Schätzung auf Grund der Berechnung des cbm umbauten Raumes dar, wie er sich aus dem Bauprogramm ergibt.

Ob für Fundierung und Erschließung noch mit einer weiteren Kostenerhöhung gerechnet werden muß, kann erst ermittelt werden, wenn der endgültige Standort für das Dienstgebäude festliegt.“

Am 30. September 1968 hat die Bauverwaltung das Lloydgebäude verlassen.

II

■ Die Bauverwaltung ist heute auf 34 Gebäude im Stadtgebiet Bremen verteilt mit einer Bürofläche von 31 900 qm und rd. 1680 Mitarbeitern.

Das Hochbauamt / Fernmeldeamt / Gartenbauamt / Uni-Bauamt und Bauamt Bremen-Nord befinden sich bereits in stadteigenen Gebäuden mit 9186 qm Bürofläche.

1. Mietaufwand für die angemieteten Büroräume:

- Die Mietkosten sind seit dem Auszug (30. 9. 68) aus dem Lloydgebäude schrittweise entsprechend dem allgemeinen Mietkostenanstieg und dem Raumzuwachs angestiegen.
- Die jährlichen Mietaufwendungen betragen DM 1 156 000 (1974), d. h. von 1969 bis 1975 (7 Jahre) rd. DM 7 500 000

2. Zusätzliche bauliche Investitionen für die behördliche Benutzung der angemieteten Diensträume:

von 1969—1975 ca. DM 470 000

3. Laufende Unterhaltungskosten der Mieträume:

von 1969—1975 à DM 110 000,— ca. DM 800 000

4. Boten und Botenfahrzeuge:

Durch die Dezentralisierung der Verwaltung sind zwei Botenfahrzeuge mit zwei Fahrern notwendig geworden.

a) Investitionskosten:

für die 1968 beschafften Gebrauchtwagen DM 8 500
für die 1974 vorgenommene Ersatzbeschaffung DM 16 800

b) jährliche Personalkosten für 1975

(Durchschnittssätze), d. h. 1969—1975 rd. DM 58 000

(Durchschnittssätze), d. h. 1969—1975 rd. DM 400 000

c) Unterhaltungskosten und Betriebskosten für

die beiden Botenwagen jährlich ca. DM 5 000,—, d. h. 1969 bis 1975 rd. DM 30 000

■ Unterbringung der Ämter der Bauverwaltung

Die standortgebundenen Außenstellen wie Klärwerke, Müllverbrennung, Fuhrparkstellen usw. wurden nicht erfaßt.

| Dienststelle | Dienstgebäude (eigene u. angemietete) | Fläche / qm | | Mietsatz | | Mitarbeiter | |
|---|---|-------------|------------|----------|---------|-------------|----|
| | | eigene | gemiet. | eigene | gemiet. | | |
| 1. Senator – Behörde | Börsenhof/Am Dom 5a | 2 521 | | 5,— | | 78 | |
| | Petrihof (Balgebrück- straße 3/5) | | 671 | | 5,10 | | 43 |
| | | | 178 | | 6,50 | | 5 |
| | Rembertiring 19 | | 100 | | 6,50 | | 14 |
| | | | 90 | | 6,00 | | |
| | Martinistraße 25 | | 88 | 8,50 | 1 | | |
| 2. Stadt- Planungsamt | Langenstraße 38/42 | | (Lagerfl.) | | | 89 | |
| | (415,90 qm werden v. Amt für Straßen- und Brückenbau genutzt) | | 554 | 3,75 | | | |
| | Hillmannplatz 12/16 | | 1924 | 5,00 | | | |
| | | | 135 | 6,00 | 9 | | |
| 3. Bauord- nungsamt | Herdentorsteinweg 37/ Bahnhofstraße 12 | 2 302 | | 6,— | | 124 | |
| 4. Kataster- u. Verm.- verwaltung | Große Weserbrücke 4/ (Am Franzjuseck 11) | 3 172 | | 7,— | | 116 | |
| | Martinistraße 25 | | 280 | | 7,10 | | 25 |
| 5. Amt für Wohnung u. Siedlung | Obernstraße 39/43 | | 1 657 | 4,80 | 125 | | |
| | Schüsselkorb 22 | | 160 | 6,55 | 9 | | |
| | Am Markt 18 | | 55 | 6,45 | 6 | | |
| | Am Wall 75/76 | | 522 | 5,00 | 30 | | |
| 6. Hochbauamt | Hutfilterstraße 1/5 | 1 069 | | 8,— | | 110 | |
| | Wegesende 3/4 | | 500 | | 6,00 | | 36 |
| 7. Amt für Straßen- und Brückenbau | Am Dobben 123 | 530 | | 5,— | | 25 | |
| | Martinistraße 24 | | 626 | | 8,50 | | 26 |
| | Martinistraße 48 | | 485 | | 18,50 | | 32 |
| | Martinistraße 50 | | 359 | | 16,00 | | |
| | Stresemannstraße 60 | | 740 | | 4,50 | | 34 |
| | Hillmannplatz 12/16 | | 390 | | 6,00 | | 25 |
| | Ellhornstraße 35/37 | | 310 | | 6,00 | | 22 |
| | Contrescarpe 5 | | 149 | | 5,40 | | 7 |
| | Slevogtstraße 48 | | 371 | | 7,00 | | 15 |
| 8. Amt für Stadtentw./ Stadtreinig. | Stolzenauer Str. 36 | | 1 771 | 8,15 | 98 | | |
| | Neidenbg. Str. 15/17 | | 778 | 9,20 | 44 | | |
| 9. Wasserwirt- schaftsamt | Bleicherstraße 25 | 1 085 | | 6,— | 47 | | |
| | Bleicherstraße 23 | 200 | | 7,— | 11 | | |

■ Ämter mit endgültigem Standort

| | | | | | | |
|-----------------------------|--|-------|-----|-----|------|-----|
| 1. Fernmelde- techn. Amt | Stolzenauer Straße 32 | 2 007 | | 8,— | | 107 |
| 2. Garten- bauamt | Hollerallee 81 | 1 200 | | 6,— | | 52 |
| | Hollerallee 79 | 280 | | 7,— | | 11 |
| 3. Bauamt Bremen-Nord | Johann-Lange-Str. 25 | 2 377 | | 5,— | | 95 |
| | Hammersbecker Str. 203/205 Billungstraße 23 | | 919 | | 9,85 | |
| | | | | — | | 43 |
| 4. Universitäts- bauamt | Marcusallee 2 | 1 334 | | 5,— | | 94 |

III

■ Jährliche Besucher der Bauverwaltung

| | | |
|---|------|---------|
| 1. Senator für das Bauwesen | etwa | 15 600 |
| 2. Stadtplanungsamt | etwa | 25 300 |
| 3. Bauordnungsamt | etwa | 50 000 |
| 4. Amt f. Straßen- u. Brückenbau | etwa | 21 800 |
| 5. Amt f. Stadtentwässerg. u. Stadtreinigg. | etwa | 9 000 |
| 6. Wasserwirtschaftsamt | etwa | 10 000 |
| 7. Liegenschaftsamt | etwa | 13 500 |
| 8. Amt f. Wohnung u. Siedlung | etwa | 130 000 |
| 9. Hochbauamt | etwa | 25 000 |
| 10. Gartenbauamt | etwa | 22 600 |
| 11. Vermessungsverwaltung | etwa | 16 000 |

IV

■ Der bis 1974 geplante neue Bauhof am Rembertikreisel

Baukosten nach DIN 276 — 1974 —

| | | |
|-------------------------------------|----|---------------------|
| Erschließungskosten | DM | 753 370,— |
| Reine Baukosten | DM | 48 169 250,— |
| Außenanlagen | DM | 1 865 000,— |
| Baunebenkosten | DM | 11 071 944,— |
| Kosten d. bes. Betriebsreinrichtung | DM | 19 887 700,— |
| Kosten des Geräts etc. | DM | 920 000,— |
| Ablösebeträge für Stellplätze | DM | 3 946 000,— |
| Für Unvorhergesehenes und Abrundung | DM | 3 386 736,— |
| Gesamtsumme | DM | <u>90 000 000,—</u> |

Im Haushalt 1975 eingesetzte Finanzierung:

| | | |
|----------|----|----------------|
| bis 1974 | DM | 23 Mio. |
| 1975 | DM | 8 Mio. |
| 1976 | DM | 13 Mio. |
| 1977 | DM | 16 Mio. |
| 1978 | DM | 15 Mio. |
| 1979 | DM | 15 Mio. |
| | DM | <u>90 Mio.</u> |

V

■ Die 1968 noch mögliche Unterbringung der Bauverwaltung im Lloydgebäude

Erwerb des Gebäudes mit ca. 14 000 qm

| | |
|---|-----------------------|
| Um- und Ausbau mit 10 000 qm neuer Bürofläche | |
| Bürofläche einschl. Nebengebäude | DM 9 Mio. |
| Baukosten | ca. DM 15 Mio. |
| Gesamtkosten | <u>ca. DM 24 Mio.</u> |

■ Eingespart wären:

| | | |
|--|--------|------------------|
| (1) Mieten 1968/69 im Lloydgebäude | DM | 1,5 Mio. |
| (2) Mieten 1969/75 in versch. Gebäuden | DM | 7,5 Mio. |
| (3) Investition und Unterhaltung 1970/75 | DM | 1,3 Mio. |
| (4) Botenfahrzeuge 1970/75 | DM | 0,4 Mio. |
| (5) Planungskosten für neuen Bauhof am Rembertikreisel | DM | 3,0 Mio. |
| (6) 1965 (1968)—1975 Personalkosten für eigene Planvorarbeiten | rd. DM | 0,5 Mio. |
| | rd. DM | 14,2 Mio. |
| (7) Kapitalverlust — Zinsen 5—6 Prozent | DM | 0,8 Mio. |
| (8) Verschiedene Kosten ab 1950 | DM | 1,0 Mio. |
| Gesamteinsparung | rd. DM | <u>16,0 Mio.</u> |

■ Die möglich gewesene Einsparung von DM 16,0 Mio. enthält nicht:

- (1) Die Zeitverluste der Bürger und Bauherren durch die vielen Wege zu den zerstreut liegenden Verwaltungen.
- (2) Die inzwischen eingetretene Erhöhung der Baukosten
- (3) Die Mieteinsparungen vermutlich p. a. DM 0,5 Mio., d. h. von 1968 bis heute rd. DM 3—5 Mio.
- (4) Die Unterhaltung an Grundstücken und Gebäuden
- (5) Die volkswirtschaftlichen Verluste (z. B. Planungszeiten, Steuern, Arbeitsplätze u. a.)

VI

■ Die notwendige Zentralisation der Bauverwaltung

Der Erwerb und Umbau des Lloydgebäudes hat heute nur noch historisches Interesse. Die gesamte Bauverwaltung hätte in diesem Gebäude Platz gefunden (ohne Bauamt Bremen-Nord, Uni-Bauamt und Gartenbauamt). Unverständlich bleibt, daß damals ein Gebäude geräumt wurde, ohne einen Ersatz zu haben, und die Euphorie, mit der der gigantische Bauhof am Rembertikreisel geplant und vorbereitet wurde (ungeachtet der Qualität der Architekten) wie auch der schnelle Zusammenbruch dieses „Kartenhauses“!

Über die Notwendigkeit, die Bauverwaltung wieder zusammenzufassen, kann kein Zweifel bestehen. Zumindest müßten die Ämter, die engen Kontakt untereinander haben und besonders starken Besucherverkehr, räumlich beieinander liegen. Das sind:

- die Dienststelle des Senators,
- das Bauordnungsamt,
- das Stadtplanungsamt,

die heute zusammen rd. 8000 qm Bürofläche haben.

Das Bauamt Bremen-Nord, das Gartenbauamt, das Uni-Bauamt, das Hochbauamt und das Fernmeldetechnische Amt (heute zusammen rd. 15 000 qm) könnten bis auf weiteres in den heutigen Räumen bleiben. Die übrigen technischen Ämter und die Kataster- und Vermessungsverwaltung müßten zumindest in räumlicher Nähe des Zentralgebäudes untergebracht werden; besser auch in diesem Gebäude.

Verschiedene Möglichkeiten und Grundstücke bieten sich an. Es sollten entsprechend unterschiedliche Vorschläge beschleunigt bearbeitet werden. Mieten per qm-Bürofläche von DM 15,— bis 20,— und mehr (z. B. Hillmann) dürfen aber nicht gezahlt werden.

Die hohen Mieten und laufenden Kosten, zu schweigen von den zusätzlichen Wegen für die Besucher und für den persönlichen Verkehr der Ämter untereinander sowie den Aktentransport und den damit verbundenen Zeitaufwand, zwingen zum Handeln.

10 Jahre — Vorbildliche Taten

Von Erwin Strunz

10 Jahre „Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V.“ und der Jahresbericht 1975 vermitteln einen bewegenden Einblick in eine vorbildliche Arbeit, die den Menschen und der Landschaft dient.

Am 22. Dezember 1975 waren zehn Jahre vergangen, seit der Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V. gegründet wurde mit der Aufgabe, auf kommunaler Ebene dem **Ausverkauf der Erholungslandschaft** entgegenzutreten und großräumige Erholungsgebiete für die breite Bevölkerung sicherzustellen, auszubauen und zu betreuen.

Der Bericht über die Arbeit des Vereins im zurückliegenden Jahr 1975 schließt eine zehnjährige Arbeit des Vereins ab und weitet sich damit in gedrängter Form auf das zurückliegende Jahrzehnt aus.

In Bild und Text werden wir aber die Arbeit des Vereins in den Jahren 1965 bis 1975 in einer weiteren, voraussichtlich im Mai 1976 erscheinenden vierten Informationsschrift „**Erholung für alle**“ umfassend darstellen, so daß diesem Jahresbericht nur zwei statistische Übersichten über das gesamte vergangene Jahrzehnt beigegeben sind.

Auch unser neuer, am 11. 12. 1975 im Rahmen unserer Mitgliederversammlung erstaufgeführter **Farbfilm** mit einer Spieldauer von rund 20 Minuten, gibt einen anschaulichen Überblick über den Stand unserer Bemühungen. Kopien dieses Films werden von der Geschäftsstelle zu Vorführungen zur Verfügung gestellt.

In diesem Jahresbericht 1975 ist primär die Arbeit des Vereins im zurückliegenden Jahr dargestellt.

1. Der Mitgliederstand des Vereins

Nach den von der Mitgliederversammlung des Vereins am 11. 12. 1975 zustimmend behandelten Beitrittsanträgen gehören dem Verein 56 kommunale Gebietskörperschaften ab 1. 1. 1976 als Mitglieder an:

- die Landeshauptstadt München,
- die Landkreise: Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Freising, Fürstenfeldbruck, Starnberg und München,
- der Bezirk Oberbayern
- 48 kreisangehörige Gemeinden.

Wir freuen uns, daß inzwischen auch die Gemeinde Erling-Andechs (Landkreis Starnberg) die Mitgliedschaft in unserem Verein mit Wirkung vom 1. 1. 1976 beantragt hat und hoffen zuversichtlich, daß im Laufe dieses Jahres noch weitere Mitglieder für unseren Verein gewonnen werden können.

2. Die Finanzkraft unseres Vereins

Die Kasse des Vereins füllte sich auch im vergangenen Jahr aus zwei Quellen, den **Mitgliedsbeiträgen** und den **Staatszuschüssen**:

- a) im Jahre 1975 haben unsere Mitglieder an Mitgliedsbeiträgen 2 210 622,75 DM bezahlt und den Mitgliedsbeitrag durchweg pünktlich zum 1. 2. 1975 überwiesen.



- b) Der Haushaltsplan des Vereins für das Jahr 1975 unterstellte als weitere Einnahme einen 40%igen Staatszuschuß zu den förderungsfähigen Investitionen des Vereins, Pachtzahlungen und den Ausbau von Erholungsgebieten. Der Staatszuschuß wurde in dieser prozentualen Höhe mit 1 390 000 DM veranschlagt. In diesem Prozentsatz konnten wir aber im vergangenen Jahr aus Mitteln des Programms „**Freizeit und Erholung**“ — im Gegensatz zum Vorjahr 1974 — einen Staatszuschuß leider nicht erhalten.

Seitens des Umweltministeriums erhielten wir im Jahre 1975 Zuschüsse in Höhe von zusammen 587 914,— DM, das sind 23,18 Prozent unserer Investitionen für Grunderwerb, Grunderwerbsnebenkosten, Pachtzahlungen und Ausbau.

Für unsere Arbeit war es darüber hinaus erschwerend und blockierend, daß wir die Bewilligungsbescheide für diese Staatszuschüsse erst mit Schreiben des Umweltministeriums vom 23. 7. 75 bzw. 26. 10. 75 erhielten, so daß zur Abwicklung dieser Zuschüsse nunmehr ein außerordentlich kurzer Zeitraum verblieb.

3. Die Investitionen des Vereins für Pachtzahlungen, Grunderwerb und Ausbau im Jahre 1975

Die laufenden Pachtzahlungen des Vereins betragen im vergangenen Jahr 124 949,56 DM, für Grundstückskäufe konnten wir bei einem haushaltsplanmäßigen Ansatz von 660 000,— DM nur 342 728,— DM ausgeben, die Kosten für die Ausbaumaßnahmen des vergangenen Jahres stehen am 31. 12. 1975 mit 2 059 598,21 DM zu Buch bei einem haushaltsplanmäßigen Ansatz von 2 691 657,— DM.

- a) Die **Pachtzahlungen** ergaben sich aufgrund langfristiger abgeschlossener Pachtverträge, bei denen aber zu beachten ist, daß sie teilweise bereits im kommenden Jahr auslaufen und wir deshalb rechtzeitig Grunderwerbsmittel einplanen müssen für den Fall, daß ein Abschluß neuer Pachtverträge auf einer für den Verein vertretbaren Basis nicht möglich sein sollte.
- b) Mit den für **Grundstückskäufe** zur Verfügung stehenden bescheidenen Mitteln konnten wir jeweils ein Grundstück in den Erholungsgebieten Karlsfelder See, Olchinger See und Pilsensee-West erwerben. Weitere mögliche Grunderwerbungen konnten nicht getätigt werden.



Kempfenhausen 1976 am Starnberger See — Uferpromenade.

c) Der überwiegende Teil der Investitionen des vergangenen Jahres erstreckte sich — wie in den Vorjahren — auf den weiteren Ausbau der bereits in Besitz oder in Eigentum des Vereins befindlichen Erholungsräume.

Hier ist vor allem das **Erholungsgebiet Kempfenhausen** am Starnberger See zu nennen, dessen Ausbau im vergangenen Jahr im wesentlichen abgeschlossen werden konnte. Rund 700 000,— DM haben wir dafür 1975 investiert. Dieser schöne und etwa ein Kilometer lange Strand unmittelbar in der Nähe der Stadt Starnberg ist auch von München aus mit der S-Bahn schnell zu erreichen und erfreut sich besonderer Beliebtheit. Erstmals ist der Verein hier auch unter die Brücken- und Stegbauer gegangen und hat die beiden, durch einen Wasserübungsplatz der Pioniere getrennten Teile des Erholungsgebietes mit einer Brücke verbunden und darüber hinaus in der sogenannten „Starnberger Bucht“ einen Badesteg in einer Länge von 95 m gebaut.

Am 18. 7. 1975 konnte der Vereinsvorsitzende, Herr Landrat Dr. Gillessen, namens der Vorstandschaft des Vereins dieses ausgebaute Erholungsgebiet festlich dem Landkreis Starnberg zum Unterhalt und zur Betreuung übergeben. Es war die 9. Übergabefeier unseres Vereins im Laufe seiner nun zehnjährigen Arbeit. Der Herr Vereinsvorsitzende konnte in Kempfenhausen aus diesem Anlaß hohe Vertreter aus Bund, Land und Kommunen begrüßen, u. a. Herrn Bundesminister Dr. Vogel, Herrn Staatsminister Streibl, Herrn Landtagspräsident Hanauer und Herrn Oberbürgermeister Kronawitter.

Aber auch in den übrigen Erholungsgebieten unseres Vereins bemühten wir uns trotz der angespannten Finanzlage,

die Ausbaumaßnahmen fortzuführen. Im Erholungsgebiet Oberndorf/Wörthsee wurde die 1. Baustufe fertiggestellt.

4. Gesamteinnahmen des Vereins in den Jahren 1965 mit 1975

Die Einnahmen des Vereins in den Jahren 1965 mit 1975 betragen insgesamt 22 192 780,45 DM und gliedern sich wie folgt:

| | |
|--|-----------------|
| Mitgliedsbeiträge | 15 898 495,— DM |
| Staatszuschüsse | 4 771 570,— DM |
| Darlehen | 581 500,— DM |
| Ausbaukostenzuschüsse des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen | 451 136,60 DM |
| Zinsen | 346 703,58 DM |
| sonstige Einnahmen | 143 375,27 DM |

Ihre Aufgliederung auf die einzelnen Haushaltsjahre bitten wir, der diesem Jahresbericht beiliegenden Übersicht zu entnehmen.

5. Grundbesitz — Investitionsstand 31. 12. 1975

Der Grundbesitz unseres Vereins umfaßte 2 408 279 qm am 31. 12. 1976.

Für Grunderwerbungen, Grunderwerbsnebenkosten, Pachtzahlungen und den Ausbau unserer Erholungsgebiete haben wir ausgegeben 20 653 785,36 DM bis zum 31. 12. 1975.

Die Aufgliederung dieser Investitionen auf die verschiedenen Erholungsgebiete unseres Vereins ist ebenfalls aus einer diesem Bericht beigegebenen Aufstellung ersichtlich.

6. Auslastung der Erholungsgebiete im Jahre 1975

Bereits in den früheren Jahresberichten wurde dargestellt, daß die Erholungsgebiete unseres Vereins für eine möglichst ganzjährige Nutzung angelegt wurden. Da sie aber alle an oder im Umgriff von Gewässern liegen, sind sie vor allem während der Hauptbadesaison an den Wochenenden das begehrte Ziel derer, die außerhalb der großen Stadt einen Platz am Wasser und an der Sonne suchen.

Der Verein hat rund 14 km Seeufer bereits ausgebaut und daran anschließend rund 700 000 qm Liegewiesen angelegt, auf denen rund 70 000 Menschen zugleich ausreichend Platz finden. Auf rund 10 200 ausgebauten Pkw-Abstellplätzen konnten im vergangenen Jahr 121 584 Parkscheine verkauft werden. Diese Zahl — die wir in den Vorjahren noch nie erreichten — führt zu der berechtigten Annahme, daß wir im Jahre 1975 in der Besucherzahl die Millionengrenze überschritten haben.

Im vergangenen Jahr wurde im **Erholungsgebiet Karlsfelder See** seitens der Paulaner-Salvator-Thomasbräu AG eine vorbildliche, ganzjährig bewirtschaftete Gaststätte errichtet. Der daran anschließend angelegte Biergarten wird in den Sommermonaten sicher zu den besonders begrüßten Einrichtungen dieses schönen Erholungsgebietes zählen.

*Bank seit
120 Jahren*

ADCA

Allgemeine Deutsche
Credit-Anstalt

Berlin — Frankfurt am Main — Bremen

28 Bremen 1, Oberstraße 2-14, Telefon 04 21/3 60 11
mit 2 Niederlassungen und 22 Zweigstellen im Lande Bremen.

Auch im Erholungsgebiet Kempfenhausen hat die gleiche Brauerei durch die Errichtung einer kleineren Sommergaststätte für das leibliche Wohl der Besucher gesorgt, so daß heute in allen Erholungsgebieten unseres Vereins die gastronomische Versorgung der Besucher ebenso gesichert ist wie die notwendige Hilfe durch Rettungsstationen der Wasserwacht bzw. der DLRG bei einem etwaigen Unglücksfall. Es ist sicher auch dem vorbildlichen Einsatz der Männer der Wasserwacht und der DLRG zu verdanken, daß wir auch im vergangenen Jahr in den vereinseigenen Gewässern keinen tödlichen Badeunfall verzeichnen mußten.

7. Unterhalt und Betreuung

Auch im vergangenen Jahr haben sich unsere Mitgliedslandkreise und Mitgliedsgemeinden sehr bemüht, im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Möglichkeiten den Unterhalt und die Betreuung der Erholungsgebiete durchzuführen. Die laufenden Unterhaltskosten steigen aber auch von Jahr zu Jahr und können durch die bescheidenen Einnahmen, z. B. aus der Parkplatzbewachung, bei weitem nicht gedeckt werden, so daß die Landkreise damit finanziell erheblich belastet sind. Sowohl der Verein wie auch die zuständigen Landratsämter haben sich deshalb bereits wiederholt an das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen gewandt mit der dringenden Bitte, nicht nur Grunderwerb und Ausbau aus Mitteln des Programms „Freizeit und Erholung“ zu bezuschussen, sondern auch den laufenden Unterhalt. Wir warten sehr auf eine baldige positive Entscheidung des Umweltministeriums.

In den meisten der vereinseigenen Erholungsgebiete wurden die von den Gemeinden erlassenen privatrechtlichen Benutzungsordnungen inzwischen durch strafbewehrte Kreisverordnungen ergänzt, so daß die Polizei die Handhabe hat, gegen Verstöße unmittelbar einzugreifen.

Der überwiegende Teil der Besucher unserer Erholungsgebiete sorgt von sich aus für **Sauberkeit und Ordnung**. Am meisten Ärger bereitet das Freilaufenlassen der Hunde, weil diese vor allem die Kindersandspielplätze laufend stark verunreinigen. Wir stehen tatsächlich bereits vor der Frage, ob wir bei diesen Gegebenheiten die vorhandenen Sandspiel-



Kempfenhausen 1976 am Starnberger See — Badesteg.

plätze nicht verkleinern müssen, da ihre laufende Sauberhaltung nahezu ausgeschlossen ist. Bei neuen Vorhaben ziehen wir in Erwägung, Kindersandspielplätze in der bisherigen Art nicht mehr anzulegen.

Die unverständliche Zerstörungswut einzelner konzentrierte sich aber im vergangenen Jahr in nahezu erschreckendem Ausmaß auf die in allen Erholungsgebieten vorhandenen WC-Anlagen. Immer wieder werden diese Gebäude beschädigt, die Fenster eingeworfen, die sanitären Inneneinrichtungen zerstört. Auch die Verschmutzung der Toilettenanlagen wird zu einem ernststen Problem, weil wir nicht das Personal zur Verfügung haben, um die laufende Sauberhaltung, vor allem bei Hochbetrieb, durchzuführen.

Die **Wasserqualität** der vereinseigenen Baggerseen wurde auch im vergangenen Jahr durch die zuständigen Gesundheitsämter laufend überprüft und gab zu keinerlei Beanstandungen Anlaß.

Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V. Grundbesitz und Investitionen des Vereins in den Haushaltsjahren 1966 mit 1975 (Stand 31. Dezember 1975)

| Erholungsgebiet | Grundbesitz qm | Kaufpreis- zahl. DM | Grunderw.- Nebenkost. DM | Pachtzahl. DM | Planungs- u. Ausbaukosten. DM | Gesamtinvest. DM | Kaufpreis- reste DM |
|--------------------|-------------------|---------------------------|--------------------------------|------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------------------|
| 1 Ambach | 526 928 | 2 451 970,— | 58 415,36 | 14 059,50 | 3 073 798,36 | 5 598 243,22 | |
| 2 Deininger W. | — | —,— | —,— | —,— | 8 047,91 | 8 047,91 | |
| 3 Eching | — | —,— | —,— | —,— | —,— | —,— | |
| 4 Forst Kasten | — | —,— | —,— | —,— | 185 000,— | 185 000,— | |
| 5 Heimstetten | 119 485 | 5 400,— | 1 862,42 | 152 226,75 | 1 483 216,14 | 1 642 705,31 | |
| 6 Karlsfeld | 576 676 | 1 875 795,20 | 37 981,25 | 155 661,63 | 3 405 530,82 | 5 474 968,90 | 121 275,— |
| 7 Kempfenhausen | 71 238 | —,— | —,— | 2 012,— | 1 219 964,08 | 1 221 976,08 | |
| 8 Kranzberg | 187 576 | 242 848,— | 4 849,68 | 8 720,— | 501 782,12 | 758 199,80 | |
| 9 Oberndorf | 106 056 | —,— | 7 305,38 | 168 844,80 | 614 843,46 | 790 993,64 | |
| 10 Olching | 257 605 | 774 694,— | 8 345,03 | 52 374,66 | 822 598,13 | 1 658 011,82 | |
| 11 Pilsensee-Ost | 15 272 | 201 500,— | 5 695,63 | —,— | 411 645,77 | 618 841,40 | |
| 12 Pilsensee-West | 188 404 | 584 749,25 | 10 678,13 | 42 000,— | —,— | 637 427,38 | |
| 13 Rieder Wald | 162 000 | 684 332,56 | 8 709,36 | —,— | 39 342,57 | 732 384,49 | |
| 14 Römerschanze | 18 810 | 300 000,— | 537,55 | —,— | —,— | 300 537,55 | |
| 15 Unterföhring | 178 229 | —,— | 1 969,34 | 2 720,— | 914 207,61 | 918 896,95 | |
| 16 Unterföhring II | — | —,— | —,— | —,— | 19 973,26 | 19 973,26 | |
| 17 Isarauen-Nord | — | —,— | —,— | —,— | 87 577,65 | 87 577,65 | |
| | 2 408 279 | 7 121 289,01 | 146 349,13 | 598 619,34 | 12 787 527,88 | 20 653 785,36 | 121 275,— |



Kempfenhausen 1976 am Starnberger See — Badebetrieb.



Übergabe 18. 7. 1975. Kempfenhausen am Starnberger See — Kinderchor.

Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V.
Übersicht über die Einnahmen in den Haushaltsjahren 1966 mit 1975

| Bezeichnung der Haushaltsstelle | 1966 DM | 1967 DM | 1968 DM | 1969 DM | 1970 DM | 1971 DM | Übertr. DM |
|--|-------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Mitgliedsbeiträge | 835 916,— | 856 336,— | 905 961,50 | 935 462,50 | 1 930 259,75 | 1 973 356,50 | 7 437 292,25 |
| Ausbaukostenzuschüsse des Landkreises Bad Tölz- Wolftratshausen | —,— | 40 000,— | 81 136,60 | 60 000,— | 70 000,— | 100 000,— | 351 136,60 |
| Staatszuschüsse | —,— | 80 000,— | 80 000,— | 151 500,— | 515 000,— | 660 000,— | 1 486 500,— |
| Darlehen | —,— | —,— | —,— | —,— | —,— | —,— | —,— |
| Zinsen | 260,16 | 27 103,63 | 27 346,53 | 30 012,82 | 33 110,12 | 57 379,87 | 175 213,13 |
| sonstige Einnahmen | —,— | 7 707,91 | 3 380,80 | 27 002,61 | 25 631,60 | 18 583,06 | 82 305,98 |
| Summe | 836 176,16 | 1 011 147,54 | 1 097 825,43 | 1 203 977,93 | 2 574 001,47 | 2 809 319,43 | 9 532 447,96 |

| Bezeichnung der Haushaltsstelle | Übertrag: DM | 1972 DM | 1973 DM | 1974 DM | 1975 DM | zusammen DM |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Mitgliedsbeiträge | 7 437 292,25 | 1 979 939,25 | 2 067 426,75 | 2 203 025,— | 2 210 811,75 | 15 898 495,— |
| Ausbaukostenzuschüsse des Landkreises Bad Tölz- Wolftratshausen | 351 136,60 | 1 000 000,— | —,— | —,— | —,— | 451 136,60 |
| Staatszuschüsse | 1 486 500,— | 797 000,— | 828 890,— | 1 071 266,— | 587 914,— | 4 771 570,— |
| Darlehen | —,— | 400 000,— | 181 500,— | —,— | —,— | 581 500,— |
| Zinsen | 175 213,13 | 59 369,— | 52 606,73 | 37 035,18 | 22 479,01 | 346 703,58 |
| sonstige Einnahmen | 82 305,98 | 26 633,43 | 12 678,80 | 6 131,20 | 15 625,86 | 143 375,27 |
| Summe | 9 532 447,96 | 3 362 942,21 | 3 143 102,28 | 3 317 457,38 | 2 836 830,62 | 22 192 780,45 |



**Schlüsselfertige
Schulen
Kindergärten
Bürogebäude
Wohnheime
Umkleide-
gebäude
für Sportplätze**

Planung, Bauausführung, Bauüberwachung alles in einer Hand. Wandelbarer Grundriß, auch zweigeschossig und mobil

ELEMENTBAU LORSSSEN GmbH & Co. KG.
282 Bremen 70, Am Wasser 16, Ruf: (0421) 661595

8. Allgemeiner Rückblick

Auch im Jahre 1975 fand die Arbeit unseres Vereins weit über das Vereinsgebiet hinaus große Beachtung und Anerkennung. Im besonderen im Zusammenhang mit der festlichen Übergabe des Erholungsgebietes Kempfenhausen berichteten die Presse, der Rundfunk und das Fernsehen über unseren Verein.

Zahlreiche Besuchergruppen aus dem In- und Ausland führten wir durch die Erholungsgebiete, in Karlsfeld begrüßten wir u. a. auch Gäste der Bundesregierung aus Amerika, Indien und Island, die sich für unsere Arbeit interessierten. Von den auswärtigen Veranstaltungen, in denen ich im vergangenen Jahr im Rahmen von Diavorträgen unsere Arbeit vorstellte, sei vor allem ein Vortrag in Wien genannt. **In Österreich wurde nun der „Verein zur Sicherstellung und zum Ausbau gemeinsamer Erholungsräume in Niederösterreich und Wien“ gegründet, der sich in seiner Satzung und in seiner Zielsetzung an unseren Verein anlehnt. Auch in Salzburg, Innsbruck und Linz bemüht man sich um ähnliche Vereinsgründungen.**

Am 9. Juli 1975 durfte ich aus der Hand von Herrn Staatsminister Max Streibl das mir von dem Herrn Bundespräsidenten verliehene Verdienstkreuz am Band des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland entgegennehmen. In dieser hohen Auszeichnung sehe ich vor allem eine Anerkennung für die Arbeit unseres Vereins, dessen Bemühungen damit so sichtbar anerkannt und gewürdigt wurden.

9. Ausblick

Der Verein kann aber bei dem bisher Erreichten nicht stehenbleiben. Allein rund zehn Millionen DM benötigen wir noch für Investitionen in den Erholungsgebieten, die sich im Ausbau oder in der konkreten Planung befinden. Hier ist vor allem ein neues vorgesehene großes Erholungsgebiet in **Eching** (Landkreis Freising) zu nennen, in **Unterföhring** wartet ein weiteres mögliches und für den Norden unserer Region so wichtiges Erholungsgebiet im Umgriff des neu entstandenen, ca. 30 ha großen Baggersees auf einen Träger für den Ausbau, und mit dem Ausbau des Erholungsgebietes **Rieder Wald am Ammersee** werden wir in den nächsten Monaten beginnen.

In der Frage des **Ausbaues der nördlichen Isarauen** ist es nun nach einem Jahrzehnt des Redens und des Planens zu einem ersten greifbaren Ergebnis gekommen.

Die Mitgliederversammlung unseres Vereins hat am 11. 12. 1975 einstimmig beschlossen, die Trägerschaft für eine I. Ausbaustufe zu übernehmen. Dieser Beschluß sei wegen seiner Bedeutung im Rahmen dieses Jahresberichtes wörtlich zitiert:

„a) Der Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V. übernimmt die Trägerschaft für ein Ausbauprojekt in den Isarauen zwischen München und Freising mit Gesamtkosten von

ca. 1 Million DM unter dem Vorbehalt, daß die Hälfte seitens des Freistaates Bayern aus Mitteln des Programms „Freizeit und Erholung“ als Zuschuß zusätzlich zur Verfügung gestellt wird.

- b) Das Ausbauprojekt hat auf der Grundlage eines vom **Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München** bis zum Frühjahr 1976 fertigzustellenden Entwicklungsprogramms zu erfolgen, für das das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen umgehend den Auftrag erteilt und die hierfür anfallenden Kosten übernimmt. Es dient in erster Linie der Zugänglichmachung der Isarauen.
- c) Im **Haushalt des Jahres 1976** des Vereins Erholungsgebiete e. V. wird für dieses Projekt ein Betrag von 600 000 DM ausgewiesen, wovon 50 Prozent als Staatszuschuß unterstellt werden.
- d) Mit der **Übernahme der Trägerschaft** für dieses Projekt ist keine Verpflichtung des Vereins für die Trägerschaft weiterer Projekte in den Isarauen verbunden.
- e) Der Verein Erholungsgebiete e. V. tritt nicht als Träger für **Unterhalt und Betreuung** der Isarauen-Nord auf. Es ist Aufgabe des Freistaates Bayern, hierfür von sich aus die notwendigen Verhandlungen mit den zuständigen Gebietskörperschaften und den Grundstückseigentümern zu führen. Der Verein geht dabei davon aus, daß Unterhalt und Betreuung der Isarauen-Nord von den beiden beteiligten Landkreisen und der Landeshauptstadt München im Bereich ihrer Zuständigkeit übernommen werden.“

Der Verein hat mit dieser Beschlußfassung seinen guten Willen sichtbar zum Ausdruck gebracht, seinen Teil dazu beizutragen, daß endlich mit dem Ausbau dieses wichtigen Erholungsraumes begonnen wird, und es bleibt zu hoffen, daß es nun tatsächlich in absehbarer Zeit zu ersten Ausbaumaßnahmen kommt.

Wie in der Mitgliederversammlung am 11. 12. 1975, so möchte ich auch diesen, meinen 10. schriftlichen Jahresbericht mit einem Wort des aufrichtigen Dankes schließen an alle, die die Arbeit unseres Vereins in diesem ersten Jahrzehnt mitgetragen und gefördert haben. Zehn Jahre Verein bedeuten ja auch zehn Jahre Geschäftsstelle und zehn Jahre Geschäftsführer.

Im besonderen danke ich dem Herrn Vereinsvorsitzenden und den Herren unseres Vorstands für das mir stets gewährte Vertrauen, meinen beiden Mitarbeiterinnen unserer Geschäftsstelle, Frau Galland und Frau Schüler, sowie dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München und der Stadtgartendirektion München für die gute Zusammenarbeit.

Die Gewißheit dieser Unterstützung läßt uns hoffen, auch im zweiten Jahrzehnt unserer Arbeit erfolgreich der Aufgabe zu dienen, die vor zehn Jahren zur Gründung des Vereins führte.

Als moderne Fachgroßhandlung für

Sanitär · Küchen · Heizung

stehen wir dem Fachhandwerk ständig zur Verfügung.

Mit einem breiten Programm und einer hervorragenden Musterausstellung bieten wir einen guten Überblick über

Badezimmer, Gästetoiletten, Küchen bedeutender deutscher Spitzenfabrikate, Heizung, Sauna und Schwimmbad.

Aber auch Architekten und Bauherren können sich über den neuesten Stand informieren.

Wir beraten — Sie sprechen dann mit Ihrem Installateurmeister.

gebrüder **thiele**

Sanitär und Heizung GmbH & Co.

2820 Platjenwerbe/Bremen-Nord

Autobahnabfahrt Ihlpohl

Telefon 04 21 / 6 38 01



PHONSTOP®

Schallschutz-Isolierscheiben - und Sie haben endlich Ruhe vor dem Lärm.

Lärm geht den meisten Menschen auf die Nerven. Lärm schadet dem Hörvermögen. Lärm macht uns alle krank. Trotzdem glauben viele, sich daran gewöhnen zu können. Deshalb ist Lärm so gefährlich.

Schallschutz-Isolierscheiben der Flachglas AG schützen gegen Lärm. Ihre Schalldämmung beträgt R_w 41

Dezibel. Starker, fast unerträglicher Straßenlärm mit über 80 Phon wird durch Phonstop auf ein „nahes Flüstern“ reduziert. Diese Wirkung wird durch ein neuartiges Bauprinzip für Isolierscheiben erreicht, das neben dem Lärmschutz auch eine überdurchschnittlich gute Wärmedämmung ermöglicht (k -Wert 2.4 kcal/m²h°C). Das spart Heizkosten.

Überzeugen Sie sich selbst. Informieren Sie sich ausführlich beim Glasgroßhandel oder schreiben Sie uns.

PHONSTOP®

der gläserne Schutz gegen Lärm.

Lautstärke-Skala

| sehr leise | leise | ziemlich leise | Sprache und Musik normal Geräusch laut | laut | laut bis unerträglich | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|------------------------------------|---|----------------|----------------|--|--|--|--|--|
| Ticken einer leisen Uhr leichtes Blätterrauschen feiner Landregen | Blätterrauschen Flüstern | Nahes Flüstern mittlere Wohngeräusche ruhige Wohnstraße | Unterhaltungssprache | Unterhaltungssprache in 1 m Abstand Bürolärm | laute Unterhaltung rufen PKW (5 m) | Straßenlärm bei starkem Verkehr | lauter Fabriksaal | Autohupe (7 m) | Kesselschmiede | Flugzeugmotor | | | | |
| Phon | 20 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | | | | |
| Lärmstufe | 1 (30-65 Phon) Psychische Reaktion | | | 2 (65-90 Phon) Physiologische Reaktion | | | 3 (90-120 Phon) Gehörschäden | | | 4 (mehr als 120 Phon) Gewebezerrörung, Schäden an Gehirn, Rückenmark etc. | | | | |

Informationsscheck

Bitte informieren Sie mich ausführlich über Phonstop Schallschutz-Isolierscheiben. Arrangieren Sie ein Beratungsgespräch.



BT

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

FLACHGLAS AG DELOG DETAG Abt. W
456 Gelsenkirchen, Postfach 669

Die Osttangente und die Ideologen – Umfunktionierer – Utopisten – 1926 - 1973 - 1976

Von Gerhard Iversen

Vorwort

Wenn man aufmerksam die Diskussionen um die Osttangente besonders seit 1973 verfolgt hat, überkommen dem informierten Bürger Angst und Schrecken, wie es weitergehen und einmal enden soll. Da ist festzustellen und zu fragen:

- Was wird wider besseres Wissen behauptet und den Bürgern vorgelegt?
- Was wird mit dem Begriff „Qualität des Lebens“ an Maßnahmen verhindert, die dem Bürger der Stadt dienen sollten?
- Wie lange soll eigentlich noch die Verteufelung des Autos, d. h. des Individualverkehrs, in unserer Stadt weitergehen?
Begriffen hat man scheinbar bis heute noch nicht, daß vor Jahren eine ganze Branche zerredet wurde!
- Wann begreift man, daß es Alternativen zum Auto und zum öffentlichen Verkehr nicht gibt, daß beide gleichberechtigt ihre Aufgaben im Lebensraum der Stadt und Region haben.

■ Ist es nicht ein erschreckender Leichtsinns und auch eine Mißachtung des Bürgers, einzelne Planungselemente wie z. B. die Einwohnerzielzahl als Begründung zu nehmen, einen fast fertigen Verkehrsring, der der Stadt und dem Siedlungsraum dient, in einem kleinen Teilstück nicht fertigzustellen, weil Ideologie und Egoismus einzelner bzw. eines kleinen Kreises dieses nicht zulassen?

■ Wann begreift man, daß das Auto den Raum erschließt – Siedlungsraum und Region – während die Schiene die vorhandenen Entwicklungsachsen bedient?

Alle Untersuchungen der letzten Jahre geben das Verhältnis im Verkehrsablauf um 1980 zwischen Auto und Schiene mit 4:1 an und nicht wie die Utopisten mit 30:70 es sagen.

Auf den folgenden Seiten werden im vollen Wortlaut zwei Schriftsätze wiedergegeben, die 1973 die SPD-Fraktion der Bremischen Bürgerschaft umfunktioniert haben. Wenn man diese Schriftsätze heute erneut in Ruhe liest und überdenkt, bleibt die Frage, wie war es mit so mangelhaften Angaben, ja man kann mit Recht sagen mit Halbwahrheiten nur möglich, eine ganze Stadt bis heute auf den Kopf zu stellen?

Der Herausgeber

Ortsverein Altstadt im Unterbezirk Bremen der SPD

An die Mitglieder und Gäste der SPD-Bürgerschaftsfraktion
Bremen, den 30. November 1973

Nachrichtlich:

An die Delegierten des Unterbezirks Bremen der SPD

Betr.: Entscheidung über die Mozart-Trasse

Bezug: Fraktionsondersitzung am 4. Dezember 1973

Liebe Genossinnen, liebe Genossen!

Zur Vorbereitung der Fraktionsondersitzung am 4. Dezember 1973 fassen wir zu Eurer Information noch einmal einige Argumente zusammen, die für die Beschlußfassung zur Mozart-Trasse von Bedeutung sein könnten.

(A) Verkehrspolitische Argumente

H. W. Rittel, ein im Auftrag der IG Metall tätiger Verkehrsplaner (obendrein Verkehrsberater von New York und anderen Städten), hat festgestellt: Trassen in den Städten entlasten die betroffenen Stadtteile nicht, sondern verstärken durch ihren Sog den dortigen Autoverkehr. Von der Vollendung eines Schnellstraßensystems in New York wurde daraufhin abgesehen.

Für Bremen bedeutet der Bau der Mozart-Trasse:

● Die Schwachhauser Heerstraße würde wesentlich stärker belastet als bisher. Die Trasse zöge zusätzlichen Verkehr aus dem Nordosten an die Innenstadt heran, um ihn dann wieder nach Südosten zu verteilen (und umgekehrt). Dies hätte zur Folge, daß die Schwachhauser Heerstraße zumindest im vorderen Teil zweistöckig ausgebaut werden müßte. Besondere Schwierigkeiten gäbe es hier bei der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie.

● Die Kattenturmer Heerstraße müßte ausgebaut werden, wenn sie wie geplant an die Mozart-Trasse angeschlossen würde.

● Die Straßenzüge Osterdeich, Steintor und Bismarckstraße sowie die übrigen in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen der Östlichen Vorstadt würden nicht entlastet wie behauptet, sondern belastet: Sie führen senkrecht auf die Trasse zu und würden deshalb als zusätzliche Trassenzubringer benutzt. Der jetzige Verkehr würde um den Zubringerverkehr verstärkt werden.

Daraus folgt: Im Nordosten, im Südosten sowie in der Östlichen Vorstadt würde die Trasse neuen Verkehr in oder aus Richtung Innenstadt erzeugen. Die Trasse würde neue Engpässe erzeugen und deshalb umfangreiche und kostspielige Anschlußbauten nach sich ziehen. Die Verkehrskonzeption des Senats von 1969, die den beschleunigten Ausbau der Mozart-Trasse fordert, empfiehlt, „ganz allgemein für die Stadtentwicklung ein Überschreiten der Maximalzahl von 800 000 Einwohnern in Erwägung zu ziehen.“ Nur so sei der volle Wert der angestrebten Investitionen gewährleistet. Inzwischen wird die Maximalzahl 800 000 nicht mehr als realistisch angesehen – geschweige denn ihre Überschreitung. Eine realistische Einwohnerprognose liegt heute bei etwa 560 000 Einwohnern. Da weiterhin nicht mehr von einem ungebrochenen Wachstum des Autoverkehrs ausgegangen werden kann (so Helmut Schmidt), ist zu fragen, wer gigantische Verkehrsinvestitionen verantworten soll, deren Voraussetzungen nicht mehr zutreffen?

Das gleiche gilt für die schon lange bestehenden Planungen für den Schröder-Ring, an denen weiterhin festgehalten wird. Was ist von diesen Vorhaben entsprechend den niedriger angesetzten Einwohnerzahlen zurückgenommen worden? Die Shell-Prognose, die von den Trassenplanern immer wieder angeführt wird, verkündet eine weiter ungebrochene Zunah-

me des Autoverkehrs. Abgesehen von der Frage, in wessen Interesse Shell diese Voraussage erstellt hat, kann festgestellt werden, daß die Shell-Zahlen dann nicht mehr stimmen, wenn das öffentliche Nahverkehrsmittel als echte Alternative zum Autoverkehr angeboten wird. Dies hat sich in München erwiesen. Dort war die Zahl derer, die nach dem Ausbau der Nahverkehrsmittel vom Individualverkehr umstiegen, wesentlich größer als zuvor angenommen.

Damit fällt das Argument amtlicher Bremer Verkehrsplaner, die Shell-Zahlen seien noch stets übertroffen worden. Obendrein beruhen die offiziellen Bremer Zahlen auf im Sinne der Shell-Studie hochgerechneten Zählungen aus den Jahren 65/66 und stellen die Spitzenwerte des Berufsverkehrs dar.

Unberücksichtigt bleibt der Beschluß der Bürgerschaft, am Stadtrand Auffangparkplätze einzurichten und über ein Park-and-Ride-System den innerstädtischen Verkehr zu entlasten. So würde insbesondere ein Park-and-Ride-Parkplatz vor der Friedrich-Ebert-Straße es ermöglichen, sie für den Durchgangsverkehr zu sperren und sie der Straßenbahn und dem örtlichen Verkehr in die Innenstadt vorzubehalten. Ein zusätzlicher Standort für einen solchen Parkplatz sollte auf der Huckelriede liegen.

Das Sachverständigengutachten „Auto und Umwelt“ vom September dieses Jahres, im Auftrage des Bundesinnenministers Genscher erstellt, fordert zur Überwindung der Verkehrsmisere in Ballungsgebieten eine Gesamtplanung aller Verkehrsträger, wobei von der bisherigen Bevorzugung des Automobils drastisch abzugehen ist. Der Bau der Mozart-Trasse präjudiziert einen solchen auch für Bremen fälligen Gesamtverkehrsplan negativ.

Der Bau dieser Trasse würde auch die Zielsetzungen des Bundesverkehrswegeplanes unterlaufen, der bis 1985 ein Gleichgewicht zwischen Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und Pkw anstrebt. Bremens amtliche Verkehrsplanung sieht hierfür das Verhältnis 2:1 zu Lasten des ÖPNV vor; sie läuft damit den Bürgerschaftsbeschlüssen von 1971 bis 1973 (Priorität der ÖPNV) zuwider.

So würde die Mozart-Trasse ganz konkret eine direkte Konkurrenz zur bereits leistungsfähig ausgebauten Straßenbahnlinie 1 darstellen, da sie in gleicher Richtung verlaufende Verkehrsströme aufnehmen würde.

Die dringend erforderliche Entwicklung neuer Technologien (z. B. Kabinenbahn usw.) kann nicht im notwendigen Umfang vorangetrieben werden, weil die verfügbaren Mittel in Bauten des Individualverkehrs investiert werden.

(B) Finanzielle Argumente

Die Mozart-Trasse (vom Remberti-Kreisel an einschließlich der Mozartbrücke, der Hoch- oder Tieflegung des Osterdeichs und beider Anschlüsse auf Neustädter Seite) würde ca. 400 Millionen kosten. Dazu kämen der erforderliche Ausbau der Schwachhauser Heerstraße einschließlich der Über- oder Unterquerung der Bahnlinie (ca. 200 Mill.) und der Kattenturmer Heerstraße (ca. 100 Mill.). Dies würde selbst bei einer Beteiligung des Bundes in Höhe von 420 Millionen für Bremen eine finanzielle Belastung von mindestens 280 Millionen bedeuten, vorausgesetzt, die Bundeszuschüsse für Straßenbauten blieben unverändert hoch. Dabei ist die Frage, wer sicherstellt, daß dies trotz des Auftrags des Bonner Kabinetts an den Bundesverkehrsminister so bleiben wird. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene beschleunigt voranzutreiben?

Berücksichtigt man weiter

1. die Kosten in Höhe von 100 Millionen, die der Bauhof mit sich brächte,
2. die Kosten für dringend notwendige andere Straßenbaumaßnahmen, die wirklich Entlastung an Verkehrsengpässen und für Wohngebiete bringen würden (Hafenrandstraße, Neuenlander Straße usw.) sowie
3. die Kosten, die das Einfrieren der Straßenbahntarife und der Ausbau der Straßenbahnlinien 5 und 6 mit sich bringen,

so ergibt sich, daß die Prioritäten der Bremischen Finanzplanung eindeutig auf das Bauressort hin verlagert werden, ohne daß dieses selbst gezwungen worden wäre, die von allen geforderte eindeutige Priorität für den Öffentlichen Personennahverkehr zu setzen. Dies widerspräche auch dem Bremen-Plan mit seinen Prioritäten im Bildungs- und Sozialbereich.

Die Folge wäre, daß bei einer Entscheidung für die Mozart-Trasse sehr viel dringendere Verkehrsbauten (Hafenrandstraße, Neuenlander Str. usw.) unzumutbar aufgeschoben werden müßten. In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, daß der Bau der Mozart-Trasse mindestens sieben Jahre in Anspruch nehmen würde.

Zu den Grundstücksankäufen usw. im Trassenbereich durch das Liegenschaftsamt ist zu sagen, daß die Stadt die Grundstücke in jedem Falle rentabel und politisch sinnvoll verwerten kann.

(C) Argumente zur Sozialstruktur und zum Städtebau

Grundsätzlich muß entschieden werden, ob Bremen die Struktur einer mehr zentralistischen oder einer mehr dezentralen Stadt erhalten soll. Sollen alle Bremer Stadtteile auf eine Innenstadt orientiert werden, die durch Auto-Trassen als Geschäftszentrale erschlossen wird und die übrige Stadt als Zubringer degradiert? Oder sollen die Bremer Stadtviertel in sich lebensfähig bleiben bzw. werden, mit einem Zentrum Innenstadt, das in erster Linie die Koordination übernimmt?

Soll citynahes Wohnen möglich bleiben oder sollen immer mehr Bremer gezwungen werden, in die Vorstädte (und womöglich nach Niedersachsen) zu ziehen, mit all den nachteiligen Folgen, insbesondere für die Verkehrsentwicklung? Für die Verkehrsplanung und für die Stadtplanung überhaupt ist die Beantwortung dieser Fragen Voraussetzung.

Der Bau der Mozart-Trasse würde die Antwort weitgehend vorwegnehmen.

Noch einschneidender wäre der Bau der Trasse für das Ostertor-Rembertiviertel. Die Tunnellösung würde daran nichts ändern.

● Auch ein Tunnel würde schon optisch das Ostertorviertel zerschneiden. Er würde nur zwischen Kohlhökerstraße und Ostertorsteinweg eine ebenerdige Bebauung gestatten. Außerhalb dieser kurzen Strecke müßten schon die Steigungstrecken beginnen. Im übrigen würde der Osterdeich weiter verschandelt: Entweder müßte er als Hochstraße über die Trasse oder als Tiefstrecke unter der Trasse hindurchgeführt werden.

● Nach Feststellung von Bremischen Stadtplanern (in der vom Bausenator zurückgehaltenen Studie „Zur Funktionsbestimmung im Gebiet Ostertor—Remberti im Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Entwicklungskonzeption“) müßten große Teile des Sanierungsgebiets neu bebaut werden; also doch Flächensanierung und nicht Objektsanierung! Die Folge wären die bekannten Wohnblocks für den sozialen Wohnungsbau und dazwischen Wohnungen für den „gehobenen Bedarf“. Jedenfalls werden erfahrungsgemäß die Mieten so steigen, daß die jetzt im Gebiet wohnenden Gruppen sie sich nicht leisten können. Die Änderung der Baustruktur wird die Änderung der Sozialstruktur nach sich ziehen.

● Dabei ist noch gar nicht berücksichtigt, daß durch den Bau von Mozart-Trasse, Bauhof und Landeszentralbank der Charakter des Gebietes als Wohngebiet überhaupt in Frage gestellt wäre. Eine entsprechende Entscheidung würde die Grundstücke im Gebiet dermaßen aufwerten, daß entgegen anderslautenden Beteuerungen (denen ja die Taten widersprechen würden!) die Wohnnutzung langfristig durch die Nutzung als Gebiet für die City-Erweiterung verdrängt würde. Schon jetzt interessieren sich andere Banken und Versicherungen für das Sanierungsgebiet! Eine solche Entwicklung streben auch lautstarke Interessengruppen wie die Aufbaugemeinschaft Iversens ausdrücklich an.



1876-1976

Festschrift

über die hundertjährige Unternehmensgeschichte mit 111 Abbildungen. Eine neue Bremensie! Preis: 10,- DM.

Verkauf im Stadtbüro — Langenstraße 12

Bremer Straßenbahn AG 



Für Ihren

Neubau, Umbau

oder Ihre

Althaus-Renovierung:

HÖLZER und BAUSTOFFE

aus dem In- und Ausland.

FERTIGBAU-ELEMENTE

Fertig-Türen, auch endlackiert,
Stahlnormzargen nach DIN 18 111.

Führend als Lieferant von

STAHLBETON-FERTIGGARAGEN
SCHIEDEL-RUNDSCHORNSTEINEN
MÜLLABWURFANLAGEN
mit Komprimatoren.

BE- und ENTLÜFTUNGSANLAGEN

HERMANN LOHMÜLLER

2820 Bremen 71 · Weserstrandstraße 5-17

Tel.: 04 21 / 60 00 11 - 19 · Telex: 2-45533

3000 Hannover · Vahrenwalder Str. 166

Tel.: 05 11 / 63 60 11 - 14 · Telex: 9-23713



Eine Änderung der Sozialstruktur, wie sie oben beschrieben ist, hat die hinreichend bekannten Folgen: Anwachsen von Kriminalität und Trunksucht, von Verhaltensstörungen und Aggressionen ganz allgemein. Sind sich die zuständigen Ressorts dessen und der daraus erwachsenden Folgen bewußt? Zur Verdeutlichung fügen wir die Kopie eines Briefes bei, den eine ehemalige Bewohnerin des Ostertorviertels an das Liegenschaftsamt geschrieben hat (Anlage).

Von der betroffenen Bevölkerung jedenfalls wird das ganz klar gesehen und entsprechender Widerstand geleistet! Demzufolge werden wir ein Sanierungskonzept für das Ostertorviertel ohne Trasse in der Fraktionssitzung vorstellen.

Gibt es Gesamtinteressen, die den Interessen einzelner Stadtteile überzuordnen sind? Zweifellos, nur was für Interessen könnten dies bezogen auf die Mozart-Trasse sein?

Wohlverstandene verkehrspolitische oder gar stadtplanerische Gesichtspunkte können es nicht sein, wie bereits dargestellt.

(D) Argumente zur Politik allgemein

Stehen im Falle Mozart-Trasse vielleicht Wirtschaftsinteressen gegen das Interesse an Lebensqualität in der Bremer Bevölkerung?

Eine gegenüberstellende Liste der Befürworter und der Gegner der Mozart-Trasse könnte darüber Aufschluß geben:

Befürworter: CDU-Iversen und seine Aufbaugemeinschaft, Gewerbeverband, Industrie- und Handelskammer, Vorstand der Architektenkammer, Vorstand Haus und Grund, Ingenieurverein, Einzelhandelsverband Nordsee, Straßenbauingenieure, Verband der freien und privaten Wohnungsbaunternehmen (Morschel), FDP-Fraktions-Vorstand. — **Gegner:** Betroffene Bevölkerung, SPD-Ortsvereine Buntentor, Schwachhausen-West, Altstadt, Schwachhausen-Nord, Schwachhausen-Südost, Steintor, Neustadt, Findorff-Weidedamm, Peterswerder, Huckelriede-Kattenturm, SPD-Unterbezirk Bremen, Bürgerverein Östliche Vorstadt, Bürgerverein Remberti, Stadtteilbeirat Mitte, Stadtteilbeirat Ostl. Vorstadt, Stadtteilbeirat Neustadt, Stadtplaner des Bausenators, Nachbarschaft Buntentor/Neuenland.

Diese Liste ist auch im Zusammenhang mit der nächsten Bürgerschaftswahl aufschlußreich. Ist es z. B. möglich, Wahlen zu gewinnen, wenn unsere Partei auf die berechtigte Frage nach der Überwindung der Ölkrise antwortet: Wir bauen Trassen für den Autoverkehr?

Der Eindruck drängt sich auf, daß die SPD hier die Kastanien aus dem Feuer holen soll für solche Kreise, die am wenigsten ein Interesse an weiteren Wahlerfolgen der SPD haben können!

Noch ein letztes Wort zu uns selbst. Dem Ortsverein Altstadt wird vorgeworfen, noch vor einem halben Jahr habe er sich für die Mozart-Trasse eingesetzt.

Der Ortsverein Altstadt hat sich 1968 erstmals mit dem Problem der Sanierung und damit auch dem der Trasse beschäftigt. Nach gründlichen Umfragen in der Bevölkerung haben wir seinerzeit der damals propagierten Flächensanierung das Konzept der Objektsanierung und der daraus folgenden Regeneration der Quartiere entgegengehalten. Uns allen war klar, daß die geplante Trasse dieses Konzept in großen Teilen unmöglich machen würde. Von wohlmeinenden Realisten beraten, den Sachzwang Trasse nicht anzutasten, haben wir uns daher auf Minimalforderungen zur Form der Trasse beschränkt (keine Zerschneidung des gewachsenen Straßensystems, Umbauung mit angelsächsischer Bauweise usw.). So ist auch der Beschluß der Bauausschüsse der Stadtteilbeiräte Mitte und Neustadt zu verstehen: Er fordert nicht etwa die Trasse, sondern beugt sich den scheinbaren Sachzwängen für die Trasse und stellt dann Forderungen auf, um die nachteiligen Folgen anzuwenden oder doch abzuschwächen.

Sicher war das ein Fehler — nicht unser einziger!

Als aber schließlich die betroffene Bevölkerung entschiedenen und einhelligen Widerstand anmeldete, haben wir lieber ein technisches Detail unseres Konzepts (die Aktivitätsachse) fallengelassen, als unsere Politik überhaupt (Erneuerung des Ostertorviertels im Rahmen seiner gewachsenen Struktur) aufzugeben. Wir fühlen uns seither durch den Rückhalt in der Bevölkerung des Ostertorviertels und in der Partei in dieser Entscheidung bestätigt.

Die jüngste, dramatische Entwicklung konnte damals keiner von uns ahnen und dennoch sind wir gezwungen, uns langfristig darauf einzustellen (Helmut Schmidt) — je eher, je besser für uns alle!

Mit sozialistischen Grüßen

Euer Ortsverein Altstadt

Thomas Kerstein (Vorsitzender)

Zur Funktionsbestimmung im Gebiet Ostertor — Remberti

im Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Entwicklungskonzeption

Im Nachgang zur Besprechung vom 26. 7. 1973 bat Herr Ostendorf folgende Herren, zur Unterrichtung des Senators die angeführten Argumente zur Problematik der Trasse schriftlich darzulegen und ihm persönlich zuzuleiten:

Drogmüller, Stadtplanungsamt (Techn. Angest.)
Friedel, Senator für das Bauwesen (Wiss. Mitarbeiter)
Kniemeyer, Stadtplanungsamt (Oberbaurat)
Lieber, Stadtplanungsamt (Baurat)
Lührs, Stadtplanungsamt (Baurat)

Bremen, im August 1973

Problemstellung

Die hier formulierten Ansätze sind im wesentlichen bereits in der Besprechung vom 26. Juli 1973 beim Senator für das Bauwesen vorgetragen worden.

Ausgangspunkt unserer Überlegungen war der im Verbal-konzept formulierte Zielkonflikt zwischen Bau der Osttangente einerseits und weitergehender Strukturhaltung andererseits. Die Verfasser sind der Meinung — und das soll im folgenden begründet werden —, daß dieser Zielkonflikt in der Praxis nicht auflösbar ist. Sie sehen es deshalb als ihre Pflicht an, aufzuzeigen, daß bei einem Festhalten an beiden Zielen die Planung selbst an den Realitäten vorbeigeht. Das bedeutet auch, daß die Öffentlichkeit über die realen Auswirkungen der Planung nicht aufgeklärt werden kann.

Unser Problem besteht also nicht darin, das Ostertorgebiet aus kulturkritischen Gründen einfach erhalten zu wollen, sondern wir haben uns ernsthaft die Frage gestellt, worin denn die zukünftige Funktion dieses Gebietes sinnvollerweise bestehen kann. Davon ausgehend haben wir folgende These aufgestellt:

— Wenn die Osttangente gebaut wird, dann ist es auch sinnvoll, das Ostertor-Remberti-Viertel insgesamt neu zu ordnen und einer Funktion als City-Ergänzungsgebiet zuzuführen.

Diese These wird im folgenden begründet erstens durch eine auf das Ostertor-Remberti-Gebiet beschränkte Betrachtung (Punkt 1), wobei die bereits erfolgten und aller Wahrscheinlichkeit noch erfolgenden Strukturveränderungen in diesem Stadtteil selbst aufgrund eines systemtheoretischen Ansatzes analysiert werden, zweitens (Punkt 2) durch eine übergreifende Betrachtung, wobei aufgezeigt wird, daß die Osttangente ein integraler Bestandteil einer zentralistischen Stadt-konzeption ist.

Weiter wird aufgezeigt, daß die zentralistische Konzeption langfristig die Stadt funktionsunfähig macht. Demgegenüber wird als mögliche Alternative ein dezentrales Konzept vorgestellt.

Natürgemäß können wir aus zeitlichen Gründen (das Papier wurde außerhalb der Arbeitszeit erarbeitet) die Problematik nur andeuten und kein ausgefeiltes Konzept vorlegen. Uns kam es darauf an, das Thema im Rahmen der zur Zeit

sowohl in der Theorie als auch in der Praxis geführten Auseinandersetzung über Stadtentwicklung zu problematisieren, natürlich auch mit dem Ziel, so zu einer besseren Entscheidungsgrundlage beitragen zu können.

1. Zur zukünftigen Funktion des Ostertor-Remberti-Gebietes unter Voraussetzung des Baus der Osttangente

1.1 Allgemeine Begründung strukturverändernder Wirkungen von Verkehrsmaßnahmen (systemtheoretischer Ansatz)

Verkehrsmaßnahmen sind Bestandteile einer gesamtstädtischen Entwicklungsstrategie und können auch nur als solche richtig beurteilt werden. Es muß also untersucht werden, wie sich verkehrspolitische Maßnahmen im Zusammenhang mit anderen entwicklungspolitischen Maßnahmen auf einzelne Stadtteile auswirken, und zwar in bezug auf Veränderungen nicht nur im verkehrstechnischen, sondern auch im sozio-ökonomischen Bereich.

Um solche Strukturveränderungen in bezug auf Stadtteile analysieren zu können, sind Vorstellungen darüber notwendig, welche ökonomischen und sozialen Prozesse innerhalb eines Stadtteils oder Quartiers ablaufen und von welchen Faktoren sie abhängen. Konkret heißt das: Man braucht eine Theorie der Wirkungszusammenhänge.

Im folgenden soll versucht werden, aufgrund solcher Wirkungszusammenhänge die baulichen, funktionalen und sozialen Auswirkungen des Baus der Osttangente auf das Ostertor-Remberti-Gebiet qualitativ aufzuzeigen. Das Stadtquartier Ostertor-Remberti wird dabei verstanden als ein dynamisches System mit folgenden Haupteinflußgrößen:

- die ökonomischen Verhältnisse und Möglichkeiten der Bewohner,
- die Erschließungs- und Bebauungsform des Gebietes,
- die Nutzungsstruktur,
- die sozialpsychologischen Größen.

Besonders die sozialpsychologischen Faktoren, doch auch alle anderen, sind wesentlich historisch bestimmt.

Diese Haupteinflußgrößen bilden ein System interdependenter Variablen (d. h. jede beeinflußt jede) mit einem labilen Gleichgewicht. Durch rigorose Eingriffe (z. B. Maximierung einer einzigen Größe) wird dieses labile Gleichgewicht in ein Ungleichgewicht verwandelt.

1.2 Bereits erfolgte Strukturveränderungen

Bereits während des Zeitraums der Ankündigung des Baus der Osttangente, später der Sanierung und der Sanierungsvorbereitung hat sich die soziologische Struktur des Ostertor-Remberti-Viertels weitgehend geändert. Wie kam es dazu?

Die Sanierung stellt für die Bewohner des Gebietes eine reale existentielle Bedrohung dar. Dies kann ernsthaft nicht bestritten werden: Die Sanierung wurde angekündigt mit dem Ziel, die Funktion dieses Stadtteils zu verändern; die Funktion ergibt sich jedoch aus der Gesamtheit der Nutzungen, die innerhalb eines ökonomischen und sozialen Rahmens von den Menschen wahrgenommen werden, die in diesem Stadtteil leben. Eine Funktionsänderung bedingt daher auch eine Änderung in der Zusammensetzung der Menschen, die in diesem Gebiet leben.

Auf diese reale Bedrohung und der daraus folgenden Verunsicherung reagierten viele Hauseigentümer mit einer Einschränkung ihrer privaten Investitionstätigkeit, d. h. sie ließen ihre Häuser mehr oder weniger wie sie waren, weil sie nicht wußten, ob und wie sie zukünftig darin leben würden. Die Verschlechterung des baulichen Zustandes im Viertel wiederum veranlaßte die am meisten bedrohten Bevölkerungsgruppen (z. B. junge Familien mit schulpflichtigen Kindern) zum Umzug in andere Stadtteile. Die freigewordenen Wohnungen wurden von Bevölkerungsgruppen eingenommen, die entweder in ihrer ökonomischen Situation auf billige Mieten angewiesen waren (z. B. Studenten) oder die in anderen funktionierenden Wohnquartieren wegen ihrer sozialen Außenseiterrolle nicht erwünscht waren (z. B. Gastarbeiter). Für diese Gruppen war die Sanierung auch keine Bedrohung, weil ihr Aufenthalt meistens sowieso nur vorübergehender Natur ist. Besonders für die Studenten stellt das Wohnen im Ostertor quasi eine „touristische Attraktion“ dar. Auf jeden Fall veranlaßte diese beginnende Umschichtung der sozialen Struktur weitere Gruppen zum Verlassen des Quartiers. Zurück bleiben neben den bereits erwähnten Gruppen die ökonomisch oder altersmäßig immobilen Bevölkerungsgruppen.

Welche Funktion hat das Ostertor-Remberti-Viertel heute? Für Bremer Verhältnisse stellt es so etwas ähnliches dar wie ein „Quartier Latin“. Die wesentliche Ursache liegt darin, daß Bevölkerungsgruppen wie Studenten, Gastarbeiter und ökonomisch Unterprivilegierte in ihren Verhaltensweisen stark außenorientiert sind, h. d. sie sind innerhalb des Quartiers sozialisationsfähiger als z. B. Angehörige des Mittelstandes. Weiter haben sich zahlreiche Läden oder Kneipen angesiedelt, die in ihrem Angebot auf diese Gruppen ausgerichtet sind und für die die niedrigen Altbaumieten eine wesentliche Existenzbedingung darstellen. Allgemein kann gesagt werden, daß die Nutzungsbindungen innerhalb des Viertels abgenommen haben und so die Verfügbarkeit für die Bewohner größer geworden ist.

1.3 Zukünftige Strukturveränderungen

Die Frage muß beantwortet werden, welche Funktion dieses Viertel nach der Sanierung und dem Bau der Osttangente sinnvollerweise wahrnehmen soll. Die Planung kann eine solche Funktion ja nicht einfach autonom setzen, sie kann höchstens Entwicklungsprozesse induzieren. Die Frage nach der zukünftigen Funktion kann also nur beantwortet werden, indem der durch die Sanierung und die Osttangente angeregte strukturelle Veränderungsprozeß beschrieben und analysiert wird.

Es ist klar, daß während der Bauzeit der Trasse in den angrenzenden Gebieten eine private Erneuerung nicht stattfinden wird. Der bauliche Verfallsprozeß wird sich vom Trassenrand weiter in das Gebiet fortsetzen, um so mehr, als die Sanierungsdurchführung ein Jahre dauernder Prozeß ist, in seinen Auswirkungen der vergangenen Entwicklung ähnlich, die aufgrund allgemeiner Unsicherheit und Bedrohung zum teilweisen Verfall des Gebietes geführt hat.

Nach Fertigstellung der Trasse werden so rund 90 Prozent des Sanierungsgebietes neu bebaut werden müssen. Dieses Großprojekt kann nicht von privaten Bauherren, sondern nur von einer oder mehreren großen Baugesellschaften in einem Zuge geplant und durchgeführt werden. Wie würde nun eine Wohnbebauung aussehen?

Mit Sicherheit werden Sozialwohnungen nur in den bekannten großen Einheiten errichtet (nach dem Motto: mit vielen Fertigteilen immer die gleiche Eintönigkeit). Das liegt weniger an den immer vorgebrachten innerbetrieblichen Kosten- und Rationalisierungsgründen, sondern daran, daß die Entwicklung billiger und den Wohnbedürfnissen mehr gerecht werdender Bauformen von den Baugesellschaften bisher in sträflicher Weise vernachlässigt und durch den Staat auch nicht gefördert worden ist.


Werden Wohnungen für den sogenannten „gehobenen Bedarf“ gebaut, wird man der Architektur sicherlich mehr Mühe widmen.

Gleichgültig, ob sozialer Wohnungsbau oder Privilegierten-Wohnungsbau, in jedem Falle werden die Mieten so hoch sein, daß sie die ökonomischen Möglichkeiten des größten Teils der jetzt im Ostertor-Remberti-Viertel lebenden Gruppen übersteigen werden. Auch die Altbaumieten und die Kosten anderer Nutzungen werden steigen. Die soziologische Struktur würde sich also ebenso wie die bauliche ändern müssen. Das ist auch logisch, oder kann man sich ein Quartier Latin im sozialen oder gehobenen Wohnungsbau vorstellen?

Es ist also unbestreitbar, daß der jetzige Zustand und die jetzige Funktion des Ostertor-Remberti-Viertels im Falle der Sanierung und des Baus der Osttangente nicht erhalten werden können.

**Eigentum
wird
gross
geschrieben**

BREMISCHE VOLKSBANK e.G.
Bremen, Domsheide 14
(Haus der Volksbank)

Denn Eigentum macht unabhängig, gibt Sicherheit. Wir beraten Sie in allen Fragen der Geldanlage und der Eigentumbildung. Dazu gehört auch das Bausparen mit unserer  **Bausparkasse Schwäbisch Hall**. Bausparer haben es leichter, zu Haus- und Wohnungseigentum zu kommen. Und auch dem Hausbesitzer bietet Bausparen eindrucksvolle Vorteile. Lassen Sie sich gründlich beraten.

Ihre VOLKSBANK

VOLKSBANK BREMEN-NORD e.G.
Vege sack, Am Sedanplatz
Lesum, Hindenburgstraße 3

Bisher wurde das Gebiet nur bezüglich seiner Funktion als Wohnstandort diskutiert. Wird die Osttangente jedoch nicht nur als technisches Bauwerk betrachtet, sondern als eine auf die wirtschaftliche Produktivität ausgerichtete Infrastrukturinvestition, kann dieses Gebiet langfristig nicht primär als Wohnstandort betrachtet werden.

Durch die Osttangente ergeben sich positive externe Effekte, da sie das Ostertor-Remberti-Gebiet als City-Rand-Gebiet optimal erschließt. Diese enorme Standortaufwertung bewirkt steigende Bodenpreise, wodurch diese Grundstücke Nutzungen zugeführt werden, die diese Preise auch bezahlen können. Konkret heißt das, daß die Wohnnutzung langfristig von tertiären Arbeitsplätzen verdrängt werden wird.

Wie noch gezeigt wird, ist der Bau der Osttangente ein integraler Bestandteil der zentralistischen Stadtentwicklungskonzeption. Denkt man diese Konzeption konsequent zu Ende, dann wäre diese Rieseninvestition „Osttangente“ doch eine riesige Fehlinvestition, wollte man das somit optimal erschlossene Gebiet vorwiegend als Wohnstandort nutzen. Ebenso sinnvoll wäre es, eine Fabrikhalle zu bauen, um anschließend ein Fahrrad darin unterzustellen.

Im Sinne des zentralistischen Stadtentwicklungskonzeptes kann das von der Osttangente erschlossene Ostertor-Remberti-Viertel sinnvoll nur als Standort tertiärer Arbeitsplätze mit den notwendigen Ergänzungseinrichtungen gesehen werden, d. h. als wirkliches Cityergänzungsgebiet. Etwas anderes wäre stadtökonomisch nur schwerlich zu vertreten, da sich auch die kommunale Investitionspolitik an ihrer Effektivität messen lassen muß, wobei der Maßstab im Sinne der zentralistischen Konzeption immer eine Erhöhung des Sozialproduktes darstellt.

2. Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Entwicklungsstrategie

2.1 Das zentralistische Entwicklungskonzept

Zentralistische Entwicklungen sind heute in praktisch jeder größeren Stadt zu beobachten; eine wesentliche Ursache liegt darin, daß Unternehmen des arbeitsplatzintensiven tertiären Sektors ihre günstigsten Marktbedingungen in der Konzentration an Standorten sehen, die aufgrund optimaler Erschließung durch Straße und öffentlichen Nahverkehr die Erreichbarkeit für möglichst viele Arbeitskräfte und Abnehmer garantieren.

Insofern ist der Ausbau der Verkehrssysteme Straße und Schiene Voraussetzung einer solchen Entwicklung, gleichzeitig jedoch auch deren Ergebnis insofern, als die Notwendigkeit dieses Ausbaus ständig wieder von neuem erzeugt wird.

Die Konzentration von Büros und Kaufhäusern in der City und City-Randbereichen bewirkt über die Bodenpreise die Verdrängung von Wohnen und anderen ökonomisch schwächeren Nutzungen in entferntere Bereiche der Stadt oder an ihre Peripherie. Es entstehen Trabantenstädte ohne jegliche Mischung mit anderen Funktionen, aus denen täglich die Arbeitskräfte in die Innenstadt und zur Wohnung zurück befördert werden müssen. Der durch wirtschaftliche Interessen determinierte Bodenmarkt bestimmt so wesentlich die räumliche Ordnung der Stadt, wobei naturgemäß nicht die Bedürfnisse der Bewohner, sondern die der wirtschaftlichen Kräfte selbst im Mittelpunkt stehen.

Neben der Monostruktur der Wohngebiete und der daraus resultierenden Probleme ist ein ungeheures Anwachsen des Verkehrs die Folge dieser Funktionstrennung. Soll dieser Verkehr bewältigt werden, müssen Straßen und der öffentliche Nahverkehr immer stärker ausgebaut werden, und zwar zentralistisch auf die City ausgerichtet. Dieser Ausbau stärkt jedoch erneut den Standortwert der City und City-Randbereiche, was eine weitere Besetzung mit tertiären Arbeitsplätzen zur Folge hat, wodurch der Verkehr erneut anwächst. Dazu kommt, daß durch den Ausbau des Verkehrsnetzes selbst zahlreiche citynahe Wohnungen an den Stadtrand verdrängt werden. Der Verkehr, selbst Resultat einer Entwicklung, die zu Trennung der Funktionen geführt hat, wird so gleichzeitig wieder Ursache.

An dieser Stelle muß auch Kritik geübt werden an den Verkehrsprognosen. Natürlich sind diese Verkehrsprognosen in sich richtig. Problematisch sind jedoch die diesen Prognosen zugrundeliegenden Annahmen, die ganz im Sinne des beschriebenen zentralistischen Modells gemacht werden. Verkehrsprognosen liegen immer ein bestimmtes Netz und eine angenommene Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten zugrunde. Werden diese Voraussetzungen geändert, verändern sich durch die Ergebnisse die Prognosen. Es besteht so die Gefahr, daß Verkehrsprognosen über den Vorwand von technisch nicht anfechtbaren Ergebnissen zur scheinwissenschaftlichen Grundlage von Entscheidungen werden, die im Zuge der weiteren Entwicklung sich als falsch herausstellen werden. Denn ein zentralistisches Entwicklungskonzept wird langfristig die Stadt funktionsfähig und auch unbewohnbar machen.

Das bisher allgemein beschriebene zentralistische Konzept lag auch der Entwicklung Bremens nach dem Kriege zugrunde. Dies kommt vor allem zum Ausdruck im Verkehrskonzept, das den Versuch unternimmt, über Radialen und Tangenten die City zu erschließen. Eine notwendige Konsequenz daraus war die Umstrukturierung der Herdentorsvorstadt zum City-Ergänzungsgebiet.

Auch im Wohnungsbau entspricht die heutige konkrete Situation Bremens der oben allgemein beschriebenen Entwicklung. Standortentscheidungen wie etwa die Neue Vahr, Blockdiek, Huchting, Kattenturm, Kattenesch oder Osterholz-Tenever weisen alle dieselben Kennzeichen auf: Standortlage und monostrukturierte Nutzung. Über ein aufwendiges Verkehrskonzept muß nun versucht werden, die peripher wohnenden Arbeitskräfte und Konsumenten zur City zu bringen. Unter welchen erheblichen Eingriffen in die Stadtstruktur ein solches Konzept nur realisierbar ist, kann am Breitenweg und an dem beabsichtigten Bau der Osttangente nachgewiesen werden. Die Straßenbaumaßnahme allein erfordert schon einen umfangreichen Abriß von Wohnungsbausubstanz, die auch langfristig noch nutzbar wäre. Eine weitere notwendige Folge ist ein verstärkter Ausbau der Radialen, die in diesem Verkehrskonzept Zubringerdienste leisten. Das bedeutet konkret: Verbreiterung der Schwachhauser Heerstraße, der Bismarckstraße, des Osterdeichs und der Kattenturmer Heerstraße, weiterer Abriß von Wohnbausubstanz und Baumbestand.

Die Sanierung des Ostertorgebietes kann also nicht als ein isoliertes Problem betrachtet werden. Vielmehr ist die Sanierung ein Mittel zur weiteren Realisierung des zentralistischen Entwicklungskonzeptes, dessen notwendige Konsequenz die Zerstörung innerstädtischer Mischbausubstanz ist zugunsten einer höheren ökonomischen Verwertbarkeit des Bodens und damit einer monostrukturierten Nutzung durch Betriebe des tertiären Sektors. Gleichzeitig muß am Stadtrand wieder ein neuer Wohntrabant errichtet werden mit erheblichen kommunalen Kosten für die notwendigen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

2.2 Chancen einer dezentralen Konzeption

Eine mögliche Alternative wäre zu sehen in einem mehr dezentral ausgerichteten Entwicklungsmodell.

Ein dezentrales Stadtentwicklungsmodell ist definiert durch eine stadtteilbezogene Zuordnung von Wohnungen und Arbeitsplätzen sowie einer stadtteilbezogenen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des periodischen und aperiodischen Bedarfs. Voraussetzung dafür ist die Dezentralisierung der Standortwerte, die sich aus unterschiedlichen Erschließungswerten ergeben (die Erschließung bildet das einzig effektive kommunale Steuerungsinstrument), d. h. konkret, es muß an mehreren Stellen in der Stadt gleichartige Standortvorteile geben.

Die Folgen einer solchen Zuordnung der Nutzungen, also einer Funktionsmischung, sind darin zu sehen, daß Monostrukturen von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen nicht entstehen. Das Verhindern der Monostrukturen führt gleichzeitig zu einer erheblichen Verringerung des Verkehrsaufkommens und verhindert damit auch die Notwendigkeit immer neuer Straßenbaumaßnahmen.

Jetzt solide bauen

AUFRUF!

Fachleute und Bauherren! Vergleichen Sie POROTON mit allen bisher üblichen Wandbaustoffen. Sie werden nichts Besseres finden! Die Wände sind das Wichtigste am ganzen Haus. Gerade jetzt Qualitätsbaustoffe bevorzugen und trotzdem Geld sparen! Schreiben Sie uns oder wenden Sie sich an den POROTON Beratungs-Service Ihres Baustoffhändlers!



OLTMANN'S
POROTON
der patentierte Markenziegel

Ziegelwerke HEINRICH OLTMANNS
2905 Edewecht, Tel. (0 44 05) 1 21

4 wichtige Tips für Ihre Fassadensanierung

- 1** Lassen Sie sich von keinem Fremden ein X für ein U vormachen!
- 2** Geben Sie den Auftrag nur dem Malermeister Ihres Vertrauens, im Zweifelsfall einem Mitglied Ihrer örtlichen Malerinnung!
- 3** Verlangen Sie die Anwendung des AQUADUR-Anstrichsystems!
- 4** Wählen Sie eine farbige Gestaltung, triste Umwelt gibt es genug!

Mit AQUADUR® erreichen Sie dauerhafte Rissdichtigkeit, Feuchtigkeitsisolierung, Schutz gegen Schlagregen, mit einem Wort

gesunde Außenwände

für ungewöhnlich lange Zeit. AQUADUR® löst das Problem der Putzrisse und garantiert Ihnen die längste Praxisbewährung.

Schon 15 Millionen qm sind damit gesundbeschichtet!

UNITECTA Oberflächenschutz GmbH
463 Bochum-Gerthe



Der verbleibende Verkehr kann durch ein Verkehrssystem, das sich an einer Folge von kleineren Stadtteilzentren und deshalb meist an einer linearen Struktur orientiert, ohne größere Eingriffe in die Stadtstruktur bewältigt werden, da durch diese Dekonzentration der zur City hin zunehmende Verkehr abgebaut wird. Das gilt sowohl für den Individualverkehr als auch für den öffentlichen Nahverkehr. Übergeordnete Straßen in Randlage der Stadtbereiche und das öffentliche Nahverkehrsmittel in der Mitte ermöglichen im Zusammenhang mit dem in historischen Stadtteilen vorhandenen feinmaschigen Straßennetz eine ausreichend gute Erschließung. Die Siedlungsstruktur Bremens zeigt aufgrund ihrer (noch) ausgeprägten linearen Entwicklung auf der rechten Weserseite — weniger eindeutig auch auf der Neustadtseite — konkrete Ansatzpunkte für ein oben allgemein skizziertes Konzept. In den Mischgebieten der östlichen und westlichen Vorstädte ist die Nähe von Wohnen und Arbeiten Realität. Erholungsflächen und Sondernutzungen (z. B. Krankenhaus) konnten in die Stadtbereiche integriert werden. Ein hoher Anteil der Bevölkerung hat unmittelbar Zugang zu Naherholungsbereichen oder zur offenen Landschaft.

3. Empfehlungen

Das Stadtentwicklungskonzept muß langfristig auf ein dezentrales Modell umgestellt werden, d. h. die Zuordnung von Wohnungen und Arbeitsplätzen muß neu definiert werden. Die Verkehrsplanung muß nicht nur in ein solches Konzept integriert, sondern primär diesen Bedürfnissen entsprechend entwickelt werden. Besonders gründlich müssen die Möglichkeiten der Stadt untersucht werden, mittels von Infrastrukturinvestitionen eine solche Entwicklung zu steuern.

Diese Aspekte sollten schon bei der Diskussion über die Lebensqualität und das Wachstum Bremens sowie bei der Vorbereitung des Generalverkehrsplanes und der Neufassung des Flächennutzungsplanes berücksichtigt werden.

U. E. müßte dies eine der dringlichsten Aufgaben des neu zu schaffenden Referates für Stadtforschung sein.

Verzicht auf den Bau der Osttangente

Das Verkehrsnetz im Ostertorgebiet und in der gesamten östlichen Vorstadt kann unter diesen Gesichtspunkten folgende Gestalt annehmen:

- Beschränkung des Nord-Süd-Verkehrs auf Georg-Bitter-Straße/Habenhauser Brücke im Osten und Stephanibrücke im Westen.

Auf diese Weise kann ein großer Anteil des Zielverkehrs über die Weser, der aus dem nordöstlichen Bereich der Stadt kommt, unmittelbar auf die linke Weserseite geleitet werden, ohne die Innenstadt und die innenstadtnahen Wohngebiete zu belasten.

- Innerstädtischer Verkehr zwischen City und Neustadt über Bürgermeister-Smidt- und Große Weser-Brücke.

Es muß bezweifelt werden, ob das geringe Verkehrsaufkommen aus Schwachhausen, Horn-Vahr, das sein Zielgebiet auf der linken Weserseite hat, nicht durch die bestehenden Straßen und Brücken bewältigt werden kann.

- Ein Verzicht auf die Osttangente erfordert den Anschluß des Breitenweges über die Bismarckstraße an die Georg-Bitter-Straße (zur sinnvollen Auslastung des Tangentenvierecks ist diese Maßnahme aber ohnehin erforderlich).

- Erhaltung der Bebauung und des Baumbestandes am Osterdeich. Eine geringfügige Verbreiterung ist auch ohne Abriß möglich.

- Ausnutzung des bestehenden feinmaschigen Straßennetzes zur Verkehrsverteilung. Die östliche Vorstadt verfügt über drei bis vier funktionsfähige Ost-West-Verbindungen.

- Verzicht auf Fußgängerstraßen, die als Folgemaßnahmen Straßendurchbrüche nach sich ziehen (St.-Pauli-Durchbruch) und damit Wohnquartiere zerstören.

Es muß versucht werden, das Ostertor langsam und behutsam wieder einer Funktion als sozial stabilisiertes, innerstädtisches Wohngebiet zuzuführen. Die Planung sollte nicht von einer großen Baugesellschaft, sondern von der Stadt zusammen mit privaten Bauherren und auch Mietern durchgeführt werden. Die Bodenpolitik der Stadt in den letzten Jahren ist dazu eine geeignete Grundlage.

Ein wichtiger positiver Effekt einer solchen Maßnahme ist der Schutz des Steintors vor einer ähnlichen Entwicklung, wie sie das Ostertor-Gebiet in den vergangenen Jahren erfahren hat. Denn ein City-Ergänzungsgebiet Ostertor-Remberti hätte auch erhebliche Auswirkungen auf das Steintor. Der Anspruch der Bevölkerung auf paritätische Mitbestimmung in der Stadtplanung wird im Zuge der angestrebten und auch in diesem Hause vertretenen gesellschaftspolitischen Reform weiter fortschreiten, d. h. sie wird lernen, ihre Bedürfnisse besser und stärker zu artikulieren und auch zu erkennen, welche Interessen einer Befriedigung dieser Bedürfnisse entgegenstehen.

Eine Stadtplanung, die diese Bedürfnisse ernst nimmt, muß dieser Demokratisierung der Planung entsprechen durch eine offene Diskussion aller Alternativen und deren Konsequenzen.

4. Anhang

Zur Priorität des öffentlichen Personennahverkehrs

Gründe, dem öffentlichen Personennahverkehr Priorität gegenüber dem Individualverkehr einzuräumen, sind hinlänglich bekannt und haben zum Teil auch Eingang in den Entwurf zum Stadtentwicklungsprogramm Bremen gefunden. Hier möge zur Ergänzung der Hinweis genügen, daß erhebliche Teile der Bevölkerung stets von der Benutzung des Autos ausgeschlossen bleiben werden.

Obwohl die Priorität des öffentlichen Personennahverkehrs weitgehend anerkannt wird, werden weiterhin Stadtschnellstraßen gebaut, um einem prognostizierten Verkehrsaufkom-

men gerecht zu werden. Dabei wird außer acht gelassen, daß alle Prognosen auf bestimmten Voraussetzungen beruhen und daß prognostizierte Entwicklungen nicht zwangsläufig eintreten, sondern nur, wenn nichts dagegen unternommen wird, d. h. an den Voraussetzungen manipuliert wird.

Unbeachtet bleibt auch der von neuen Straßen ausgehende Sogeffekt und die Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Der Sogeffekt besagt, daß Fahrten ausgeführt werden, die ohne die betreffenden Straßenbauten unterblieben wären. So führte z. B. der Bau des Frankenschnellweges Nürnberg — Fürth — Erlangen zu einer Steigerung des Gesamtverkehrs von ca. zwölf Prozent bezogen auf den Frankenschnellweg und parallel verlaufende andere Straßen.

Dem öffentlichen Nahverkehr werden durch den attraktiven Ausbau der Stadtschnellstraßen weitere Fahrgäste entzogen, was zur Folge hat, daß entweder die Subventionierung des öffentlichen Personennahverkehrs erhöht werden muß, also die Kommunen volkswirtschaftlich ungünstige Parallelinvestitionen tätigen, oder der Tarif erhöht oder das Verkehrsangebot eingeschränkt werden muß, was in krassem Widerspruch zu dem Ziel steht, dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang zu geben.

Daß weiter Autofahrer auf das öffentliche Personennahverkehrsmittel umsteigen, wird nur zu erreichen sein, wenn das Angebot der öffentlichen Nahverkehrsmittel durch vielfältige Maßnahmen verbessert und gleichzeitig das Straßennetz nicht wesentlich ausgebaut wird. Ein nicht dem prognostizierten Bedarf entsprechendes Straßennetz ist somit geradezu die Voraussetzung für ein städtisches Nahverkehrskonzept, in dem der öffentliche Personennahverkehr Vorrang genießt, denn der Individualverkehr erweist sich als ein „lernendes System“; die Fahrzeuglenker fahren nicht täglich aufs Neue in einen Verkehrsengpaß hinein und verbringen dort unerfreuliche Wartezeiten, sondern sie suchen nach einem Ausweg: sie wählen eine andere Route oder aber sie benutzen ein anderes Verkehrsmittel.

Da spricht man von 800 Millionen Baukosten, und in Wirklichkeit sind es nur auf die eigentliche Aufgabe zurückgeführt 200 Mill., wie die nachfolgende schon mehrfach veröffentlichte Übersicht zeigt:

Tatsächliches Bild der Kostenübersicht

| | |
|---|----------------------------|
| Straße vom Rembertikreisel in Normalebene bis zum Ostertor (Altenwall) mit vier Fahrspuren in zwei Richtungsfahrbahnen, dazwischen breiter Grünstreifen | DM 12 Millionen |
| Straße vom Ostertorsteinweg bis zum Osterdeich in derselben Ausführung | ca. DM 7 Millionen |
| Weserbrücke | |
| Straße über dem Werder, kleine Weser bis Neuenlander Straße | DM 125 Millionen |
| | DM 144 Millionen |
| Hochstraße vom Rembertikreisel bis Osterdeich | DM 50 Millionen |
| insgesamt | DM 194 Millionen |
| | <u>DM 200 Millionen</u> |
| Bauzeit 4 bis 6 Jahre | |
| Bund 60 % der Kosten | DM 120 Millionen |
| Bremen 40 % der Kosten | DM 80 Millionen |
| 100 % | <u>DM 200 Millionen</u> |
| ■ 80 Millionen DM Bremen | |
| d. h. — per Anno 4 bis 6 Jahre | <u>rd. DM 15 Millionen</u> |

Da spricht man von einer siebenjährigen Bauzeit und weiß, daß die erste Baustufe in einem Jahr ihre Erledigung finden kann, die zweite Baustufe dann folgen könnte mit einem Baujahr, wenn man es will und für notwendig erachtet.

Die dritte Baustufe — die Brücke — wird man aus der Erfahrung städtebaulicher Maßnahmen erst Jahre später mit einer Bauzeit von zwei Jahren ausführen. Was sollen solche falschen irreführenden Bauzeiten?

Weiter sagt man, die Osttangente belaste verkehrlich die Bismarckstraße u. a. Das Gegenteil ist der Fall. Warum sagt man den Bürgern nicht die Wahrheit, daß ein Nichtverwirklichen der Osttangente die Straßen Osterdeich, Vor dem Steintor, Ostertorsteinweg, Bismarckstraße usw. in einem Ausmaß belasten wird, wie es heute noch gar nicht vorstellbar ist.

Diese wenigen Beispiele zeigen schon, daß nur Ideologen eine Stadt, eine Gesellschaft auf den Kopf stellen. Trotz Kenntnis der echten Angaben wird in langen Schriftsätzen das Gegenteil behauptet und formuliert.

Noch unbegreiflicher ist es, daß fünf Mitarbeiter der Bauverwaltung den fachlichen Hintergrund liefern und bald das eine bald das andere übertrieben dargestellt wird. Man kann nur annehmen, daß man wider besseres Wissen von einer zentralistischen Konzeption spricht und nicht einmal gemerkt hat, daß unsere Stadt seit Großvaterszeiten schon von ihrer Anlage her als „Bandstadt“ anzusehen ist und ihre Gründer das dezentrale Konzept praktizieren mußten.

Aber mit Planungsideologien läßt sich auch köstlich streiten und eine ganze Stadt in eine planerische Unordnung bringen. Man ist auch nicht bereit, die guten Vorbilder der Vergangenheit und der Gegenwart zur Kenntnis zu nehmen und sich ihres Rates und ihrer Hilfe zu bedienen.

Es ist nun einmal Tatsache und bleibt aufgrund von guten und bitteren Erfahrungen im Leben das Vorrecht der alten Menschen, mehr zu wissen und mehr zu können. Dabei soll nicht außer acht bleiben, daß es auch das Vorrecht der jungen Generation ist, mit neuen Gedanken und Ideen auf den Plan zu treten, aber dieses nicht mit der Absicht, alles umzufunktionieren und ideologisch durchzusetzen.

Der Schriftsatz der fünf jungen Herren der Bauverwaltung und das Schreiben des Ortsvereins Altstadt im Unterbezirk Bremen der SPD an die Mitglieder und die Gäste der SPD-Bürgerschaftsfraktion sind Dokumente von Ideologen und Utopisten, die den Bürgern der Stadt und des Siedlungsraumes einen „Bärendienst“ erwiesen haben.

Sie verdienen mit Recht die nachfolgenden Worte, wie sie Bürgermeister Sabais (SPD) aus Darmstadt anlässlich der

Tagung des Deutschen Pfarrerbundes 1972 in Bremen, die unter dem Thema „Bauen — Erbauen — Verbauen?“ stand, formulierte:

„Mit falsch gebauten Städten kann man eine Gesellschaft und eine Demokratie genau so ruinieren wie durch die Errichtung eines totalitären Regimes.“

Die zwei Schriftsätze sollte jeder aufmerksam lesen, auch das, was zwischen den Zeilen steht. Jeder verantwortungsbewußte Leser wird als Bürger der „Freien Hansestadt Bremen“ entdecken und feststellen, das ist nicht das alte, aber stets der Zukunft zugewandte Bremen von Arbeitern und Kaufleuten.

Die nachfolgenden zwei Leserbriefe zeigen, was Planungs-ideologen und Utopisten alles auslösen können. Die Wahrheit muß jeden Tag verteidigt werden!

Leserbrief

„Bremen und die Osttangente“ zum Bericht von Julius Meyer „Mozarttrasse muß sein“ vom 20. 9. 1975, Bremer Nachrichten und Weser-Kurier.

Herrn Julius Meyer, Bremen/Neustadt, ist für seine Stellungnahme zur Osttangente (Mozarttrasse) aus gesamtbre-mischer Sicht sehr zu danken. Im Anschluß an seine Ausführungen sollten einige Vorgänge in Erinnerung gerufen werden:

1. Ein ordentlicher Beschluß der Bremischen Bürgerschaft, den „Bebauungsplan 418“ — Osttangente — aufzuheben und damit das Tangentenviereck nicht zu schließen, wurde bis heute nicht gefaßt.

Vielmehr hat sich die SPD-Fraktion der Bremischen Bürgerschaft im Dezember 1973 durch ein zehneitiges Schreiben des Herrn Kerstein (Ortsverein Altstadt SPD) vom 30. 11. 1973 an die Mitglieder und Gäste der SPD-Bürgerschaftsfraktion, sowie durch ein Schreiben von fünf Mitarbeitern der Bauverwaltung vom August 1973, in dem sie den angeblich „sachlichen Hintergrund“ gegeben haben, von Ideologen umstimmen lassen.

Herr Kerstein hat versucht, die Bürgerschaft mit Angaben über Baukosten in Höhe von 600 Mill. DM zu schrecken. Diese Zahlen sind falsch!

Es wurden in diese Summe Maßnahmen einbezogen, die mit der Osttangente nicht zusammenhängen. Die tatsächlichen Baukosten beliefen sich damals insgesamt auf 200 Mill. DM. Auf den Bund entfallen davon 120 Mill. DM, für die Stadt Bremen verbleiben 80 Mill. DM (Kostenstand 1974).

2. Der am 3. 6. 1959 beschlossene „Bebauungsplan 418“ — Osttangente — hat also noch volle Rechtsgültigkeit.

Die Stadt hat nach Beschluß dieses Bebauungsplanes Grundstücke im Werte von 30—40 Mill. DM erworben. Dazu kommen die Abbruchkosten und die Kosten des Wiederaufbaues der Betriebe und Wohnhäuser der Bürger, die im Vertrauen auf die Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft freiwillig ihre Grundstücke an die Stadt verkauft haben.

3. Die Kritik von Teilen der SPD an dem Ausbau der Osttangente könnte man in einigen Punkten verstehen, wenn man nicht wüßte, daß die SPD es war, die 1949 einen politischen Beschluß gegen die Empfehlungen der „Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung“ faßte, und damals die Trasse des „Teirlings“ beschloß, die zu der Durchschneidung der Bahnhofsvorstadt mit dem Rembertiring und zu dem Rembertikreisel geführt hat.

4. Immer wieder wird vergessen, daß mit der Osttangente nicht allein die Möglichkeit zu einem neuen Übergang über die Weser geschaffen werden soll, sondern auch **eine bessere Verbindung der nördlichen Teile** der östlichen Vorstadt und der Schwachhauser Vorstadt einschl. des Einzugsverkehrs aus der Neuen Vahr mit der Altstadt durch das Ostertor und über den Altenwall, die das Herdentor entlasten soll.

Außerdem wird eine **leistungsfähige Querspange** zwischen dem Rembertikreisel und dem Osterdeich zur **Entlastung** des dicht angebauten **Straßenzuges Dobben-Sielwall** beitragen.

5. Die Vorstadt vor dem Ostertor ist schon lange nicht mehr ein reines Wohngebiet*. In diesem Bezirk befinden sich 400 bis 500 Betriebsstätten mit 4000 bis 5000 Beschäftigten. Eine Befragung durch die Kammern hat bestätigt, daß diese Betriebe den Bezirk nicht verlassen wollen.

6. Nach der Wahl zur Bürgerschaft wird jetzt bekannt, daß die „Bremische Gesellschaft“, d. h. die Stadt selbst, im Bereich der Osttangente

5 Häuser wieder instandgesetzt hat,
7 Häuser z. Z. instandsetzt,
50 Häuser instandsetzen will

und dafür 1975 DM 1,25 Mill. an Steuergeldern aus- gibt. 1976 sollen rd. DM 4,6 Mill. für Instandsetzung bereitgestellt werden.

Warum wurde bis heute in dem Stadtabschnitt zwischen „Osterdeich — Mozartstraße — Ostertorsteinweg — Sielwall“ keine Erneuerung der Gebäude eingeleitet und gefördert? Es gibt keine überzeugenden Gründe, dies nicht zu tun!

7. Aufgrund des neuen Denkmalschutzgesetzes vom Mai 1975 sollen ca. 25 Häuser im Trassenbereich in die Denkmalliste eingetragen werden.

8. Nach dem Besuch durch die „Deutsche Akademie für Städtebau“ 1949 und nach den Beschlüssen der Bebauungspläne 418 Osttangente (1959) und 419 St.-Pauli-Durchbruch (1960) haben die Mitbürger in diesen Gebieten ihre Grundstücke an die Stadt verkauft und damit der ganzen Stadt einen Dienst erwiesen. Sie bauten neu in anderen Stadtteilen oder verließen Bremen.

Rd. DM 50 Mill. sind in 25 Jahren für die Osttangente ausgegeben worden, um das letzte Stück in einer Länge von rd. 3 km des insgesamt 16 im langen Tangentenvierecks der Vollendung zuzuführen, an dem seit 1926/30 ge-

* Der Strukturwandel begann nach 1918 (nicht erst nach 1945).

plant und gebaut ist. Das erste Bauwerk war die im Juli 1939 fertiggestellte Westbrücke.

9. Nach den Vorschriften des Bundesbaugesetzes sind Bauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln und nicht umgekehrt. Eine teilweise Änderung des Flächennutzungsplanes ist insbesondere dann nicht möglich, wenn wichtige Verkehrsadern betroffen werden wie es bei der Osttangente der Fall ist. Der Flächennutzungsplan hat regionale Bedeutung, er ist z. B. expressis verbis Bestandteil der gemeinsamen Landesplanung Bremen/Niedersachsen. Die Osttangente ist daher weiterzubauen!
10. Die „Osttangente“ braucht nicht in einem Zuge, sie kann in drei Stufen ausgebaut werden:
 - (1) eine vierspurige Verbindung im Straßenniveau vom Rembertikreisel zum Ostertorsteinweg (500 m Länge),
 - (2) ihre Verlängerung bis zum Osterdeich (300 m Länge),
 - (3) sobald der Bedarf hierfür besteht, die Brücke über die Weser und ein neuer Straßenzug über den Werder bis zur Neuenlander Straße, rd. 1200 m Länge.

Leserbrief

Der Bericht im Weser-Kurier vom 16. Februar 1976 über den Vortrag, den Prof. Dr.-Ing. W. Wortmann auf Einladung der:

**Vereinigung für Städtebau,
Aufbaugemeinschaft Bremen und
Lüder von Bentheim Gesellschaft**

am 13. Februar 1976 über „Lebensgesetze einer Stadt — Kontinuität und Wandel“ gehalten hat, hat die Frage entstehen lassen, ob die drei Vereinigungen und der Vortragende ihren Standpunkt zur sogenannten Osttangente verändert haben.

Hierzu stellen wir fest:

1. Die drei Vereinigungen und der Vortragende vertreten nach wie vor **uneingeschränkt den vollen Ausbau des Tangentenvierecks**. Sie verweisen auf die im Dezember 1973 in der Schriftenreihe der Aufbaugemeinschaft Bremen erschienenen Dokumentation „Die Osttangente — ihre Aufgabe vor 45 Jahren und heute“.

Die bestehende **Autobahnbrücke** bei Arsten und die **Werderbrücke** übernehmen heute einen Teil der Aufgaben, die vor 45 Jahren allein der Ostbrücke bei der Mozartstraße zugeordnet waren.

Drei Verkehrswege ergänzen einander:

- (1) der um die Stadt gelegte „Autobahnring“
- (2) ein „mittlerer Ring“ mit Werderbrücke
- (3) ein „innerer Ring“ um Altstadt und Neustadt mit Brücke bei der Mozartstr.

2. Die drei Vereinigungen und der Vortragende empfehlen eine Ausführung in Stufen:

Für die erste Baustufe wären nur noch rd. DM 1,5 Mill. Baukosten erforderlich, für die zweite weitere DM 0,5 Mill. Die Auswirkung dieser Querspange auf den Verkehrsablauf wäre außerordentlich groß. Der nächsten Generation könnte man in Ruhe die letzte Baustufe überlassen. Es geht aber nicht an, daß jetzt der „Staat im Staate“ mit ca. 10 Mill. DM der lebenden und kommenden Generation den Weg verbaut!

Die Osttangente ist eine Aufgabe der gesamten Stadt! Kein Stadtteil kann sich einer solchen Aufgabe entziehen, und jeder Bürger trägt für die gesamte Stadt ein Stück Verantwortung.

Wahrlich eine Stadt ohne Konzept?!

Mit freundlichen Grüßen

AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

G. Iversen Dr. Jann J. Lüning Dr. Fr. W. v. Einem

(1) den weiteren Ausbau der Werderbrücke zwischen Habenhausen und Hastedt und ihrer Anschlüsse an beiden Seiten der Weser,

(2) eine vierspurige **Querspange** zwischen Rembertikreisel und Ostertorsteinweg im Straßenniveau (500 m Länge) und anschließend ihre Verlängerung bis zum Osterdeich (300 m Länge),

(3) nach vollem Ausbau der Werderbrücke und ihrer Anschlüsse den Bau einer **neuen Weserbrücke** bei der „Mozartstraße“ und des Straßenzuges am Rande des Stadtweders bis zur Neuenlander Straße (rd. 1200 m Länge).

Die **Querspange zwischen Rembertikreisel und Osterdeich** entlastet die Straße Am Wall und die Altstadt, sie schafft die fehlende zügige Verbindung vom Dobbenweg — Rembertikreisel in die Stadtmitte durch das Ostertor.

Nach Ausbau der Querspange bis zum Osterdeich kann der Osterdeich zwischen Mozartstraße und Altenwall/Tiefer für den Fahrverkehr gesperrt und eine Fußgängerpromenade werden.

Diese unterschiedlichen Aufgaben sind im Zusammenhang zu sehen, auch wenn sie zeitlich getrennt voneinander ausgeführt werden. Die sogenannte Osttangente hat eine Aufgabe zu erfüllen, der sich kein Stadtteil entziehen kann. Jeder Stadtteil und seine Einwohner tragen auch ein Stück Verantwortung für die gesamte Stadt!

Vereinigung für Städtebau Gerhard Müller-Menckens

Lüder von Bentheim Gesellschaft Gerhard Melchers

Aufbaugemeinschaft Bremen Gerhard Iversen

Der Vortragende bei der Veranstaltung Wilhelm Wortmann

Joh. Holtz & Co.

Aufzüge und Hebezeuge jeder Art



BREMEN-HORN

Leher Heerstraße 84

Telefon 23 60 19

Heizungs- und Klimaanlagen



Rud. Otto Meyer

Bremen

Postfach 552

Tel. 500227

● Nun die Osttangente kurzgefaßt!

1924 erste Überlegungen, Weserübergänge außerhalb der Altstadt zu bauen, Am Sielwall und in Woltmershausen,

- 1925 Beschluß, einen „Generalsiedlungsplan“ auszuarbeiten und hierzu zwei auswärtige Gutachter von Rang hinzuzuziehen:

Prof. Dr. Fritz Schumacher, Oberbaudirektor in Hamburg, und Prof. Dr. Otto Blum, Professor an der TU Hannover (für Verkehrswesen, bes. für Seehäfen und Eisenbahn).

- 1926/30 Vorschläge

Tangentenviereck um die Altstadt mit Westbrücke neben der Eisenbahnbrücke und Ostbrücke zwischen Mozartstraße und Reederstraße

- *Nordtangente*: Breitenweg — Weide — Schleifmühle — Am Dobben

- *Westtangente*: Neuer Straßenzug neben der Oldenburger Eisenbahn

- *Südtangente*: Neuenlander Straße

- *Osttangente*: Neuer Straßenzug vom Dobbenweg zur Ostbrücke, über den Werder bis zur Neuenlander Straße

- Doppelte Aufgabe der Osttangente:

Verbindung zwischen den beiden Weserufern außerhalb von Altstadt und Wallanlagen und Verbindung des Humboldtstraßenviertels und der Schwachhauser Vorstadt mit dem Ostertor

- „Das Herdentor muß durch das Ostertor entlastet werden!“

- 1936/39 Bau der Westbrücke (neben der Eisenbahnbrücke)

- 1945/48 Aufbauplanung in zwei Gruppen. Beide Gruppen knüpfen an das Tangentenviereck an.

Sondervorschlag des Stadtplanungsamtes: (Wohlgemuth — Tippel): *Halbkreisförmige Umgehung der Altstadt — „Teilring!“*

- 1949 Beschluß der Bürgerschaft, den Teilring auszuführen und dem Rat der „Deutschen Akademie“ nicht zu folgen.

Damit beginnt das Unheil für unsere Stadt!

Die Verbindung mit dem Ostertor, Altenwall, Tiefer wird vergessen.

Über die städtebauliche Einordnung wird nicht gesprochen. Die Angriffe aus dem Stadtteilbeirat sind z. T. stark ideologisch! Die Bevölkerung bleibt ohne Unterrichtung!

Im Spätherbst 1973 Beschluß der SPD-Fraktion: Die Osttangente wird nicht gebaut!

Ein 50jähriges Projekt, das zu mehr als 75% fertiggestellt ist, wird aufgegeben, ohne einen Ersatz zu haben!

Es wäre verständlich, wenn eine Pause eingelegt und eine unabhängige Kommission einberufen würde mit dem Auftrag zu prüfen, ob die Osttangente noch richtig ist.

Das geschieht aber nicht. Neue Bebauungspläne sollen aufgestellt werden, die die Osttangente nicht mehr enthalten und die Trasse verbauen!

Ein wichtiges Stück städtebaulicher Zukunft unserer Stadt steht in Gefahr, verbaut zu werden! Das darf nicht geschehen!

Ein Schildbürgerstreich im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts! Leider ein Streich mit einem ernsten Hintergrund.

Wenn man sich vor Augen führt, welche Tatbestände die SPD-Fraktion der Bremischen Bürgerschaft zum Umkippen brachten, dann begreift man beim nüchternen Überlegen eigentlich nichts mehr.

„Warum haben die Verantwortlichen der SPD-Fraktion und des Senats diese Untersuchung nicht selbst vorgenommen, bevor sie den Wünschen der jüngeren Herren gefolgt sind?“

In diesen Tagen feiern die USA ihr 200jähriges Bestehen. An die Stadt und die Bürger ergeht der mahrende Ruf von dem Präsidenten Abraham Lincoln aus dem Jahre 1861:

„Man kann Leute einige Zeit und einige Leute alle Zeit, aber nicht alle Leute alle Zeit zum Narren halten.“

Planung und Ausführung

von Heizungs-, Klima- und Sanitäreanlagen jeder Größe

**HEIZUNG
KLIMA 
JOHANN E. DECHOW
SANITAR**

28 Bremen Waller Heerstraße 213 Telefon 38 22 75

Neuerscheinung eines alten wertvollen Buches:

„Stadt- und Landesplanung Bremen 1926 – 1930“

256 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. Broschiert DM 45,-

Der Subskriptionspreis beträgt DM 33,—. Er gilt bis zum Erscheinungstermin.

INHALT

| | | |
|-----|---|---|
| I | Iversen | Vorwort |
| | Wortmann | Einführung |
| II | Vorbedingungen der Gesamtplanung | |
| | Thalenhorst | Vorwort |
| | Schumacher | Von der Gliederung städtebaulicher Arbeit |
| | Bahnsen | Städterweiterung bis zur Neuzeit |
| | Blum | Geographische Gegebenheiten |
| | Böhmert | Bevölkerungsentwicklung |
| | Hamens | Anlagen der Wirtschaft |
| | Wortmann | Anlagen des Wohnens |
| | Blum | Reichsbahnanlagen |
| III | Ergebnisse der Planung | |
| | Lempe | Landesplanung |
| | Schumacher | Ziele des Generalsiedlungsplanes |
| | Lempe | Generalsiedlungsplan |
| | Wortmann | Planung für die innere Stadt |
| | Blum | Reichsbahn |
| IV | Biographische Angaben über die Verfasser der Aufsätze | |

„Wenn die Fehler früherer Jahrzehnte auf dem Gebiete des Städtebaues vermieden werden sollen, muß seitens der verantwortlichen Stadtplanungsstelle Vorsorge getroffen werden, daß die Stadt nicht durch plötzliche Entwicklungen überrascht und eine organische Stadtentwicklung in Frage gestellt wird.

Bei der Beurteilung wichtiger Fragen ist versucht worden, klare Rechnung und Schätzung möglichst miteinander in Einklang zu bringen. Daß das emotionale Mittel der Schätzung, d. h. der gefühlsmäßigen Beurteilung bei der Gestaltung der Pläne mit herangezogen werden mußte, wird verständlich sein. Denn es handelt sich zunächst um manche Dinge, die nicht sofort greifbar sind, und deshalb müssen den Planungen vielfach Ideen zugrunde gelegt werden, wie überhaupt ohne Idee keine Schöpferarbeit verrichtet werden kann.

Ob unsere Ideen richtig sind, stellen wir hiermit zur Kritik. Werden sie von denen, die zur Kritik berufen sind, als richtig anerkannt, so wird erst die Zukunft, für die wir arbeiten, entscheiden müssen, in welcher Weise und in welchem Zeitmaß sie auszuführen sind.“

Aus dem Vorwort von Karl Thalenhorst (1931)

In den Jahren 1926 bis 1930 sind auf Anregung des damaligen Senators für das Bauwesen, Dr.-Ing. E. h. Karl Thalenhorst (1876—1964), umfassende städtebauliche Planungsarbeiten ausgeführt worden. Sie sind im Jahre 1931 in einer nichtamtlichen Denkschrift erschienen, die im Verlag von H. M. Hauschild veröffentlicht wurde, „um der Öffentlichkeit Gelegenheit zur Einsicht und Kritik zu geben. Ebenso wichtig wie die Untersuchungen selbst ist ihre verständnisvolle Aufnahme“.

Die Denkschrift enthält 23 Aufsätze der Mitarbeiter an der damaligen Arbeit und der beiden auswärtigen Gutachter, die mit Beschlüssen von Senat und Bürgerschaft im Frühjahr 1926 berufen wurden: Professor Dr.-Ing. E. h., Dr. med. h. c., Dr. techn. h. c. Fritz Schumacher, Oberbaudirektor in Hamburg, und Professor Dr.-Ing. Otto Blum, Technische Hochschule Hannover. Otto Blum ist 1944 bei einem Luftangriff in Hannover gestorben, Fritz Schumacher 1947 in Hamburg. Von den Mitarbeitern an der Stadt- und Landesplanung Bremen lebt nur noch Professor Dr.-Ing. E. h. Wilhelm Wortmann.

Als die Denkschrift erschien, war Bremen von der Weltwirtschaftskrise in besonders starkem Maße betroffen. Die in die Zukunft gerichteten Gedanken fanden deshalb wenig Anklang. An ihre Verwirklichung war kaum zu denken.

Die Denkschrift ist längst vergriffen. Die Restexemplare und alle Druckunterlagen sind bei der Zerstörung des Verlagshauses der Firma Hauschild im Kriege verbrannt. Die geleistete Arbeit hat ihre Bedeutung aber nicht verloren. Sie kann mit Recht eine umfassende Planungsarbeit genannt werden; denn sie enthält neben stadtplanerischen Untersuchungen und Vorschlägen auch wesentliche siedlungsgeographische, wirtschaftliche und soziologische Beiträge.

Die Arbeit kann auch deshalb heute noch Interesse beanspruchen, da sie anschaulich beweist, daß Planungsgedanken einer langen Zeit bis zur Verwirklichung bedürfen. Deshalb ist Kontinuität eine wichtige Voraussetzung für Stadtplanung. Als Beispiele seien das damals empfohlene Tangentenviereck in der Innenstadt genannt sowie die Seehäfen auf dem linken Weserufer und die Notwendigkeit der gemeinsamen Landesplanung im Unterweserraum.

Mir erscheint es notwendig, den Blick erneut auf die nun schon 50 Jahre zurückliegende Arbeit zu lenken. Es ist nicht möglich und auch nicht notwendig, das 365 Seiten umfassende Buch mit 125 Abbildungen und vielen mehrfarbigen Karten im vollen Umfang neu zu drucken. Es mußte eine Auswahl getroffen werden. Ich hoffe, wie der damalige Herausgeber, daß sie „eine verständnisvolle Aufnahme findet“.

Dem Verlag „Der Wiederaufbau“ und dem Druckhaus „H. M. Hauschild“ ist zu danken für die Bereitschaft, den neuen Druck des Werkes zu übernehmen.

GERHARD IVERSEN

Vorsitzender der Aufbaugemeinschaft Bremen

Aufruf zur Vorbestellung!

Der 100. Geburtstag von Senator Dr.-Ing. E. h. Karl Thalenhorst im Dezember 1976 ist ein willkommener Anlaß, das von ihm herausgegebene Buch „Stadt- und Landesplanung Bremen 1926—1930“ neu erscheinen zu lassen. Die Aufsätze dieses Buches geben einen vorzüglichen Einblick in die Breite der damals geleisteten Arbeiten und in die Vielfältigkeit stadtplanerischer Aufgaben.

Das Buch ist ein Dokument bremischer Stadtentwicklung, das für den interessierten Laien wie auch für den Fachmann von hohem Interesse ist, besonders aber für die Beamten und Angestellten in der Verwaltung unserer Stadt sowie für die Politiker, die heute die Verantwortung für die städtebauliche Entwicklung Bremens tragen.

Ermöglichen Sie bitte durch Ihre Vorbestellung den Druck des Buches, damit es im Herbst dieses Jahres ausgeliefert werden kann.

Subskriptionspreis DM 33,—.

Vorbestellungen an:

Verlag Der Wiederaufbau
Katharinenklosterhof 8—10
2800 Bremen 1

Aufbaugemeinschaft Bremen
Katharinenklosterhof 8—10
2800 Bremen 1

Zur Standort- und Strukturpolitik im Einzelhandel

Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e. V.

In Zukunft muß der Einzelhandel mit einem verringerten Anstieg der Masseneinkommen und sinkenden Bevölkerungsziffern rechnen. Die stagnierende Entwicklung hat örtlich zu spürbaren Strukturproblemen geführt. Die Analyse der Entwicklung zeigt, daß hierfür wesentlich das Wachstum neuer Betriebsformen ausschlaggebend war. Von 1965 bis 1975 stieg die Zahl der Verbrauchermärkte und SB-Warenhäuser von 65 auf rund 1 200 mit einem Anteil von fast 10 v.H. am Einzelhandelsumsatz. Ihre Verkaufsfläche wuchs von 0,25 Millionen qm auf etwa 5 Millionen qm. Sie haben also in zehn Jahren eine Stellung erreicht, für die die traditionellen Warenhäuser nahezu 100 Jahre brauchten.

Die Lebensfähigkeit und Anziehungskraft der innerstädtischen Zentren hängt von der Vielfalt der Betriebsformen des Einzelhandels ab, der hier wesentlich höhere Kosten zu tragen hat als in nicht integrierten Standorten.

Ein **Strukturwandel** zur Sicherung der optimalen Versorgung der Verbraucher und zur Erhaltung lebensfähiger Einzelhandelsunternehmen wird bejaht. Er muß sich jedoch organisch vollziehen.

Der Leistungswettbewerb zwischen allen Betriebsformen des Einzelhandels wird von der BAG ebenso bejaht wie die Notwendigkeit, die Lebensfähigkeit der Stadtkerne zu erhalten. Die BAG fordert ein hieran orientiertes Planungs- und Baurecht:

1. Die BAG ist der Auffassung, daß die Entwicklung unseres Lebensraumes von der freien Landschaft bis hin zu den zentralen Orten und ihren Kernbereichen in geordneten

Bahnen verlaufen muß. Deshalb bejahen wir Grundsätze der Raumordnung und Bauplanung, die sich am Gemeinwohl orientieren.

Die Planungen müssen überörtlich koordiniert werden, damit nicht kommunaler Egoismus zu Fehlentwicklungen führt.

2. Durch öffentlich-rechtliche Entscheidungen ist festzulegen, wo gewerbliche Ansiedlungen erfolgen können. Das gilt auch für den gesamten Einzelhandel. Wird eine Fläche von Planungsträgern als bebaubar und nutzbar für ein Einzelhandelsunternehmen ausgewiesen, so darf keinem interessierten Unternehmen verwehrt werden, sich hierum zu bemühen.
3. Es gehört zur Überzeugung der in der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels zusammengeschlossenen Unternehmen, daß im Interesse des Gemeinwohls eine vernünftige Mischung von Klein-, Mittel- und Großbetrieben erhalten bleiben muß. Dies entspricht auch den Interessen aller Betriebe des Einzelhandels.

Stadtentwicklung und die Entwicklung integrierter Einkaufszentren sind ohne diese Mischung nicht denkbar. Nur so wird auch auf die Dauer die optimale Versorgung der Verbraucher gesichert.

Die Mitgliedsfirmen der BAG werden gebeten, bei der Prüfung neuer Standorte auch diesen Grundsatz zu berücksichtigen.



SESAM-Block-, falt- und Schiebewände
GUNFRED-Falt- und Schiebewände
TROAX-Keller- und Garagentrennwände

GUNNAR FREDRIKSON GMBH

Büro Hamburg: Heideweg 7 - 2050 Hamburg 80

Telefon: 0 40 / 7 23 51 41

Büro Rhein-Main — Büro Westfalen

Ihr leistungsstarker Partner für Bremen und Umgebung:



**MALEREI
GLASEREI**

NAGENGAST

282 Bremen 70 - Am Rabenfeld 11

Telefon Sa.-Nr.: (04 21) 66 10 20



**Feuerversicherungsanstalt
der Freien Hansestadt Bremen**

BREMEN, Dobbenweg 10 · Postfach 10 58 69 · Ruf 7 10 18
Geschäftsstelle Bremerhaven: Bürgermeister-Smidt-Str. 87 · Ruf 4 56 74

Wir dienen auch mit anderen Versicherungen!



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

BREMER TREUHAND berichtet

Wohnen in Arbeitsplatznähe bewährt sich

Die besonderen Vorteile ihrer neuen Wohnung in Arbeitsplatznähe genießen inzwischen schon 112 Familien, die bereits in die neue Wohnanlage „Wohlers Eichen“ der BREMER TREUHAND eingezogen sind: Mehr Freizeit morgens und abends durch kürzere Fahrzeit zur Arbeit sowie geringere Fahrtkosten. Die restlichen neuen Mitbewohner des 1. Abschnitts werden im Laufe dieses Jahres einziehen, ebenso die ersten des 2. Abschnitts, in dem noch einige 3-Zimmer-Mietwohnungen (rund 75 qm Wohnfläche) mit öffentlicher Förderung zu vergeben sind. (Auskunft: BREMER TREUHAND, Stadtbüro Bremen, Domshof 21, Tel. 8 77 94 46). Wie nicht anders zu erwarten war, sind Beschäftigte der AG Weser und der Klöckner AG unter den Bewohnern dieser Wohnanlage nahe der Oslebshäuser Landstraße recht zahlreich vertreten.

Bei der Grundrißgestaltung der Wohnungen wurde besonders Wert auf eine gute Möblierbarkeit der Wohnungen gelegt. Die Kinderzimmer mit einem Bett sind mindestens 10 qm, die für zwei Betten vorgesehenen Kinderzimmer ca. 14 qm groß. Von allen Wohnzimmern — mit geräumigen Loggien und, zum Teil, durchlaufenden begehbaren Putz-Balkonen — und Schlafzimmern geht der Blick auf die ruhigen Grünanlagen. Alle Fenster haben Isolierverglasung. Die Wohnungen vereinigen hohen Ausstattungsstandard und die gewohnte Ausführungsqualität der BREMER TREUHAND. Alle 16 Häuser haben separate Eingänge und einen eigenen Fahrstuhl. In einigen Häusern liegt die 1. Aufzugsstation auf gleicher Ebene mit dem Eingang. Dies ist besonders für Gehbehinderte, ältere Bewohner, aber auch für Mütter ein nicht zu übersehender Vorteil. Damit ist auch das Kinderwagentransportproblem zu den vor jeder Wohnung befindlichen Stellplätzen gelöst. Im Sockelgeschoß befindet sich die Mehrzahl der Abstell- sowie die Hausanschluß- und Fahrradräume. Einige Abstellräume sind im Dachgeschoß untergebracht, ebenso die Waschküchen mit Trockenboxen. Die Wärme- und Warmwasserversorgung erfolgt über eine gasversorgte Dachheizzentrale.

Aufgelockerte Grünanlagen unter Einbeziehung alten Baumbestandes mit Kinderspielflächen umgeben die Häuser der Wohnanlage, die vom Durchgangsverkehr unberührt bleibt. Dennoch ist die Lage zu den Hauptverkehrsadern im Bremer Westen als ausgesprochen günstig zu bezeichnen.

Im neuen Wohngebiet Kattenesch der BREMER TREUHAND entstanden und entstehen in mehreren Baustufen rund 500 Gartenhof-Bungalows und Reihen-Eigenheime, darunter — im ersten Bauabschnitt — der Typ MARGOT.



Wohlers Eichen

Mit „Wohlers Eichen“ konnte die BREMER TREUHAND die langjährigen Wünsche der Oslebshäuser Bevölkerung und ihrer Vertreter und Organisationen erfüllen. Nicht zuletzt dank dieser Wohnanlage wird Oslebshausen und damit der ganze Westen als lebendiger bremischer Stadtteil erhalten bleiben.

Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt im Rahmen der Haus- und Boden-Fonds (HB-Fonds) 34 und 36 der BREMER TREUHAND.

Reihen-Eigenheim BRIGITTE, ein bewährtes Einfamilienhaus der BREMER TREUHAND mit viel Platz für Kinder, zuletzt gebaut in Bremen-Habenshausen und Delmenhorst-Deichhorst — Entfernung zur Bremer City 15 Minuten —, wo demnächst ein weiterer Bauabschnitt mit diesem Haustyp begonnen wird.



Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen 1975

Von Gerhard Iversen

Das Berichtsjahr zeigt wieder ein buntes Bild vielfältiger Aufgaben und bestätigt weiter, daß Mitarbeit des Bürgers — wenn sie sich nicht nur in Kritik erschöpft, sondern verbunden wird mit konstruktiven Vorschlägen — dem Gemeinwesen dient. Die 30. Jahreshauptversammlung fand am 23. 6. 1975 im Börsensaal des Hauses Schütting statt. Der Hauptvortrag war die Vorlage des städtebaulichen Gutachtens über „Das Steintorviertel — seine Vergangenheit und künftige Entwicklung“ durch Herrn Professor Dr.-Ing. E. h. W. Wortmann, Hannover.

Am Schluß der Zusammenfassung sagt der Gutachter:

„Die Regeneration des Steintorviertels ist mit relativ geringen Eingriffen in die Struktur zu erreichen. Totale Erneuerungen beschränken sich auf kleine Bereiche. Die Eigenart des Stadtviertels bleibt bestehen, wenn die empfohlenen, sachlich und zeitlich differenzierten Maßnahmen im Zusammenhang angewendet werden.“

Das Ergebnis dieser Untersuchung ist kein ausführungsfähiger Plan. Dafür fehlen noch zahlreiche Informationen. Die Untersuchung soll die Methode des *procedere* zeigen, Anregungen geben und ein Anstoß sein, sich der Regeneration der ältesten einheitlich entstandenen Bremer Vorstadt zuzuwenden, bevor es dafür zu spät geworden ist. Damit ist sie zugleich ein Beitrag zu dem Europäischen Denkmalschutzjahr 1975.“

Die Frage der 30. Jahreshauptversammlung „Eine Stadt ohne Konzept?“ traf anscheinend ins „Schwarze“.

Zum Teil heftige Reaktionen waren die Antwort auf die kritische Frage, aber weitere Vorgänge bis zum Ende des Berichtsjahres waren leider eine Bestätigung dieser Frage.

Gutachtliche Untersuchungen wurden angeregt, geprüft und zum Teil in Arbeit genommen und werden 1976 vorgelegt werden können.

■ Region Weser-Jade

● Brake

In Zusammenarbeit mit der „Bürgerinitiative Brake e. V.“ wurden dem Bürgermeister „Bedenken und Anregungen“ wegen des „Aldi-Hochhauses Breite Straße“ vorgelegt. Die Schlußsätze sagen:

Professor Dr.-Ing., Dr. med., Dr. techn. Fritz Schumacher, der bekannte große Städtebauer der 20er und 30er Jahre hat über solche Aufgaben und Bauvorhaben einmal folgendes zutreffend formuliert: „Es kommt nicht darauf an, daß irgendwo ein besonders auffälliges oder eigenwilliges, vielleicht sogar schönes Haus steht. Wesentlich ist, daß man sich anpaßt und eine gewisse Harmonie mit der guten Nachbarschaft sucht und erreicht.“ Seine Aussage ist zeitlos, aber bedeutungsvoll, so daß jeder Verantwortliche in Legislative, Exekutive und Verwaltung — auch der Bauherr — sie zur Kenntnis nehmen sollte.

Wir hoffen, daß dieses Einspruchsschreiben mit dazu beiträgt, daß das historische Stadtbild der Stadt Brake nicht durch ein einzelnes Bauvorhaben zerstört wird.

(Siehe Heft 1/75 Der Aufbau, Seite 26)

Unter dem Leitmotiv: **Rettet die Braker Kaje!** folgte eine weitere gemeinsame Aktion gegen den „Zweiten Oldenburgischen Deichverband“:

„Besonders im Europäischen Denkmalschutzjahr halten wir die Absicht, die drei historischen Bauten an der Weserfront abzureißen, für einen nicht wiedergutzumachenden Fehler. Wir dürfen darauf hinweisen, daß ein Deichschutz auch technisch anders möglich ist und verweisen z. B. auf die Hochwasser-Schutzanlagen im Stadtbereich von Bremen-Nord.“

Eine weitere Aktion sollte ein besonderer Dank an den verstorbenen aktiven Mitstreiter, Herrn Dr. F. Carstens, sein. Dem Herrn Minister für Wissenschaft, Hannover, Professor Dr. J. Grolle, wurde mit Schreiben vom 16. 7. 75 mitgeteilt:

„Am 17. 9. 1975 ist der Naturschutzbeauftragte und Denkmalpfleger Dr. F. Carstens, Brake/Unterweser, verstorben.“

Zusammen mit der Bürgerinitiative Brake e. V. erweisen wir dem Verstorbenen gern die Achtung, Ihnen seine letzten Arbeiten vorzulegen:

1. Ein Verzeichnis denkmalschutzwürdiger Bauten in Brake,
2. Farbfotos der denkmalschutzwürdigen Bauten in Brake.

Wir bitten, diese Arbeiten des verstorbenen Dr. Carstens entgegenzunehmen

als sein großes Anliegen und
als verantwortungsbewußter Bürger,
damit die Vernichtung von bau- und stadtgeschichtlichen Werten ein sofortiges Ende findet.

Vor wenigen Jahren (1968) wurde z. B. das Haus „Im Bremer Schlüssel“ (Anno 1756) beseitigt. Das Packhaus am Deich (Kaje) wurde einfach mit scharfem Zementputz verkleidet (Backsteinbau Anno 1750).

Ihre Hilfe erhoffen wir im Interesse der Stadt Brake“

(Siehe Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 124/126)

(Siehe auch Grüner Kreis, Seite 121)

● Bederkesa

Der Wirtschaftsminister in Hannover wurde wegen des Ausbaus der Landstraße 119 wie folgt angeschrieben:

Bederkesa ist ein Ferien- und Luftkurort und kann dieser Aufgabe nur gerecht werden, wenn die schon lange geplante Umgehungsstraße gebaut wird und der Durchgangsverkehr der Landstraße 119 seinen neuen Weg erhält. Bei der Umgehungsstraße ist ein kostspieliger Ankauf von Gebäudekomplexen und Grundstücksregulierungen nicht notwendig. In den letzten Monaten fällt auf, daß ein **Containerverkehr** von Bremerhaven nach Hamburg über die Landstraße 119 durch den engen Ortsteil von Bederkesa seinen Weg nimmt. Die historischen Straßen im bebauten Ortsteil sollten nicht verbreitert, aber baulich in Ordnung gebracht werden, einschließlich der Fußwege, und die Umgehungsstraße sollte unverzüglich in Angriff genommen werden. Von der Kostenseite her ist dieser Weg auch der bessere.

Wie weit die vorhandene Planung inzwischen abgewandelt wurde, ist uns in vollem Umfang nicht bekannt. Wir bitten daher um Informationen, damit wir auch korrekt auf Fragen antworten können in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Orts-, Landschafts- und Umweltschutz, Bederkesa.

Die Planung wurde inzwischen überarbeitet.

(Siehe Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 127)

● Wünschmoor und Teufelsmoor

Die Regierungen in Hannover und Bremen erhielten Informationen über den internationalen Fortbildungskursus IYF-Jugend im Hellweger Wünschmoor.

„Weiter erfahren wir, daß der Präsident der IYF, Bo Landin (Göteborg), mitteilt, daß die Generalversammlung der IYF in Dombas, Norwegen, Anfang August d. J. beschlossen hat, neben zwei weiteren bedrohten Feuchtgebieten in Norwegen und Holland das **Wünschmoor** im Rahmen einer nun anlaufenden Europa-Aktion zu retten.

Wir halten die Angelegenheit für so bedeutungsvoll, daß alle Verantwortlichen noch einmal die gefaßten Beschlüsse überprüfen sollten. Was bedeuten alle großen Worte und Berichte über den Umweltschutz, wenn Gebiete wie das Wünschmoor anderen Aufgaben geopfert werden sollen? Die als Anlage beigefügten Bilder zeigen dieses nur in großen Umrissen.

Die Hinweise junger Europäer anlässlich eines internationalen Fortbildungskurses im Hellweger Wünschmoor sollten doch Veranlassung sein, die angesprochenen Probleme wirklich noch einmal zu überprüfen.“

(Siehe der Aufbau, Heft 1/75, Seite 160/161)

Jeder Bürger sollte bedenken:

Wo noch die Forelle wohnt, sind auch Bach und Wasser in Ordnung, und eine Landschaft, in der noch Birkhähne balzen, ist gesund und kann daher alle Funktionen erfüllen, die wir Menschen von ihr erwarten. **Die Welt ist immer dort noch heil, wo die Artenvielfalt erhalten blieb. Naturschutz ist heute ein umfassender Umweltschutz zur Sicherung der biologischen Lebensgrundlagen für Mensch, Tier und Pflanze. Und das gilt insbesondere auch für die noch vorhandenen Moorflächen** (Seite 159).

■ Lebensraum Stadt

● Europäisches Denkmalschutzjahr 1975

Verschiedene Veröffentlichungen über die Denkmalpflege hatten die Aufgabe, das Verständnis des Bürgers für diese große Aufgabe zu erhöhen.

Europäisches Denkmalschutzjahr 1975, Modellstädte Berlin, Xanten, Trier, Alsfeld/Hessen, Rotenburg o. T.

Stiftung F.V.S.: Förderung von Naturschutz und Denkmalpflege, von Dr. Walther Reusch, Hamburg

Deutsche Kunst und Denkmalpflege, aus: Deutsche Kunst und Denkmalpflege

Die alte Stadt und die Altstadtsanierung, von Friedrich Mielke, Berlin

(Siehe Heft 1/75, Der Aufbau, Seite 1—16)

Denkmalschutz — Landschaftsschutz, von Hans Kopp

(Siehe Heft 3/75, Der Aufbau, Seite 99)

■ Verkehr

In die Diskussion um die Osttangente wurde das **Überführungsbauwerk der Bundesbahn Schwachhauser Heerstraße „Concordiatunnel“** eingebracht mit einer Kostenübersicht und Fotomontage, damit die Falschinformation der Bürger endlich aufhörte. (Siehe Bild Seite 80.)

(Siehe Der Aufbau 1/75, Seite 33/34)

● Orientierungsrahmen

Mit einer ausführlichen Voraussage an den Senat, welche die „Vereinigung für Städtebau“ mit unterzeichnete, wurden im März 1975 „Bedenken und Anregungen“ vorgelegt mit drei Anlagen. Die Schlußsätze lauten:

„Der vorgelegte Orientierungsrahmen verdeckt die „nüchternen Tatsachen“. Er ist u. E. nur ein Investitionsprogramm für den Straßenbau. Unsere Stadt geht ziel- und konzeptloser denn je den Weg in die Zukunft.

Diese Zeilen schreiben wir aus **Sorge und Verantwortung für unsere Stadt** im voraus. Unsere ausführliche Stellungnahme (mit Plänen) wird sofort nach der Fertigstellung vorgelegt. Wir schließen mit den Worten von Fritz Schumacher: „Was wir heute tun, wird man danach beurteilen, wie wir die Zukunft vorbereiten und für ihre Entfaltung die Möglichkeiten freigehalten haben“.

„Wir bitten, diese **„Voraus-Eingabe zum Orientierungsrahmen“** im Sinne des Artikels 115, Abs. 3 der Landesverfassung entgegenzunehmen.“

(Siehe Der Aufbau 2/75, Seite 88/89)

● Zur Osttangente

Im Berichtsjahr wurde jede Gelegenheit genutzt, den Bürgern der Stadt immer wieder sachliche Informationen zu geben. **Planungsideoologen** verstehen es, die großen Vorleistungen unserer Väter zu überspielen und sie vergessen zu machen.

Nach 1945 wurde der **Planungsgedanke wieder aufgenommen und mit einigen Veränderungen in der Trassierung der Westtangente und der Nordtangente in den folgenden 30 Jahren zu großen Teilen ausgeführt. Im Jahre 1973 fehlte von der rd. 10,5 km umfassenden Gesamtstrecke noch der knapp 3 km lange Abschnitt der Osttangente zwischen Rembertikreisel und Neuenlander Straße, d. s. rd. 28 Prozent. Der Grunderwerb für diesen Abschnitt war inzwischen getätigt ohne Enteignung. Der fehlende Abschnitt der Osttangente und die Ostbrücke sollten ab 1974 gebaut werden.**

(Siehe Der Aufbau 1/75, Seite 29/32, und 2/75, Seite 91)

Tatsächliches Bild der Kostenübersicht

| | |
|---|----------------------------|
| Straße vom Rembertikreisel in Nor- | |
| malebene bis zum Ostertor (Altenwall) | |
| mit vier Fahrspuren in zwei Richtungs- | |
| fahrbahnen, dazwischen breiter | |
| Grünstreifen | DM 12 Millionen |
| Straße vom Ostertorsteinweg bis | |
| zum Osterdeich in derselben | |
| Ausführung | ca. DM 7 Millionen |
| Weserbrücke | |
| Straße über dem Werder, | |
| kleine Weser bis Neuenlander Straße | DM 125 Millionen |
| | DM 144 Millionen |
| Hochstraße vom | |
| Rembertikreisel bis Osterdeich | |
| | DM 50 Millionen |
| insgesamt | DM 194 Millionen |
| | = 200 Millionen |
| Bauzeit 4 bis 6 Jahre | |
| Bund 60 % der Kosten | DM 120 Millionen |
| Bremen 40 % der Kosten | DM 80 Millionen |
| | DM 200 Millionen |
| 80 Millionen DM Bremen | |
| d. h. — per Anno 4 bis 6 Jahre | rd. DM 15 Millionen |

(Siehe Der Aufbau 1/75, Seite 29/32, und 2/75, Seite 91)



Concordiatunnel — Schwachhauser Heerstraße

Warum wird nicht gebaut?

● Bebauungsplan 1029 — Bahnhofsvorstadt —

In den vergangenen Jahren gab es immer wieder Anlaß „Bedenken und Anregungen“ zu Sorgen und Problemen der Bahnhofsvorstadt zu geben, so u. a. zu Verkehrsfragen; Hillmann-Objekt; Garage Philosophenweg usw.

Der **Bebauungsplan 1029** steht in einem direkten Zusammenhang mit dem beschlossenen Bebauungsplan 796 (Hillmann). Wir lehnen erneut ab, die Zu- und Abfahrt zur Garage Philosophenweg vom Breitenweg aus kommend kurz vor der Einmündung Bahnhofstraße, wie es der Bebauungsplan vorsieht.

Die **Zu- und Abfahrt zur Garage** ist über vorhandene Straßen möglich, ohne Einsatz neuer Haushaltsmittel für den Grunderwerb und für Baumaßnahmen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Schreiben vom 29. 3. 1973. Die in diesen Schreiben gegebenen „**Bedenken und Anregungen**“ sind das Ergebnis vielfältiger Einzelgespräche und Zusammenkünfte mit den Anliegern der Bahnhofsvorstadt zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße / Bahnhof / Contrescarpe und Siemens-Hochhaus.

In diesem Zusammenhang sind auch die wiederholten Eingaben zur Teilentwidmung der Bahnhofstraße zu sehen.

(Siehe Der Aufbau 2/75, Seite 90, und 3/75, Seite 128)

● Bebauungsplan 1141 — Landeszentralbank —

Dem Bauherrn — eine Bundesinstitution — wurde mit dem dritten Planverfahren über Jahre einiges zugemutet und der Bürger zahlt dieses Planspiel aus Steuergeldern. Das Einspruchsschreiben schließt wie folgt:

Abschließend wiederholen wir ausdrücklich, daß dieser Bebauungsplan, der den **Neubau der Landeszentralbank** ermöglichen soll, alle Förderung ohne Verzögerung verdient im Interesse der **Sicherheit der Mitarbeiter** und der **Bankbesucher** und die schlechte Verkehrslage des alten Hauses Am Wall endlich aufhebt. (Siehe Der Aufbau 3/75, Seite 128)

● Bebauungsplan 1501 — Milchquartier —

Mit diesem Plan wird der Versuch gemacht, ein Teilstück der Trasse (Bebauungsplan 418 — beschlossen 1959) zuzubauen.

In Sorge um die Stadt und ihren Siedlungsraum wurde am 19. 2. 1975 folgendes Schreiben an den Senat der Freien Hansestadt Bremen gerichtet:

Die Presse berichtete über das Ergebnis des **Wettbewerbs** für die Neugestaltung des Blocks „Bleicherstraße beim Paulskloster, Mozartstraße“. Der Wettbewerb wurde von der Bremischen Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH ausgeschrieben unter dem Arbeitstitel: „**Milchquartier**“.

Mit unserem Schreiben vom 16. 9. 74 (27. 8. 74) haben wir bereits u. a. unsere Bedenken angemeldet. Die Osttangente — ein für unsere Stadt lebenswichtiger Straßenzug — sollte nicht verbaut werden. Der Stadtteil zwischen Osttangente und Sielwall bietet ein so großes Arbeitsfeld der Stadterneuerung, daß in einem Abschnitt begonnen werden kann, wo die Erneuerung die städtebauliche Entwicklung nicht beeinträchtigt.

300 Mitbürger haben in den Jahren nach 1950 Grundstücke in einem Wert von rd. 33,4 Mill. DM in Kenntnis des beschlossenen Bebauungsplanes Nr. 418 (Osttangente) freiwillig an die Stadt verkauft. Mit Recht mußten sie annehmen, daß die Stadt die durch Senat und Bürgerschaft gefaßten Beschlüsse ernst nimmt und verwirklicht, zumal es sich bei der Osttangente um den letzten Abschnitt des bereits 1930 konzipierten und seitdem, besonders seit 1950 planmäßig verwirklichten Tangentenvierecks handelt, das schützend um die Innenstadt gelegt ist. Schon hieraus war der Ernst der Planungsabsicht für jedermann deutlich und auch verständlich.

Es muß auch mit Recht bedenklich stimmen, wenn nunmehr im Milchquartier einzelne Häuser wiederhergestellt werden und neu gebaut werden sollen, die im Trassenbereich der Osttangente liegen, also auf Grundstücken, die für einen ganz anderen Zweck von den früheren Eigentümern an die Stadt verkauft wurden.

Mit freundlichen Grüßen

AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

G. Iversen Dr. v. Einem H. Offermann

Das umfassende Einspruchsschreiben mit zwei Anlagen wurde von der „Vereinigung für Städtebau“ mit unterzeichnet. Die große Bedeutung dieses Vorganges ist Anlaß, im Jahresbericht über diesen **Einspruch** ungekürzt zu berichten, aber ohne Anlagen.

(Siehe Der Aufbau 3/75, Seite 129/131)

An den Senat der Freien Hansestadt Bremen

Betr.: Bebauungsplan 1501, Gebiet zwischen Beim

Paulskloster, Bleicherstraße und Mozartstraße (Milchquartier)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!

Sehr geehrte Herren Senatoren!

Unter Bezugnahme auf unsere Schreiben vom 16. 9. 1974 an Herrn Bürgermeister Koschnick und 19. 2. 1975 an den Senat der Freien Hansestadt Bremen erheben wir gegen den beabsichtigten Bebauungsplan 1501

Einspruch,

weil gegen diesen in rechtlicher und städtebaulicher Hinsicht erhebliche Bedenken bestehen.

1. Der beabsichtigte Bebauungsplan wäre rechtsunwirksam, weil er in einem wesentlichen Punkt von dem Flächennutzungsplan abweicht. Der Flächennutzungsplan muß gemäß § 5 Abs. 2 und 3 BBauG

die Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge enthalten.

Diese Festlegungen sind getroffen. Das Kernstück der Hauptverkehrsstraßen ist das Tangentenviereck. Es stellt eine der wichtigsten Aussagen des Flächennutzungsplanes dar. Der Bebauungsplanentwurf widerspricht — und zwar offensichtlich mit Absicht — dieser Festlegung des Flächennutzungsplanes. **Der Bebauungsplan ist damit unzulässig. Dies folgt aus § 8 Abs. 2 BBauG:**

„Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln... Wenn zwingende Gründe es erfordern, kann ein Bebauungsplan aufgestellt werden, bevor der Flächennutzungsplan aufgestellt ist.“

Der Kommentar von Heitzer-Oestereicher (3. Auflage) schreibt hierzu unter 2.:

„Der Bebauungsplan ist aus dem vorbereitenden Bauleitplan heraus zu entwickeln, es sei denn, ein Flächennutzungsplan erweist sich als überflüssig, da der Bebauungsplan ausreicht... Wird beabsichtigt, im Bebauungsplan vom Flächennutzungsplan nicht nur unwesentlich abzuweichen, so ist vorher dieser zu ergänzen oder abzuändern.“

Da der Bebauungsplan dem Flächennutzungsplan in einem seiner wichtigsten Punkte widerspricht, wäre er damit rechtswidrig. Er würde von den Gerichten nicht anerkannt werden. Auf Grund einer Normenkontrollklage müßte er für ungültig erklärt werden. Dieses Normenkontrollverfahren werden wir im Interesse unserer Stadt notfalls zu gegebener Zeit einleiten.

2. **Auf Grund des geltenden Flächennutzungsplanes** und des bereits vorausgegangenen Bebauungsplanes 418 ist den Eigentümern der im Bereich der „Osttangente“ liegenden Grundstücke der Aufbau ihrer im Kriege zerstörten Gebäude untersagt worden. Unter diesem äußeren Zwang sind die Grundstücke zu über 90 Prozent von der Stadtgemeinde Bremen erworben, mit der Zweckbestimmung, die Grundstücke für den Straßenbau der Osttangente zu beschaffen. Es ist diesen Eigentümern gegenüber unseres Erachtens nicht nur unfair, sondern rechtlich auch unzulässig, wenn die Stadtgemeinde Bremen nunmehr diese Grundstücke bebaut, ohne den früheren Eigentümern, die diese Grundstücke unter dem Druck des erforderlichen Straßenbaus (Osttangente) an die Stadtgemeinde abgegeben haben, Gelegenheit zu

geben, sie zurückzuerwerben. Abgesehen davon ist nicht sicher, ob und ggf. welche früheren Eigentümer die Kaufverträge mit der Stadtgemeinde Bremen aus dem veränderten Gesichtspunkt angreifen und die Grundstücke zurückverlangen werden.

3. Das bereits im Rahmen der **Stadt- und Landesplanung 1926—1930 konzipierte Tangentenviereck** umfaßt eine Länge von insgesamt rund elf km. Davon sind rund acht km ausgeführt; nur noch drei km fehlen. Hierzu gehört auch die sogenannte Ostbrücke. Die Stadtgemeinde Bremen hat den Erwerb der für die Osttangente erforderlichen Grundstücke über 40 Jahre lang konsequent verfolgt, um der Stadt gemäß dem Flächennutzungsplan das als richtig erkannte und dringend erforderliche Verkehrskonzept zu verwirklichen. Die fast abgeschlossene Grundstücksbeschaffung für den Straßenbau hat in jahrzehntelanger Arbeit die Stadtgemeinde Bremen allein an Gebühren und Gehältern der hierfür beschäftigten Angestellten und Beamten viele Millionen DM gekostet, ganz abgesehen von den riesigen Entschädigungssummen, die an die Eigentümer gezahlt wurden.

Dieses gewachsene Konzept ist nun kürzlich in einer Blitzaktion der SPD-Fraktion aufgegeben worden, ohne daß zugleich eine Alternative des Verkehrskonzeptes für den Torso der Innenstadtumgehung bereitgestellt wurde. Mit der Rückführung der seitens der Stadtgemeinde bisher erworbenen Grundstücke in Bauland vergibt sich die Stadt Bremen für alle Zukunft die Möglichkeit, das als richtig erkannte Verkehrskonzept zu verwirklichen. Es fällt schwer, nicht von einem Schildbürgerstreich zu sprechen.

4. Die „Osttangente“ hat mehrere Aufgaben zu erfüllen:

a) Sie soll mit einer vierspurigen Straße, die im Normalniveau geführt wird, den Rembertikreisel mit dem Osterator verbinden und über Altenwall/Tiefer einen Zugang zur Altstadt herstellen, der das Herdentor entlastet.

b) Sie soll, ebenfalls mit einer vierspurigen, im Niveau geführten Straße die fehlende Querspange zwischen Rembertikreisel und Osterdeich schaffen; dies bedeutet eine Entlastung der Straße am Wall am Rande der Altstadt, aber außerhalb der zu schützenden Wallanlagen und eine Entlastung des für den Verkehr unzureichenden Straßenzuges Dobben/Sielwall. Die Beeinträchtigung der Anlieger an diesem Straßenzug durch den Verkehr ist erheblich größer, als sie bei der Osttangente sein wird.

c) Schließlich soll die Osttangente die Möglichkeit der Fortsetzung über eine neue Weserbrücke und den Stadtwerder bis zur Neuenlander Straße bieten, soweit und sobald die Notwendigkeit hierfür besteht. Wir sind davon überzeugt, daß dies in nicht allzu langer Zeit der Fall sein wird, da die in der Altstadt gelegenen Brücken durch die Werderbrücke auf die Dauer nicht ausreichend entlastet werden können. An anderer Stelle der östlichen Vorstadt läßt sich jedoch ohne Abbrüche, die ihrerseits an Umfang die für die Osttangente erforderlichen Abbrüche und auch die Beeinträchtigung für die Anlieger um ein Vielfaches überschreiten, eine Brücke mit den erforderlichen Auffahrten nicht ausführen. Die Frage, ob die vom Rembertikreisel zur Ostbrücke zu führende Straße als Hochstraße oder als Tunnel ausgeführt werden soll, braucht im Augenblick nicht entschieden zu werden.

5. Was die Gegenargumente zur Mozarttrasse anbelangt, so ist folgendes zu sagen:

Die Angriffe gegen die Osttangente beruhen ohne Zweifel zu einem großen Teil auf der städtebaulichen Fehlleistung des Rembertikreisels, der in ein geschlossenes Vorstadtbereich eingebrochen ist.

Rembertiring und Rembertikreisel sind die Folgen des Beschlusses der Bürgerschaft vom 17. 6. 1949, der gegen die eindeutige Empfehlung des Gutachtens der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung gefaßt wurde.

Die von der damaligen „Arbeitsgemeinschaft für Stadtplanung“ und von der Aufbaugemeinschaft Bremen vorgeschlagene Trasse im Zuge der Straßen Auf der Weide und Am Dobben, also am Rande der Bahnhofsvorstadt, für die sich auch das Gutachten der Akademie eindeutig ausgesprochen hatte, wurde abgelehnt. Inzwischen sind Rembertiring und Rembertikreisel ausgeführt. Soll nunmehr ein erneuter falscher Beschluß gefaßt und die Trasse der Osttangente verbaut werden? Das Beispiel aus dem Jahre 1949 sollte uns allen eine ernste Warnung sein!

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrte Herren Senatoren, der Bebauungsplan 1501 sieht harmlos aus. Hinter ihm verbirgt sich jedoch eine Schicksalsfrage für die städtebauliche Entwicklung unserer Stadt. Es ist immer eine wesentliche Aufgabe vorausschauender Stadtplanung gewesen, die kommende Entwicklung nicht zu verbauen. In den seit 1930 verflossenen 45 Jahren hat Bremen diesen Grundsatz stets beachtet. Wollen Sie wirklich die Verantwortung übernehmen, von diesem Grundsatz abzuweichen, ohne daß Sie neue gleichwertige Lösungen besitzen? Wir können uns nicht vorstellen, daß ein Senat, an dem Sie beteiligt sind, derartig kurzfristig handelt.

Wir haben ausgeführt, welche mittelfristigen und langfristigen Aufgaben die Trasse der Osttangente zu erfüllen hat. Diese unterschiedlichen Ziele sind leider vergessen oder nicht allgemein bekannt. Darüber hinaus handelt es sich um Aufgaben des Gemeinwohls, hinter denen die Interessen einzelner zurückstehen müssen. Wir bitten Sie im Interesse unserer Stadt, diesen Aufgabenkomplex noch einmal zu überprüfen und den Bebauungsplan 1501 nicht weiter zu verfolgen, da er rechtlich ohnehin keine Gültigkeit erlangen würde.

Sollten unsere Ausführungen Sie nicht überzeugen, empfehlen wir, anerkannte auswärtige unabhängige Gutachter zu einer Stellungnahme aufzufordern.

Mit freundlichen Grüßen
AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN
 G. Iversen, Dr. v. Einem, Dr. Jann J. Lüning

Vorstehenden Ausführungen schließt sich vorbehaltlos an:

VEREINIGUNG FÜR STADTEBAU
 Müller-Menckens, 1. Vorsitzender

Verteiler an:

Präsident der Brem. Bürgerschaft
 Fraktionen SPD, CDU, FDP
 Präsident des Senats
 Senator für das Bauwesen
 Senator für Inneres
 Senator für Wirtschaft und Außenhandel
 Senator für Finanzen

Senator für Gesundheit und Umweltschutz
 Handelskammer — Handelskammer, Einzelhandelsabteilung
 Handwerkskammer — Angestelltenkammer
 Arbeiterkammer — Presse, Rundfunk

● **Bebauungsplan 1111 — Ansgarikirchhof —**

Aus den „Bedenken und Anregungen“, wie sie dem Senat mitgeteilt wurden am 28. 8. 1975, ist von Bedeutung:

1. Der jetzige **Bebauungsplan** beachtet nicht alle planerischen Vorüberlegungen, die in einem Zusammenhang zu sehen sind, so z. B.
 - a) Die seit Jahrhunderten bestehende relativ großzügige Optik des Ansgarikirchhofes geht durch die Anordnung eines Quergebäudes völlig verloren. Optisch wird der Platz halbiert in einen Vorder- und Hinterhof, statt die Durchlässigkeit zum Wegesende und zur Knochenhauerstraße zu erhalten.
 - b) Dies begann mit der Aufgabe des historischen Grundrisses der Ansgarikirche zugunsten des Hertie-Kaufhauses und dem Bau der Überbrückung vom Kaufhaus zum Hertie-Lagerhaus Papenstraße/Wegesende.
 - c) Dem Handelshaus Möbel-Groß-Lager Gustav Thäte wurden beachtliche Auflagen und Leistungen abverlangt. Um den Wirtschafts- und Versorgungsverkehr des Betriebes sicherzustellen, wurde die Anlegung einer sogenannten Versorgungsstraße vom Wegesende durch das Grundstück zum Ansgarikirchhof an der Nordseite erzwungen.
2. Von allen Beteiligten wurde es als eine Selbstverständlichkeit angesehen, daß das „Handelshaus Thäte“, nachdem man die alten historischen Fluchtlinien beim Bau von Hertie verlassen hatte, die Zuwegung und der Einblick auf das Handelshaus nicht noch weiter verschlechtert wird.
3. Der Wunsch von Mitgliedern des Stadtteilbeirates, hier Wohnungen mit vorzusehen, zeugt von einer Unkenntnis der Zusammenhänge des Gefüges der Altstadt. Im neuesten Werk von Professor Tamms „Menschen, Städte, Brücken“ ist z. B. über Wohnen in der Stadtmitte folgender Gedanke zu finden:

„Es genügt allerdings nicht, Pläne aufzustellen, um durch Erhaltung von Wohnungen in Innenstädten die Lebendigkeit solcher Stadtteile sicherzustellen. Das geht am Thema vorbei und ist deshalb ohne Erfolgchancen. Nach Urbanität wird heute vielfach gerufen. Viele verstehen darunter eine am Tage und in der Nacht lebendig quirlende Innenstadt. Das ist der Wunschtraum fast jedes Kommunalpolitikers; er glaubt, dies seinen Mitbürgern schuldig zu sein.“



W. Kellner & Co.

Hoch- und Ingenieurbau · Zimmerei
 Bremen, A. d. Schleifmühle 65, Ruf 32 03 01



Deutsche Cement-Industrie

H. Kellner & Co. - Betonsteinwerk
 Bremen-Industriehafen, Südweststraße 33, Ruf 64 50 88



A. G. RÖHRS & CO.

Kiesbaggerei · Flußschiffahrt
 Wasserbau · Transportbeton

vorm. D. H. Röhrs · Sandschiffer · gegr. 1862

Kontor: Bremen, Hamburger Straße 38
 Ruf: 49 07 71 / 2, 44 85 98

Der vorgelegte Bebauungsplan beachtet diese alten Grundsatzabsprachen in keiner Weise, sondern läßt eine Art Ladehof (Hinterhof) zwischen Hertie und Thäte entstehen, statt durch Wegnahme der Uhrenparkplätze alles übersichtlicher zu gestalten.

Das Grundstück wird zur Zeit wieder auf dem Markt angeboten. Daher bitten wir, das **Bebauungsplanverfahren solange ruhen zu lassen, bis ein Bauherr vorhanden ist**, der überzeugend und zuverlässig darstellen kann, daß er sein Bauvorhaben ausführen will.

● **Taxiverkehr und öffentlicher Personennahverkehr**

Mit Modellversuchen, Taxen als Ersatz für Linienbusse im Abendbetrieb einzusetzen, hat München einen vorbildlichen Anfang gemacht. Die von München erhaltenen Informationen und Veröffentlichungen wurden dem Senat am 12. 11. 1975 übersandt.

(Siehe Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 189/192)

● **Verkehrsanlagen für den ruhenden Verkehr**

Die Auswertung einer Antwort des Senats 1974 auf Fragen aus dem Parlament sind sehr bedeutungsvoll.

Gesamtübersicht — Innenstadt

5041 Einstellplätze waren mit rd. 22,29 Millionen bis Ende 1974 durch die Bauherren der Innenstadt zweckgebunden abgelöst.

4360 Einstellplätze stehen in Parkhäusern der Altstadt und der Bahnhofsvorstadt zur Verfügung. Davon sind 1265 Dauerparkplätze und dem Besucher der Stadt entzogen.

Für 681 Einstellplätze stehen die Stadt bzw. die Bremer Parkplatz GmbH noch in der „Bauschuld“. Das bedeutet, daß 500 Ablösungsbeiträge für das Parkhaus Violenstraße zur Verfügung stehen und 181 Ablösungsbeiträge für das Parkhaus Komturstraße.

Ein gleiches bedenkliches Bild zeigen die **Stadtteile:**

| | Stellplätze: | Ablösungsbeiträge: |
|-----------------|--------------|--------------------|
| Schwachhausen | 517 | 1 417 500 |
| Neustadt | 410 | 1 335 000 |
| östl. Vorstadt | 378 | 1 039 000 |
| westl. Vorstadt | 152 | 404 500 |
| Bremen-Nord | 480 | 2 038 300 |
| | 1 937 | 6 234 300 |

Wann werden diese Parkplätze gebaut?

Im Bereich der Innenstadt und Stadtteile sind nach der Antwort des Senats weitere Ablösungsbeiträge gezahlt worden.

Was tun die Verantwortlichen der Legislative, der Exekutive und der Verwaltung für diesen Verkehrsbereich der Stadt und was wird zum Schaden der Stadt und ihrer Bürger nicht getan?

Die Entwicklung der Verbrauchermärkte um Bremen zeigt leider sehr deutlich, was in Bremen versäumt wird.

Ein gutes Beispiel ist u. a. die „Kölner Zentrumsplanung“, vorgestellt von dem Baudirektor der Stadt, Dr.-Ing. K. Uhlig. (Siehe Der Aufbau 4/75, Seite 164/170, und 3/75, Seite 116/117)

● **Flughafen Bremen**

Der Flughafen hat eine Aufgabe für Stadt und Region, aber die Verantwortlichen nach dem Kriege haben bis heute die Aufgabe des Tages nicht begriffen.

Die Zuruollbahn zum Ostende der Hauptrollbahn fehlt immer noch. Die Ochtumverlegung auf der Basis der mittleren Lösung wird auch von dem Biotop-Gutachten bestätigt, damit die Rollbahn im Westen voll genutzt werden kann.

Beide Maßnahmen tragen beachtlich zur Lärminderung bei, insbesondere können große, leisere Maschinen Bremen anfliegen. Mit einem Großflughafen irgendwo im norddeutschen Raum ist der Hafen- und Hansestadt Bremen sowie der Region nicht gedient. Nach einer vollen Auslastung des

**Wir versichern was Sie lieben,
was Sie haben, was Sie wollen:
Gesundheit, Leben, Werte.**



**SECURITAS-GILDE
VERSICHERUNGEN**

Direktionen 2800 Bremen, Postfach 1078 07, 4000 Düsseldorf, Postfach 14 01 64

vorhandenen Regionalflughafens wäre ein weiterer Flughafen mit gleichen Aufgaben im Raum Hude denkbar nach alten Untersuchungen.

Der Flughafen, der baugeschichtlich an seinem Standort gewachsen ist, hat seine Aufgabe und Bedeutung für die Stadt und Region.

● Fußgängeranlagen

Bei der Planung und Gestaltung von Fußgängerzonen zeigt sich immer wieder:

1. Keine Maßnahmen Hals über Kopf treffen,
2. „Obwohl zweifelsohne zu jedem Zeitpunkt auch gemäßigte — oder besser — praxisnahe Vorschläge unterbreitet wurden, die unter Berücksichtigung der tatsächlichen Gegebenheiten eine Arbeitsteilung und Ergänzung aller Verkehrsarten untereinander beinhalteten, ohne das eine oder andere Verkehrsmittel zu verteufeln, war teilweise auf offizieller Seite weniger Verständnis festzustellen.“
3. „Durch zusätzliche große Ausdehnung des Fußgängerbereiches bei gleichzeitiger Abschneidung des Individualverkehrs und Lieferverkehrs werden alle oben angegebenen Tendenzen verschärft und beschleunigt.

Einem solchen Fußgängerbereich werden die Besucher fehlen. Ein Fußgängerbereich — ohne Fußgänger — ist jedoch kein Kommunikationszentrum. Hypertrophie, politische Wunschkonstruktionen und Euphorie ohne Berücksichtigung der wirtschaftlichen Belange auf kommunaler sowie privater Seite werden nicht nur den Fußgängerbereichen, sondern der Stadtentwicklung insgesamt einen schlechten Dienst erweisen.“

(Siehe Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 180/183)

■ Wohnen

Vor 25 Jahren, am 14. Juni 1950, wurde die Bremer Treuhand Gesellschaft für Wohnungsbau GmbH von bremischen Bürgern und der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ als eine Einrichtung gegründet, „deren besondere Aufgabe es sein wird, die zerstörten Bremer Eigenhausbezirke wieder aufzubauen“. Heute präsentiert sich diese „Einrichtung“ als die Unternehmensgruppe Bremer Treuhand mit mehr als 15 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften, einem Bauvolumen von bisher rd. 35 000 Wohn- und Gewerbeeinheiten in vielen Städten der Bundesrepublik und dem Haus- und Bodenfonds (HB-Fonds) als einem der führenden geschlossenen Immobilienfonds.

Im Jubiläumsjahr überstieg das Gesamtvermögen der bisher aufgelegten 36 HB-Fonds 1,3 Milliarden DM und umfaßt über 13 300 Wohn- und rund 500 Gewerbeeinheiten wie Kaufhäuser, Hotels, Freizeiteinrichtungen, Verwaltungshochhäuser und Einkaufszentren. Mehr als 20 000 Fondszeichner können als Beweis für das Vertrauen in die Leistung und Erfahrung der Bremer Treuhand angesehen werden.

Anlässlich der Verleihung des Horst-Koehler-Gedächtnispreises 1975 sagte der Präsident der Deutschen Gartenbaugesellschaft, Graf Lennart Bernadotte, in seiner Laudatio:

„Paul Lücke ist seit Beginn seiner politischen Tätigkeit mit der ganzen Kraft seiner dynamischen Persönlichkeit dafür eingetreten, daß das familiengerechte Heim in der Bundesrepublik Deutschland kein Privileg der Wohlstandsgesellschaft wurde, sondern als Fundament der Neuordnung unserer Gesellschaft breiten Volksschichten zugute kam.

Durch die christliche Soziallehre geprägt und dem Lebenswerk des Siedlervaters Dr. Nikolaus Ehlen eng verbunden und dem freien Geist des großen Garten- und Landschaftsarchitekten Horst Koehler in Freundschaft zugetan, hat er schon als junger Abgeordneter im Ersten Deutschen Bundestag, später als Vorsitzender des Wohnungsbauausschusses des Deutschen Bundestages und schließlich als langjähriger

Bundesminister für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung die gesetzlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, daß Millionen einkommensschwacher Familien Sicherheit und Geborgenheit im eigenen Heim mit Garten finden konnten.

Im Widerstreit von Interessen und Ideologien ist für Paul Lücke der Mensch mit seinen vitalen Bedürfnissen stets Maßstab und Mittelpunkt seines Handelns gewesen.

Als Eigentumsfetischist und Landschaftszersiedler verschrien, sind er und sein Werk durch die jüngste Entwicklung eindrucksvoll bestätigt und damit zu geschichtlichem Rang erhoben. Paul Lücke ist wahrhaftig ein Gärtner um des Menschen willen.“

In seinem Dankwort sagt der Bundesminister a. D. Paul Lücke u. a. folgendes:

„Schon 1968 habe ich gefordert, daß die Wohnungsbauleistung jährlich nicht über 300 000 bis 400 000 Wohnungen liegen dürfe. Dagegen wurden Rekordleistungen bis zu 700 000 Wohnungen jährlich angeregt, die schließlich den Kollaps am Bau- und Wohnungsmarkt herbeiführten.

In diesem Augenblick der Krise auf dem Bau- und Wohnungssektor zeigt sich deutlich, wo der wahre Bedarf am Wohnungsmarkt liegt. 6 Prozent der jetzt zur Genehmigung gelangenden Bauanträge sind Anträge auf die Errichtung von Familienheimen in seinen verschiedenen Formen. Die seit Jahren allerorten angestellten Befragungen nach den Wohnwünschen bestätigen diesen Trend: Die überwiegende Zahl der wohnungssuchenden Familien will ein eigenes Heim! Jetzt, in der Krise, hat sich das Eigenheim den Platz erobert, der ihm so lange versagt wurde. Lange genug hat es gedauert. Zugleich hat das Eigenheim seine stabilisierende Wirkung für das Baugewerbe bewiesen.

● „Den Großstädten droht zunehmend der Infarkt“, lesen wir in diesen Tagen allerorten. Das war vorauszusehen. Die Menschen drängen ins Umland, sie wollen ein eigenes Haus; das Auto unterstützt die Entwicklung. Darum der Appell an Parlament, Verwaltungen, Stadtplaner, Architekten und alle, die mit dem Baugeschehen zu tun haben:

Nutzt das Bundesbaugesetz, wendet das Städtebauförderungs- und das Raumordnungsgesetz bei der Sanierung und Erweiterung unserer Dörfer und Städte im Sinne der Wohnungswünsche unserer Bürger an. Schafft so Platz für Eigentum in Stadt und Land. Macht Schluß mit der Verdichtungs-ideologie, einer der schlimmsten Irrlehren der modernen Bauzeit, macht Schluß mit Babylon in unseren Städten, baut menschengerecht!

Baut, wie es unsere Familien brauchen!

(Siehe Der Aufbau, Heft 2/75, S. 92, Heft 4/75, S. 174/176)

■ Umwelt

Mit vielen Veröffentlichungen wurde versucht, diesen Aufgabenbereich in das richtige Licht zu rücken. Über den „Grünen Kreis Bremen“ konnte mancher akute Fall einer Lösung zugeführt werden. Als vorbildliche Tat muß immer wieder der Hinweis gegeben werden auf den „Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V.“

Ein Beispiel aus der Praxis. Hilfe und Selbsthilfe dürfen nicht zur Ideologie werden.

Ein bekannter Architekt und Hochschullehrer stellt fest: „Verantwortungslosigkeit und Planungsinfation statt Kreativität und Intuition.“

Dann sagt er weiter:

„Voraussetzung für eine bessere Umwelt. Dazu bedarf es jedoch in erster Linie der Einsicht und Bereitschaft unserer ganzen Gesellschaft, der sinnlichen Wahrnehmung in unserem Lebensraum mehr Bedeutung beizumessen und dafür auch die notwendigen Opfer aufzubringen.

Wäre nämlich das Bewußtsein von Bauherrn und Öffentlichkeit mehr qualitäts- und weniger quantitäts-orientiert, würde sich auch die Frage nach Schuld und Fähigkeiten der Architekten unter anderen Voraussetzungen zeigen. Der Ausleseprozeß in diesem Berufsstand vollzöge sich nach Qualitätsmaßstäben.

Das heißt:

Wenn wir der weiteren Zerstörung unserer Umwelt Einhalt gebieten wollen, benötigen wir zur Wiederherstellung eines humaneren Lebensraumes die Erkenntnis, daß Bauen nicht nur soziale Notdurft ist, sondern als gestaltete Architektur auch der Psyche des Menschen Rechnung zu tragen hat und damit wieder als Kulturgut zu betrachten ist.

Das kostet Geld, aber noch mehr Geist.“

(Siehe Der Aufbau, Heft 1/20, 2,75, Seite 59/61, u. a. m.)

Die „Lärm-Telefonseelsorge“ von München

Wie aber lassen sich die verschiedenen Schallschutz-Möglichkeiten am besten auf die eigene Wohnung maßschneidern? Hilfe kommt gleich von zwei Seiten:

Bei den Industrie- und Handelskammern kann man die Anschriften von öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erfragen und sich — gegen Gebühr — lärmtechnisch beraten lassen.

Kostenlos ist die Hilfe des Deutschen Arbeitsrings für Lärm-bekämpfung, der unter der Rufnummer 15 59 17 in München eine spezielle Lärm-Beratung unterhält. Ihr Leiter, Dr. Juval Mantel, beantwortet jährlich rund 350 Anfragen. Darüber hinaus halten die ehrenamtlichen DAL-Mitarbeiter in Berlin, Frankfurt, Solingen, Essen, Krefeld, Wuppertal, Düsseldorf, Hamburg und München regelmäßige Lärm-Sprechstunden ab.

Freilich sollte man sich hüten, den Lärmschutz bis zur Perfektion zu treiben. Denn gänzlich ohne Lautkulisse von draußen — dies als Trost — würden sich die Geräusche im Innern der Wohnung höchst unangenehm bemerkbar machen. In einem schallisolierten Großraumbüro in den USA mußte aus diesem Grund extra ein plätschernder Springbrunnen eingebaut werden.

Zusammenarbeit

Andere Vereinigungen

Es besteht nach wie vor die Verbindung zu einer größeren Zahl von Vereinigungen in unserer Stadt und Region, denn es gibt immer wieder Fragen, die man gemeinsam klären kann. Die Namen der uns teils korporativ bzw. teils in nur sachlicher Zusammenarbeit angeschlossenen Verbände sind:

Arbeitskreis Fischerhude/Ottersberg,
Bremische Gesellschaft Lüder von Bentheim,
Gesellschaft der Freunde der Universität Bremen,
Ges. für Orts-, Landschafts- und Umweltschutz Bederkesa,
Historische Gesellschaft,
Verband Bremischer Bürgervereine,
Verein für Niedersächsisches Volkstum,
Vereinigung für Städtebau,
Verkehrsverein Bremen,
Bürgerinitiative Brake e. V.

„Grüner Kreis“ Bremen

Der Grüne Kreis ist eine Arbeitsgemeinschaft folgender Institutionen:

Aufbaugemeinschaft Bremen,
Bremer Naturschutzgesellschaft,
Bremer Sportfischerverband e. V. im Verband Deutscher Sportfischer,
Bund Deutscher Architekten im Lande Bremen,
Bund Deutscher Gartenarchitekten,
Bürgerparkverein Bremen,
Die Sparkasse in Bremen,
Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landespflege,
Landesgruppe Bremen—Oldenburg,

Landesverband der Kleingärtner, Kleinsiedler und Gartenheimer für Bremen und Umgebung,
Verband Bremischer Bürgervereine,
Verein für Niedersächsisches Volkstum,
Verkehrsverein der Freien Hansestadt Bremen,
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald,
Weltbund zum Schutze des Lebens.

Schlußwort

Das Berichtsjahr zeigt ein vielfältiges buntes Bild an Aufgaben. Im Bericht können die bedeutendsten Vorgänge nur angesprochen werden. Viele Einzelaufgaben kommen außerdem noch dazu. Wünsche und Anregungen sind reichlich vorhanden.

Dem Schluß des Jahresberichtes mögen einige Gedanken aus dem Buch von Prof. Friedrich Tamms stehen — „Mensch und Stadt“ — folgen.

(Siehe Der Aufbau, Heft 2/75, Seite 50/56)

Wir lieben das Schöne und bleiben schlicht, wir lieben den Geist und werden nicht schlaff. Reichtum dient bei uns dem Augenblick der Tat, nicht der Großsprecherei, und seine Armut einzugestehen ist nie verächtlich, verächtlicher, sie nicht tätig zu überwinden. Wir vereinigen in uns die Sorge um unser Haus und um unsere Stadt, und den verschiedenen Tätigkeiten zugewandt, ist doch auch in staatlichen Dingen keiner ohne Urteil ... Das ist jene klassische Definition des Begriffs Urbanität, auf die sich Salin bezogen hat, und — nach seiner Meinung — hat es nach dem Athen des Perikles keine Stadt mehr gegeben, die Urbanität in diesem geistig-moralisch-politischen Sinn zu erfüllen vermochte.

Im Zeichen unserer heutigen Demokratien ist an eine Wiederholung oder Neubelebung solcher Forderungen nicht zu denken. Die Norm, an der Urbanität heute noch gemessen werden könnte, muß anders sein, muß der jetzt lebenden Gesellschaft entsprechen. Es genügt allerdings nicht, Pläne aufzustellen, um durch Erhaltung von Wohnungen in den Innenstädten die Lebendigkeit solcher Stadtteile sicherzustellen. Das geht am Thema vorbei und ist deshalb ohne Erfolgchancen. Denn wo auch immer man Wohnquartiere ansiedelt oder erhält, die Erfahrung zeigt, daß

- je besser die Wohnqualität ist, um so geringer ist das Bedürfnis nach öffentlicher Kommunikation,
- je größer die Wohnfläche/Einwohner ist, um so geringer werden Straßen, Plätze oder andere Anlagen in Anspruch genommen,
- je publikumsnäher die Massenmedien arbeiten, um so weniger werden die Menschen sich außerhalb der Wohnungen zusammenfinden,
- je lauter die Straßen sind, um so weniger werden die Menschen diese aufsuchen,
- je früher am Abend die Läden schließen, um so eher werden sich die Straßen und Plätze leeren.

Das sind Fakten, die vielfältige Beobachtung lehrt. Will man jedoch das erreichen, was viele so drängend wünschen, so muß man für ein erträgliches Außenklima sorgen, für einen niedrigen Wohnungsstandard, für Überbevölkerung in der Stadt und für ein Ladenschlußgesetz, das dem Inhaber des einzelnen Fachgeschäftes erlaubt, seinen Laden zu öffnen oder zu schließen, wie es ihm paßt. Wenn dann auch noch der größte Teil der Bevölkerung in hohen Häusern, die über den Geschäftsstraßen und an ihren Seitenstraßen stehen, wohnt und keine Freiflächen zur Verfügung stehen, dann, ja dann kan jene vordergründige Urbanität erreicht werden, die in Wirklichkeit nichts ist als Betriebsamkeit und soziales Unversorgtsein.

Begreifen die Lebenden diese großen und bedeutungsvollen Aufgaben?

Ein Problem kontrovers gesehen

Hochhausfiasko – das Ende der Verdichtungseuphorie

Von Roland Rainer (Aus: Der Architekt 4/1945)

Prof. Dr. Roland Rainer, freischaffender Architekt, Wien. Alter: 65. Früher Ordinarius für Wohnungswesen, Städtebau und Landesplanung an der TH Hannover, Ordinarius für Hochbau an der TH Graz, Leiter einer Meisterschule für Architektur an der Akademie der Bildenden Künste, Wien. Tätigkeitsschwerpunkte: Wohnungswesen und Städtebau, insbesondere verdichteter Flachbau. Studium anonymer Architektur, insbesondere Balkan, Türkei, Persien, China. Zahlreiche Publikationen, Preise.

Die erfolgreichen Bemühungen der Nachkriegszeit um möglichst gesunde, durchgrünte Wohngebiete sind seit Jahren durch eine noch nie dagewesene Überhöhung und Verdichtung der Bebauung mit der Begründung verbesserter Kommunikation und „Urbanität“ abgelöst worden, wobei das Wohnhochhaus einfachen Gemütern immer noch als Fortschrittssymbol, kundigeren aber als wichtiges Instrument neuer Bau- und Bodenspekulation erscheint.

Inzwischen haben Ärzte, Psychologen, Pädagogen, aber auch die Feuerpolizei Auswirkungen festgestellt, die aber von Architekten, Bauindustrie und anderen Verantwortlichen nicht gerne zur Kenntnis genommen werden, wie das bekannte Beispiel „Märkisches Viertel“ zeigt, das seine Erbauer als „das Beste, was es gibt“, „eine für andere vorbildliche Stadtlandschaft“, „Vergleichbares gibt es nirgends auf der Welt“ bezeichneten, während die Bewohner von „Steinwüste“, „Zuchthaus aus Beton“, „Moderne Hinterhöfe“, „Strafkolonie“ und „Kasernen“ sprechen und der Revierarzt erschreckend viele junge Leute mit Reizbarkeit, Schlaflosigkeit usw., ohne organische Ursachen feststellt („Der Spiegel“, 70/45). Begreiflicherweise werden objektive Urteile über eine neue Hausform weniger von deren Planern und Verantwortlichen zu erwarten sein, als von unabhängigen Fachleuten auf Grund von Befragungen und Untersuchungen der „Planungsopfer“, wie sie z. B. auf der 10. Kölner Fachtagung „Wohnung und Gesundheit“ bekanntgeworden sind.

Nur so wird man stichhaltige Erklärungen der höchst alarmierenden Tatsache finden, daß in westeuropäischen Ländern viele Tausende neu gebaute Hochhauswohnungen leerstehen. Die deutsche Bundesregierung erklärte im Bundestag, „daß in hochverdichteter Bebauung der Prozentsatz leerstehender Wohnungen besonders groß ist“. Hierbei spielt offenbar nicht nur der Preis eine Rolle. Deshalb beabsichtigt z. B. das Land Hamburg beim Bau des neuen Stadtteiles Billwerder-Allermöhe — eine Planung für 70 000 Bewohner — vom Prinzip der Verdichtung abzugehen und die viergeschossige Bauweise nicht zu überschreiten.“

In Kopenhagen und Göteborg stehen je 1000 Wohnungen leer, in USA bricht man zehn- bis 15jährige Wohnhochhäuser ab, in England beschränkt sich die Nachfrage auf die untersten und obersten Geschosse, in den Niederlanden „wollen die Leute das Hochhaus einfach nicht mehr“, in Frankreich tritt die Förderung von Großhäusern gegenüber Einfamilienhäusern wieder zurück („Wohnungsmedizin“ 1973).

Der niedersächsische Sozialminister verlautbarte am 3. 4. 1974 „Großwohnanlagen mit vielgeschossigen Aufzugshäusern, wie sie in den Städten als überwiegende Wohnungsbauf orm gebaut werden, entsprechen jetzt und künftig nicht mehr den

sozialen und gesundheitlichen Bedürfnissen der Bevölkerung... Insbesondere die körperliche, geistige und soziale Entwicklung der Kinder droht in solcher Wohnungsumgebung ernsthaft gefährdet zu werden. Die in dieser Richtung gehenden zunehmenden Warnungen der Mediziner, Soziologen und Sozialhygieniker hätten... in einigen westlichen Industriestaaten bereits zu Beschränkungen der städtebaulichen Genehmigungen und der öffentlichen Förderung vielgeschossiger Großwohnhäuser geführt.“

„Medizinische Untersuchungen zeigen eine wesentlich höhere Krankheitsziffer im Hochhaus“, stellt das Hamburger Hygieneinstitut über die der Stockwerkszahl proportionale Krankheitshäufigkeit in Hochhäusern fest. Nach einer Statistik der Hamburger Gesundheitsbehörde sind Frauen, die in oberen Stockwerken von Hochhäusern wohnen, doppelt so häufig krank als die im Erdgeschoß wohnenden. „Reformrundscha u“ berichtet 1974: „Wer in Hochhäusern lebt, ist öfters krank“. „Was die Mediziner nur vermuten können, haben jetzt drei österreichische Forscher durch Experimente zu erhärten versucht. Die Professoren Dr. Möse und Dr. Schuy sowie Dozent Dr. Fischer sperrten Mäuse in Räume, deren Wände und Decken mit denen unserer Hochhauswohnungen vergleichbar sind. Die Ergebnisse der Untersuchungen waren beängstigend: Bei den Versuchstieren ließ die Freß- und Trinklust erheblich nach. Sie litten unter erstaunlichen Müdigkeitserscheinungen und die Zellen der Tiere reagierten mit einem stark herabgesetzten Sauerstoffverbrauch. Die gesamten Stoffwechselfvorgänge gerieten durcheinander. Die Versuchstiere verloren ihre Abwehrstoffe gegen ansteckende Krankheiten... Langzeitversuche ergaben: Stahlbeton-Hochhäuser schirmen die Bewohner vom natürlichen Gleichfeld der Erde ab, von dem die Abwehrkraft des Körpers gegenüber Infektionen abhängt.“

Nicht minder schwerwiegend erscheinen die von „Wohnungsmedizin“ berichteten psychologischen Störungen: „Die Häufigkeit von Neurosen und Entwicklungsstörungen der in Hochhäusern lebenden Kinder steigt nach Bierman, Institut für psychologische Hygiene, Köln, mit der Höhe des Stockwerkes.“

„Von der soziologischen Seite aus kann man schließlich nicht behaupten, daß das Hochhaus die geeignetste Form sei; die Integration der verschiedenen Familien-, Alters- und Einkommensgruppen im Hochhaus ist kaum durchführbar. Die vertikale Integration der heranwachsenden Jugend in die Gesellschaft kennt ebenfalls ihre ernstlichen Schwierigkeiten in dieser Wohnform... Die besondere Abgeschlossenheit der Familien wendet sich in ihr eigenes Gegenteil: Sie wird zur Gefangenschaft, zur Abhängigkeit und führt zur Einsamkeit in der Vermassung, damit zur Anonymität, wel-



Joh. Harms

Diedrich-Wilkens-Str. 39/45
2800 BREMEN-HEMELINGEN
Tel. 04 21 / 45 00 01 / 45 01 07

Ihr Fachgeschäft

für Tür- und Fensterbeschläge
Sonderbeschläge für Geschäfts- und
Behördenbauten, Möbelbeschläge,
Schließenanlagen und Garderobenanlagen

die den Weg in die Kriminalität öffnet... Nur 20 Prozent der Bevölkerung in Ballungsgebieten bedürfen keiner psychischen Therapie, besagen zuverlässige Statistiken aus Stockholm, Manhattan und Boston... Für Kleinkinder aus den oberen Stockwerken besteht das Problem, ohne Begleitung kaum einen Spielplatz erreichen zu können; manches Kind verbringt deshalb innerhalb der Wohnung bei Erwachsenen mehr Zeit als gleichaltrige Kinder."

"Aus den heute vorliegenden praktischen Erfahrungen und Experimenten wissen wir, daß das Hochhaus eine Reihe von gesundheitlichen Nachteilen aufweist. Die Frage, ob das Hochhaus menschengerecht sei, müssen wir deshalb aus guten Gründen verneinen. Werden die Baubehörden die Konsequenzen daraus ziehen?" (Dr. Otter, Hamburger Hygieneinstitut).

Aufsehen hat die besonders erhöhte Lebensgefahr der Bewohner im Brandfall erregt: Hunderte Todesopfer bei Hochhausbränden im Ausland haben 1973 zu dem Eingeständnis geführt, daß z. B. die notwendige Räumung brennender Hochhäuser von Alten, Körperbehinderten und Kleinkindern in keiner Vorschrift bedacht ist, "ökonomische Gesichtspunkte" vor Sicherheit rangieren und daß auch angekündigte, stark einschränkende Vorschriften nichts daran ändern, daß in zahlreichen Hochhäusern kaum noch gutzumachende Fehler eingebaut sind, wie Branddirektor Achilles, Frankfurt am Main, mitgeteilt hat. Demgegenüber scheinen vielleicht die französischen Erfahrungen hinsichtlich rascher Überalterung technischer Einrichtungen, wonach bei Aufzugsdefekten ein Drittel der Bewohner nicht zur Arbeit gehen, oder die Warnung italienischer Aufzugsfabrikanten, am Wochenende die Lifts wegen Gefahr des Hängenbleibens infolge Stromschwierigkeiten nicht zu benutzen, gewiß geringfügig. Sie erinnern aber daran, daß technische Einrichtungen rasch altern und folglich die Lebensdauer von Gebäuden bestimmen.

Jedenfalls beginnen Wohnungssuchende diese Nachteile zu erkennen und solche Wohnungen zu meiden, was bei gesättigtem Wohnungsmarkt nicht schwer ist. Damit werden sich in keiner Vorschrift bedacht ist, "ökonomische Gesichtspunkte" Bau und Betrieb besonders teuren Hausform auseinanderzusetzen haben: Kürzlich errichtete und noch nicht amortisierte, aber als gefährlich und gesundheitsschädlich bekannte, daher unbeliebte, leerstehende, oder billigst errichtete Wohntürme könnten sehr schnell zu vertikalen Slums werden, deren man sich aus technischen und finanziellen Gründen viel schwerer wird entledigen können als der vergleichsweise leicht gebauten, längst amortisierten alten Verfallsgebiete. Aber ist das Hochhaus nicht im Hinblick auf den "großstädtischen Rummangel" unvermeidbar? Dagegen spricht schon die alte Tatsache, daß sieben Mill. Londoner zu 95 Prozent in zweigeschossigen Einfamilien-Reihenhäusern wohnen und ebenso viele Pekingener in ebenerdigen Hofhäusern.

Seit 30 Jahren ist durch unwiderlegte Berechnungen nachgewiesen, wie unhaltbar diese Entschuldigung ist! Wohngebiete sind stets wesentlich kleiner als die insgesamt viel größeren Flächen für Straßen, Industrie, Gewerbe, Geschäftszentren, Bahnen, Autobahnen, Flugplätze, Wasserflächen, Gartenanlagen, Friedhöfe, usw. Innerhalb der verhältnismäßig bescheidenen Flächen, die dem Wohnen dienen, spart man durch Geschoßhäufung um so weniger, je höher die Häuser werden; baut man statt ebenerdiger Häuser zweigeschossige, so spart man 50 Prozent bebauter Fläche, durch Übergang von der zwei- zur dreigeschossigen Bebauung nur die Differenz zwischen 50 und 33,3 Prozent, beim Übergang zur viergeschossigen die Differenz zwischen 33,3 und 25 Prozent, von der fünf- zur zwanzigeschossigen insgesamt

nur die Differenz zwischen einem Fünftel und einem Zwanzigstel, also 15 Prozent, während aber gleichzeitig die Abstände der Häuser voneinander mit steigender Höhe immer größer werden müssen wegen der Belichtung, wegen des nötigen Raumes für Kinderspielplätze, Parkplätze, Zufahrten usw., so daß insgesamt durch Stockwerkhäufung minimale Ersparnisse entstehen, die gar nichts bedeuten im Vergleich zu dem riesigen Anwachsen der Verkehrsflächen. Hiergegen werden merkwürdigerweise keine Bedenken erhoben, obgleich z. B. ein Autobahnkleblatt soviel Platz einnimmt wie die ganze Altstadt von Salzburg! Wohnhochhäuser sind nicht das Ergebnis städtebaulicher Notwendigkeit, sondern der Bodenpreisbildung bzw. der Bodenspekulation. So unbedeutend die minimale Ersparnis an bebauter Fläche für die Ausdehnung der ganzen Stadt ist, so bedeutend die finanziellen Auswirkungen für Grundstücksbesitzer bzw. Bodenpreis, wenn auf dem gleichen Grundstück ein Vielfaches an Wohnungen untergebracht werden kann. Hier liegt der Schlüssel für die Entstehung von Hochhäusern. Mit einer der Bau- und Bodenspekulation erwünschten Verdichtungseuphorie haben Architekten geholfen, den Raumanpruch des Menschen gegenüber den Autos, der Industrie und Verwaltung innerhalb des Stadtraumes zurückzusetzen und damit zur Unwirtlichkeit der Städte, den sonntäglichen Massenfluchten ins Freie und den zugehörigen Verkehrsausweitungen beigetragen. Die Spitzenbelastungen der Ausfallstraßen sind am Wochenende doppelt so hoch wie an Werktagen! Befragungen von Bewohnern neuer Hochhäuser und Atriumhäuser in Linz haben ergeben, daß Hochhausbewohner 75 Prozent ihrer Sonntage außerhalb der Wohnung verbringen, während Bewohner von Atriumhäusern zu 75 Prozent zu Hause waren.

Aber die Öffentlichkeit muß für die Flucht aus den Ballungsräumen bzw. für deren Nachteile nicht nur mit erhöhten Verkehrsaufwendungen aller Art bis zu Unfallkrankenhäusern bezahlen, sondern auch durch mehr öffentliche Grünflächen, Sport- und Spielplätze usw., so daß man sich fragt, in welchem "öffentlichen Interesse" Behörden die für Hochhäuser nötigen Höherzonungen bzw. Ausnahmegenehmigungen erteilt haben. Die Flucht aus den Ballungsräumen trägt zur Zerstörung der Landschaft durch Zersiedelung mit Zweitwohnungen ebenso bei wie das Wohnhochhaus zur Zerstörung des Stadtbildes, dem es jede erkennbare Gesetzmäßigkeit nimmt. Wenn nämlich nur öffentliche und Verwaltungsgebäude, Hotels, Institutsgebäude, Krankenhäuser usw., als Hochhäuser entstünden, so wäre das funktionell richtig, weil viele gemeinsam funktionierende Räume eines Gebäudes am besten mit Lifts statt mit Fluren verbunden werden. Das wäre auch städtebaulich richtig, weil damit die öffentlichen Einrichtungen gegenüber niedrigen Wohnhäusern als Sinnbild der Öffentlichkeit dominieren, wie das im Stadtbild früherer Zeiten immer der Fall war. Dann wäre Signifikanz des Stadtbildes und Identifikation der Bewohner von selbst hergestellt.

Das alles wäre unschwer möglich, wenn jene für die mechanistische Städtebauteorie typische Auffassung: "Architektur bedient sich rückhaltlos der stärksten Mittel, Maschinen haben von ihr Besitz ergriffen und die Menschen sind nur noch geduldet in ihrem Bereich" (Wiener Manifest von 1960), abgelöst würde durch Gedanken der Pioniere moderner Architektur: "Das Wohnhaus ist Selbstzweck und hat durch sein Dasein den Menschen zu beglücken und in jedem seiner Teile zu seinem Vergnügen beizutragen" (Josef Frank), oder "Architekten menschlicher Wohnungen werden tiefer schürfen müssen als Ingenieure eines mechanistischen Fortschrittes" (Neutra). Wozu bekennen sich Architekten heute und morgen?

Wir führen aus:
**Sanitär-, Klempner- und
Elektroarbeiten**

Helmut Depken

Delmenhorst, Oldenburger Straße 190
Telefon 0 42 21 - 30 55

In dubio pro Hochhäuser

Andrzej Sobolewski

Vom Betrachter gesehen

Wer heute gegen „Betonklötze, Kasernen und Verödung“ plädiert, wird großen Beifall finden. Wer sich jedoch, wenn auch nur in beschränktem Maße, für Hochhäuser ausspricht, dem will man nicht nur mit den vorerwähnten Argumenten das Handwerk legen. Hochhäuser sind aber ein fester Bestandteil der menschlichen Entwicklung und Wohnform. Ein häßliches Einfamilienhaus hat noch niemanden gestört, ein nicht hundertprozentig im Stadtbild und in seiner Architektur gelungenes Hochhaus aber erregt zu Recht die scharfe Kritik aller. Der Mensch hat seit eh und je versucht, immer höher zu bauen. Dies entsprang seinem natürlichen Drängen, höher zu steigen, von oben Weite zu erblicken und von unten seine große technische Leistung zu betrachten. Daß er dabei die Ästhetik vernachlässigte, führte dazu, daß heute Hochhäuser alles andere als Kunstwerke sind.

Die ersten Gründe, die für das Hochhaus sprechen, sind also rein formalpsychologische. Die obersten Stockwerke lassen sich trotz höherer Preise schneller verkaufen und vermieten. Der Wunsch, im gleichen Haus noch höher umzuziehen, ist verbreitet. Man muß aber von Hochhausbauern mehr als bisher verlangen, daß sie sich Gedanken darüber machen, wie Hochhäuser nach ihrer Fertigstellung von weitem, nahem oder auch von innen betrachtet, aussehen. Hochhausbauer dürfen mit Hochhäusern nicht mehr wie mit Klötzchen oder Klötzen spielen, sie müssen die Landschaft, die sie so gewaltig verändern, mitgestalten.

Verdichtung

Es ist häufig gesagt worden, daß man mit Hochhäusern nach dem in der Bundesrepublik geltenden Baurecht keine höhere Dichte oder Ausnutzung der Grundstücke erreichen könne. Vielen ist dies jedoch immer noch nicht klar. Bei gleicher Ausnutzung werden nämlich für Hochhausgrundstücke höhere Preise verlangt. Warum eigentlich? Zwar wird in Hochhäusern, was die technische Ausstattung angeht (Aufzüge, Eingangshallen, gemeinsame Räume für Waschküchen, Fahrradabstellräume usw.) ein höherer Komfort als normalerweise angeboten, dafür aber meistens woanders, z. B. in den Gemeinschaftsräumen, eingespart. Auch das Geld für die entsprechende Gestaltung der Freiräume, die durch das Hochhausprinzip gewonnen werden und den Bewohnern zugutekommen sollten, reicht in den seltensten Fällen aus.

Preisunterschiede können zwar von großen Baugesellschaften und bei größeren Bauvorhaben bis zu einem gewissen Grade ausgeglichen werden, die Frage ist nur, wo noch größere Bauvorhaben in Zukunft stattfinden werden, die aus einer Hand vielschichtige Bebauung und Gestaltung anbieten. Da es aus vielen Gründen immer schwieriger wird, Hochhäuser zu bauen und an den Mann zu bringen, ist jedoch damit zu rechnen, daß sich dieser Druck auf die Qualität der wenigen Hochhäuser, die trotzdem noch entstehen, äußerst vorteilhaft auswirken wird.



Zur Geldanlage

mit hoher Rendite bieten wir unsere Pfandbriefe und Kommunalobligationen an. Der Umlauf unserer Wertpapiere beträgt rd. 10 Milliarden DM. Unsere Pfandbriefe und Kommunalobligationen werden von allen Banken, Sparkassen und direkt von uns verkauft.

Zum Bauen

stellen wir erststellige Hypothekendarlehen für den Bau von Eigenheimen, Eigentumswohnungen und Miethäusern sowie zur Finanzierung gewerblicher Bauvorhaben und Kommunaldarlehen für Anschließungs- und Folgemaßnahmen des Wohnungsbaus allen Baurägern und Einzelbauherren zur Verfügung.

Deutsche Pfandbriefanstalt

Hauptverwaltung 62 Wiesbaden, Paulinenstraße 15, Telefon (0 61 21) 34 81

Niederlassungen in Berlin, Essen, Hamburg, Hannover, Kiel, München, Stuttgart

Eine Stadt ohne Konzept!

Von Gerhard Iversen

Die 31. Jahreshauptversammlung der Aufbaugemeinschaft Bremen fand am 11. 5. 1976 im Großen Saal des Hauses Schütting statt. Beim Lesen des nun folgenden ungekürzten Vortrages ist zu beachten, daß es sich um die Wiedergabe des Vortragsmanuskriptes handelt, in dem nur wenige Änderungen für den Druck vorgenommen wurden.

Ich darf Sie recht herzlich begrüßen zur 31. Jahreshauptversammlung, meine Damen und Herren aus der **Region Weser-Jade und aus unserer Stadt**. Ordnungsgemäß wurde eingeladen. Einen besonderen Gruß entbiete ich den Herren der Presse.

Ein recht herzliches Willkommen gilt Herrn Ministerialdirigent **Kappert** aus Hannover. Er ist Leiter des Planungsstabes beim Niedersächsischen Ministerpräsidenten, Herr Kappert wird heute sprechen über das Thema „**Die räumliche und strukturelle Entwicklung in der Region Weser-Jade**“.

Herr Kappert war in unserer Mitte anlässlich des 25jährigen Jubiläums der „Aufbaugemeinschaft Bremen“. Bis heute haben uns **Gespräche, Briefe und Telefonate** um die Aufgaben der Region Weser-Jade verbunden. Nochmals ein herzliches Willkommen in unserer Mitte.

Meine Damen und Herren, unser Ehrenmitglied, **Herr Prof. Wortmann**, der unsere Arbeit seit 1945 begleitet, kann heute leider nicht unter uns sein, da andere Aufgaben ihn nach außerhalb Bremens führten. Das heutige Thema ist besonders auch sein Anliegen. Herr Kappert weiß aus persönlichen Gesprächen und Begegnungen in Hannover, wie Herr Prof. Wortmann in seinem hohen Alter von 79 Jahren heute noch mit uns und dieser Arbeit in Verbindung steht. Dafür sei herzlich gedankt.

Auch einem anderen **Wegbegleiter, Herrn Dr. Düsing**, ist zu Beginn unserer Veranstaltung zu danken, der 1945/46 die **Satzung als Jurist** formulierte und beweglich gestalten half, so daß sie heute noch aktuell ist und Bedeutung hat. Herr Dr. Düsing hat gebeten, daß Jüngere seine Aufgaben übernehmen. Es ist mir ein besonderes Anliegen, daß wir gemeinsam als **Mitglieder und Gäste** diesem Mitsreiter über so viele Jahre recht herzlich danken. Ich darf es sicherlich in Ihrer aller Namen in den nächsten Tagen durch einen **persönlichen Besuch** tun und ihm Grüße und Dank der Jahreshauptversammlung überbringen sowie die Nachricht, daß er nunmehr wie Prof. Wortmann unser **Ehrenmitglied** ist. Er feierte vor wenigen Tagen seinen 82. Geburtstag.

Meine Damen und Herren, diese Wegbegleiter, die uns über so viele Jahre die Treue bewahrt haben, sind Vorbild für die heute noch Verantwortlichen, und möchten auch Vorbild sein für die **jüngere Generation**, die einmal die Aufgabe haben wird, diese Arbeit weiterzuführen.

Mitarbeit des Bürgers in einer **Gemeinde**, in einer **Stadt**, für einen **Siedlungsraum**, für eine **Region** ist notwendig und von unschätzbarem Wert.

Der **Jahresbericht 1975** liegt als Vorabdruck für Heft 2/76 „Der Aufbau“ auf Ihrem Platz. Über dem Arbeitsjahr stand die Frage: „**Eine Stadt ohne Konzept?**“

Meine Damen und Herren, wie in der Vergangenheit unterteile ich meine Ausführungen in

I. **Region Weser-Jade** und die Aufgaben, die uns damit beschäftigen und

II. die **Stadt Bremen** selbst.

I. Region

1. Bederkesa

Hier haben wir uns über einen längeren Zeitraum mit der **Gesellschaft für Orts-, Landschafts- und Umweltschutz** bemüht, daß die **Hochhäuser neben der Burg** nicht gebaut wurden. Dies Ziel ist erreicht. Die Burg wurde inzwischen vom Kreis gekauft. Es laufen jetzt die denkmalpflegerischen Untersuchungen. Interessante Ergebnisse zeichnen sich ab. Dabei wird immer auffallender, wie die **Geschichte des Lebensraumes Bederkesa** mit der Geschichte Bremens verbunden ist. Sicher werden noch manche Aufgaben in Verbindung mit dem Kreis und der Gemeinde, dem **Burgverein Bederkesa** und der **Gesellschaft für Orts-, Landschafts- und Umweltschutz** in Angriff genommen und ausgeführt werden können.

2. Brake

Hier hoffe ich sehr, daß die Bemühungen um die **drei historischen Bauten an der „Braker-Kaje“**, die man im Europäischen Denkmalschutzjahr im Handstreich beseitigen wollte, durch den Bau **neuer Hochwasserabsicherungen** endgültigen Erfolg haben. Einsprüche und Gegenvorschläge haben geholfen, daß manches noch einmal überprüft wurde. Das **schöne alte Packhaus** wurde leider vor Jahren unüberlegt mit einem **scharfen Zementputz** überzogen und restlos entstellt. Es vermittelt so den Eindruck, man könne es abreißen, da es nichts mehr taugt.

Die **Eigentümer** und die **Stadt Brake** haben bis heute noch nicht erkannt, was sie an **baugeschichtlicher Substanz** besitzen. Der **verstorbene Heimatpfleger, Dr. Carstens**, hat aber noch in großartigem und persönlichem Einsatz viele Fotos von diesen Häusern u. a. gemacht. Diese Aufnahmen haben wir in Händen und haben **Kopien als ein Vermächtnis dieses Braker Bürgers** an das zuständige Ministerium in Hannover weitergegeben.

Es bleibt nur zu wünschen, daß man in **Brake**, aber auch die „**Oldenburgische Landschaft**“ und in **Hannover** begreift, welche gute Bausubstanz vorhanden ist. An dem Packhaus sollten die entstellenden Bausubstanzteile beseitigt werden. Es könnte eine gute **Ergänzung zu dem Museum im Telegraf** für die heimatischen Aufgaben sein. Hier werden wir uns mit der „**Bürgerinitiative Brake**“ dieser Aufgabe weiter annehmen.

3. Planungsverband

Über unser altes Anliegen, es möge doch endlich gelingen, zwischen **Bremen und Niedersachsen** einen **Planungsverband** vorzubereiten, will ich nicht viel sagen. Wir werden sicher nachher aus der langjährigen Tätigkeit von Herrn Kappert manches hören, was uns **Anregung für weitere Arbeiten** sein kann. Daß man **nur schrittweise vorgehen kann, ist uns klar**.

Wir sollten aber auch Herrn Kappert den einen oder anderen Wunsch mitgeben, z. B.

1. daß die **Weser nicht Grenze** sein sollte, sondern **Mittelachse der Lebensräume**.

Seien es die **Kreise** oder der **Regierungsbezirk**, Lüneburg als Sitz des Regierungspräsidenten statt bisher Stade für den Weserraum kann doch nicht überzeugen. Warum nicht die **Kreise rechts der Weser nach der Region — 5 — zu Oldenburg?** Bei all den Neuordnungsproblemen möge man doch dieses mitsehen und mitbedenken. — 5 — **Reg.-Bezirke** dienen dem Weserraum und dem Land Niedersachsen.

2. daß der **Streit um die „A 5“** endlich zum Abschluß geführt wird.

Diese **Autobahn** muß zwischen **Huchting und Delmenhorst** geführt werden und nicht über Delmenhorst hinaus. Sie soll den **Lebensraum links der Weser** mit den neuen Bremer Häfen bis nach Nordenham erschließen. Eine solche Autobahn, die von Gießen kommt, dessen bin ich sicher, wird von **Planern, Ingenieuren und Landschaftsgestaltern** entsprechend gestaltet werden können, aber nicht von Ideologen und negativen Kräften im betroffenen Raum.

3. Die **Trasse der Güter-Umgebungsbahn**, die schon in den 20er Jahren Prof. Blum und Schumacher empfohlen haben, darf nicht verbaut werden. Eine **Umgehung bei Achim** ist verbaut, während sie links der Weser noch zwischen **Grolland und Huchting** durchgeführt werden kann.

Diese **Umgebungsbahn**, meine **Damen und Herren**, brauchen wir für den **Verkehrsverbund und S-Bahnverkehr**: z. B. **Verden—Bremen—Schwanewede und Rotenburg—Bremen—Delmenhorst—Hude**. Das **Gütergleis** muß aus dem **Hauptbahnhof** heraus, denn sonst kann das Ziel nicht erreicht werden.

4. Der **Flughafen Bremen** gehört nicht nur unserer Stadt, er gehört dem **Siedlungsraum**, der **Region**, dem **nordwest-**

deutschen Raum. Es geht nicht um einen **internationalen**, sondern um einen **regionalen Flughafen**. Diesen gilt es **gemeinsam zu fördern**, zu erhalten und **gemachte Fehler zu korrigieren**. Diese **gemeinsame Aufgabe** kann man nicht oft genug **herausstellen**.

Die Aufgabe **Luftverkehr** ist leider bis heute ein **Stiefkind** in der **Region Siedlungsraum und unserer Stadt**. Hier mitzuwirken, auch einmal durch ein **mahnendes deutliches Wort** aus dem **Lande Niedersachsen** an den Raum hier an der **Weser**, an die **Adresse Bremen**, ist schon lange **bitter notwendig**.

Nur in echter Partnerschaft kann man oft **schwierige Aufgaben lösen**, **Fehler beseitigen** und den **Kritikern den Wind aus den Segeln nehmen**. Die **verbauten Zonen** in **Huchting und Stuhr** sind **Zeugen einer mangelhaften Partnerschaft**. Es ist hier **einfacher, gemeinsam Fehler zu beseitigen**, als einen **neuen Flughafen zu bauen**, der **1,0 bis 1,5 Milliarden kostet**. Zu **gemeinsamem Handeln** sind hier **alle aufgerufen**.

5. Die **Entwicklung der Verbrauchermärkte** und der **SB-Warenhäuser** auf der **Grünen Wiese** ist ein weiterer **kritischer Punkt**. Manche **Gemeinde** im **Siedlungsraum** der **Großstadt Bremen** empfindet es als eine **Chance**, einen solchen **Markt zu bekommen**, übersieht aber, welche **Folgelasten** eintreten können. Es gilt hier, im **Rahmen der Gemeinsamen Landesplanung** den **Siedlungsraum** und die **Stadt** vor einer **negativen Entwicklung zu bewahren**.

Wissenswert sind einige **Angaben**:

Von **1965 bis 1975** stieg die **Zahl der Verbrauchermärkte** und **SB-Warenhäuser** von **65 auf rund 1200** mit einem **Anteil von fast 10 Prozent** am **Einzelhandelsumsatz**. Ihre **Verkaufsfläche** wuchs von **0,25 Millionen qm** auf etwa



Wir geben Ihnen Geld fürs Bauen

Damit Sie sich Ihre **Bauwünsche** erfüllen können, bieten wir Ihnen eine **umfangreiche Palette** von **Finanzierungsmöglichkeiten** zu **günstigen Bedingungen**.

Wenn es um die **Baufinanzierung** geht...

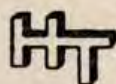
Fragen Sie die Deutsche Bank

Filiale Bremen: **Domshof 22-25**
Zweigstellen in allen **Stadtteilen**

Liebenauer Holzindustrie

Säge- u. Hobelwerk · Holzhandlung
Innenausstattung · Normfenster
Moderne Bauelemente

3073 Liebenau
Am Bahnhof 12
Tel. (05023) 413



Hoch- u. Tiefbau

G. m. b. H.

DELMENHORST
Berliner Straße 100
Ruf 6 00 76 / 78

BETON- U. STAHLBETON-UNTERNEHMEN

MAURER- U. PUTZARBEITEN

ERSTELLUNG SCHLÜSSELFERTIGER BAUTEN

5 Millionen qm. Sie haben also in zehn Jahren eine Stellung erreicht, für die die traditionellen Warenhäuser nahezu 100 Jahre brauchten.

Die BAG ist der Auffassung, daß die Entwicklung unseres Lebensraumes von der freien Landschaft bis hin zu den zentralen Orten und ihren Kernbereichen in geordneten Bahnen verlaufen muß.

Die Planungen müssen überörtlich koordiniert werden, damit nicht kommunaler Egoismus zu Fehlentwicklungen führt.

6. **Gemeinsame Umweltsorgen** sind die Planung Teufelsmoor, Feuchtmoorgebiete, Uferregulierungen, Uferdeckwerke der Weser, Esenshamm und Weser, Verschmutzung der Seen, Lärmschutz u. a. m.

Die angesprochenen Aufgaben für die Region lassen sich u. E. in einem Verband gemeinsam lösen:

Diesem Ziel sollten unsere gutachtlichen Arbeiten dienen:

- | | |
|--|------|
| 1. Der Weser-Jade-Raum, ein Planungskonzept | 1969 |
| 2. Bremen, Siedlungsraum und Stadtentwicklung | 1970 |
| 3. Vorschlag einer Satzung Planungsverband Weser-Jade | 1970 |
| 4. Autobahnführung im Weser-Jade-Raum | 1971 |
| 5. Fragen und Anregungen Flughafen | 1971 |
| 6. Verbandsgebiet Stufe 1 und 2 | 1974 |

Soweit der Blick in den Siedlungsraum und Region

II. Stadt Bremen

Meine Damen und Herren, nun zum Lebensraum Stadt.

Ich beginne mit einem Planungskomplex, der Stadt und Siedlungsraum angeht.

1. Innerer Verkehrsring und Osttangente

Durch unseren Einspruch zum Bebauungsplan 1501 — Milchquartier — mit dem Hinweis auf eine Normenkontrollklage wurde das Planungsverfahren in unserer Stadt umgestellt. Der gewählte neue Weg ist nicht nur bedenklich, sondern u. E. rechtlich nicht haltbar.

Da ein Generalverkehrsplan und ein Raumentwicklungsplan für die Stadt nicht vorliegen, kann ein neuer Flächennutzungsplan nicht vorgelegt werden, da Grundvoraussetzungen fehlen.

Nun haben Planungsideologen den Versuch eingeleitet, die Osttangente trotz rechtsgültigem Bebauungsplan 418 nicht auszuführen und versuchen, durch „Deckblätter“ den Flächennutzungsplan in Teilen abzuändern.

Ein solcher Vorgang wurde dem Stadtteil-Beirat und den Bürgern am 5. April d. J., so auch persönlich erlebt, vorgebracht und begründet durch Herrn Baurat Plath, Stadtplanungsamt:

Der Flächennutzungsplan ist im Bereich „Osttangente“ zu ändern, da folgende Grunddaten dies verlangen:

- Änderung der Einwohnerzielzahl.
- Gewerbl. Flächen werden nicht alle benötigt, d. h. keine weiteren Arbeitsplätze in der Stadtmitte.
- Haushalts- und Finanzrahmen ist ein anderer geworden.
- Von der Kernstadt auf Umlandzentren umdenken.
- Umweltgesetze können zur Planablehnung führen.
- Wohnungen in der City wichtiger.
- Soziale und hist. Substanz beachten.
- Verkehr, ohne Mozarttrasse Verlagerung des Verkehrs auf: „Wall—Dobben—Sielwall—Bismarckstr.—Osterdeich.“
- Qualität des Lebens hat Vorrang.

Soweit Baurat Plath und seine Ideen.

Mit der Aufhebung der Osttangente wird der Verkehr verlagert auf Bismarckstraße/Dobben/Osterdeich/Herdentorsteinweg und Am Wall, d. h. auf die Nachbargebiete und man fragt nicht, ob diese Gebiete einverstanden sind, oder ob sie sich vielleicht zur Wehr setzen werden. Man sagt auch nicht, daß die Fußgängerzone Ostentorsteinweg unmöglich wird, da der Verkehr in Längsrichtung der Stadt diesen Weg braucht.

Aber viel schlimmer ist, daß man einfach vergißt, daß Fachleute von Rang und Ruf schon in den 20er Jahren mahnend gesagt haben:

- Hände weg vom Osterdeich
- von dem großen Grünraum an der Weser, dem „Werder“ und
- von den Wallanlagen.

Schumacher und Blum gaben der Stadt schon 1929 den Rat, macht weitere Tore auf und das Herdentor mit Herdentorsteinweg macht zum Fußgängertor. Dies hat die Deutsche Akademie 1949 bestätigt, aber Bremen tat es nicht.

Meine Damen und Herren, dann fällt noch das schöne Wort von der Qualität des Lebens. Ja, diesen jungen Planern, die da die Ideologie einer neuen Planung und Zukunft den Bürgern verkaufen wollen, diesen Herren kann man nicht oft genug sagen, wissen Sie nicht, daß Männer wie Schumacher oder Blum, Tamms, Jensen (†), Hillebrecht, Albers, und wer die Planer von Rang und Ruf in unserem Land in der Vergangenheit und Gegenwart auch waren, daß für diese Fachleute Qualität in der Planung um des Menschen willen selbstverständlich war. Das Deutsche Industrie-Institut ist dem Ursprung des Begriffes „Qualität des Lebens“ nachgegangen. Die Verfasser der Untersuchung fanden heraus, daß der Begriff uralt ist, denn bereits der Nachfahre der Stoiker, der Römer Lucius Anaeus Seneca, sprach von der „Qualitas Vitae“. Heute redet man viel davon und was dabei herauskommt, ist dann nicht mehr Qualität sondern Ideologie und die Negation, das Nichts.

Johann Lüssen
Kiesbaggerei
Transportbeton



Arberger Hafendamm
2800 Bremen 44
Telefon 45 90 80

Meine Damen und Herren! All diese ideologischen Planungsgrundsätze haben nichts mit der Osttangente zu tun. Man nimmt sie als Begründung und vergißt, daß man über 40 Mill. Steuergelder, Gelder der Bürger, schon investiert hat, um den Grund und Boden zu erwerben. Die Bürger haben freiwillig abgegeben und heute will man den Grund und Boden der Trasse bebauen.

Korrekterweise müßte man den Grund und Boden diesen Bürgern wieder anbieten oder, wenn man ihn behält, muß man die Differenz zu der neuen Nutzung zahlen. Das könnte noch einmal den gleichen Betrag kosten.

Einen Flächennutzungsplan kann man nicht in Teilstücken ändern. Die Osttangente gehört zum Verkehrssystem der Stadt und des Siedlungsraumes. Hier können nun einmal die Nachbarn Bremens, d. h. die Nachbarkreise, Regierungsbezirke und Regierung in Hannover über die Landesplanung den Bürgern unserer Stadt helfen, daß nicht die Planungs-ideologen eine Stadt und einen Siedlungsraum aus dem Gleichgewicht bringen. Was unter Senator Thalenhorst mit den Gutachten Schumacher und Blum 1928/30 und 1949 durch die Deutsche Akademie als gut und richtig empfohlen wurde, ist nicht über Nacht falsch!

2. Wenn man die Straße vor dem Steintor zur Fußgängerstraße machen will mit der Straßenbahn, wie die Oberstraße, muß vorher die Mecklenburger Straße zwischen Sielwall und St.-Jürgen-Straße/Hamburger Straße ausgebaut werden. Die Baukosten betragen vermutlich 2,5 Mill., die sich auf zwei Jahre verteilen lassen. Die beschlossene Planung darf nicht durch Änderung des Flächennutzungsplanes verbaut werden, sonst wird eine Fußgängerzone unmöglich.

3. Für das eigentliche Ostertorgebiet kann man gar nicht oft genug fragen: Warum hat man nicht den Stadtabschnitt Osterdeich/Sielwall/Mozartstraße/Ostertor in Ordnung gebracht? Hier hätte der ganze Lebensraum schon ein ausgezeichnetes Niveau haben können.

Aber man kann sich des Eindrucks nicht erwehren und fragt sich, ob gewisse Kräfte im politischen Verantwortungsbereich mit der Verringerung der Lebensqualität — um das Wort hier einmal so zu gebrauchen — nicht andere Ziele erreichen möchten?

4. Zu den Verbrauchermärkten noch eine Bemerkung. Die Verbrauchermärkte haben um Bremen herum schon mehr Verkaufsfläche als die Stadtmitte zur Verfügung stellt. Bremen macht den Fehler, daß nicht genügend Parkplätze für die Besucher zur Verfügung stehen und hat so diese Entwicklung gefördert und fügt dadurch Stadt- und Siedlungsraum laufend weiteren Schaden zu.

In der heute veröffentlichten kleinen Denkschrift zum Orientierungsrahmen 1975—1985 wird auf Seite 9 und 10 folgendes gesagt:

Freie Ablösungsbeiträge in Höhe von DM 12 461 700,— sind in der Bausumme von DM 14 500 000,— der Garage Sedanplatz enthalten.

480 Ablösungsbeiträge mit DM 2 038 300,— kommen aber nur aus Bremen-Nord.

Die anderen Beiträge entfallen auf folgende Stadtteile:

| | | | |
|--------------------|---------------|-------------|---------------|
| 1. Findorff | 144 Stellpl. | 360 000,— | Abl.-Beiträge |
| 2. Schwachhausen | 517 Stellpl. | 1 417 500,— | Abl.-Beiträge |
| 3. Neustadt | 410 Stellpl. | 1 335 000,— | Abl.-Beiträge |
| 4. Ostl. Vorstadt | 378 Stellpl. | 1 039 000,— | Abl.-Beiträge |
| 5. Westl. Vorstadt | 152 Stellpl. | 404 500,— | Abl.-Beiträge |
| 6. Mitte | 681 Stellpl. | 4 086 000,— | Abl.-Beiträge |
| zus. | 2282 Stellpl. | 8 642 000,— | Abl.-Beiträge |

Damit die „Bremer Parkplatz GmbH“ auch den genannten Stadtteilen dienen kann, müssen die zweckgebundenen Ablösungsbeiträge durch Umfinanzierung Zug um Zug zurückgeführt werden.

Es ist bedauerlich, daß es der Senat bis heute nicht geschafft hat, die öffentliche und gemeinnützige Aufgabe der Gesellschaft sicherzustellen.

Von den Ablösungsbeiträgen der Bürger noch einmal Steuern zu kassieren, grenzt doch an kommunalpolitischen Unsinn.

Wann kommt diese Angelegenheit in Ordnung, damit dem Wohl der Bürger unserer Stadt gedient wird?

Für den Besucherverkehr hat:

| | | |
|-------------------|----------------------------|---------------------|
| Köln | 70 000 Stellpl. | (erhöht auf 90 000) |
| Düsseldorf | 50 000 Stellpl. | |
| Stuttgart | 30 000 Stellpl. | |
| Bremen-Stadtmitte | 3 700 Stellp. u. 700 Uhren | |
| Oldenburg | 6 000 Stellpl. | |

Die Verbrauchermärkte um Bremen haben z. Z. schon 16 000 und Dudenhof allein hat 2500 Stellplätze.

In der Garage-Mitte belegt die Bauverwaltung elf Stellplätze mit „Kombi-Kfz“. Durch diese Dauerbelegung werden rd. 50 Besucherparkvorgänge verhindert.

Wen wundert es noch, daß Bremen 1974 ein Handelsumsatz-Minus von rd. DM 800 000,— Mill. hatte und so traurige einsame Spitze im Bund wurde.

Wie lange noch eine autofeindliche, d. h. besucherfeindliche Stadt?

CORDES & GRAEFE

Seit über 50 Jahren steht Cordes & Graefe dem Fachhandwerk zur Seite. Nicht nur als „einfacher“ Lieferant. Sondern als ständiger Partner.

Mit der Kapazität eines bedeutenden konzernfreien Fach-Großhändlers und der Erfahrung

eines bekannt soliden Unternehmens. — Ihren Kunden bietet unser außerordentlich großzügig gestaltetes INFORMATIONSZENTRUM in Bremen-Seckenhausen auf 800 qm viele Anregungen für Bad- und Küchen-Raumgestaltungen. — Wir beraten - Sie liefern.



CORDES & GRAEFE

Partner

des freien

Handwerks

Fachgroßhandel für Bad · Küche · Heizung · Sauna · Swimmingpool · Bremen/Seckenhausen · Fernruf-Sa.-Nr. (0421) 8 96 36

5. Zum Thema „Wohnen“ kommt eine Denkschrift

„Wohnen im Stadtgebiet Bremen oder in den niedersächsischen Nachbargemeinden“

Die Vorlage der Deputation zentrale Planung

„Bevölkerung, Wirtschaft und Finanzen, Bremen 1985“

bestätigt unsere Arbeiten, so auch die von Bürgermeister Klose, Hamburg, Anfang 1975 genannten Zahlen. Die Wanderung bedeutet für Hamburg einen Pro-Kopf-Verlust von DM 2000,—, d. h. für 1972 bei einem Wanderungssaldo von 16 000 Personen 30 Mill.

Für Bremen pro Kopf DM 1200, d. h. bei 5000 WE = 6 Mill. Auch die Fernsehsendung vom 2. Mai „Amerikas Städte in der Krise“ von Carl Weiss bestätigt unser Mühen und unseren Standpunkt. Es ist daher ein einmaliger Irrtum, das „dezentrale Stadtmodell“ unserer Stadt aufzuzwingen.

Meine Damen und Herren!

Wir sind dabei, im Herbst d. J., zum 100. Geburtstag von Senator a. D. Thalenhorst, der Professor Schumacher und Blum um gutachtlichen Rat für Bremen bat, das bekannte Buch „Stadt und Landesplanung Bremen 1926—1930“ neu herauszugeben. Eine besondere Hilfe ist es, daß der noch lebende letzte Mitarbeiter von Schumacher, Herr Prof. Wortmann, an dieser Herausgabe mithilft.

Ich hoffe, daß es gelingt, durch Vorbestellungen, besonders in Bremen und Hamburg, einen gewissen Grundstock zu erhalten, damit die Herausgabe möglich wird. Sollte auch von Ihnen jemand daran interessiert sein, kann am Ausgang Prospekt und Bestellkarte mitnehmen.

Meine Damen und Herren!

Zum Schluß möchte ich nicht versäumen, allen Freunden

und Helfern unserer Arbeit und den Mitarbeitern in der Geschäftsstelle für alle Hilfe zu danken, tun wir sie doch gemeinsam im Interesse unserer Stadt und Region und für ihre Bürger.

Wenn die Zukunft unserer Stadt und Region wieder in bessere Bahnen einmünden soll, ist folgendes von Bedeutung:

1. Planungsvorgänge, die schon gründlich von den Vätern erarbeitet wurden, nicht als politischen Unsinn jener Zeit abzutun,
2. den Rat und die Empfehlung der Deutschen Akademie für Städtebau von 1949 zu respektieren,
3. das unreale „dezentrale Stadtmodell“ schnellstens zu den Akten zu legen,
4. ein „Raumordnungs-Programm“ einschließlich Verband für Stadt, Siedlungsraum und Region zu schaffen,
5. einen Generalverkehrsplan aufzustellen, der Stadt, Siedlungsraum und Region dient,
6. schließlich 1977/78 einen neuen Flächennutzungsplan vorzulegen.

Ohne diese Grundlagen bleibt es dabei „eine Stadt ohne Konzept“, nicht als Frage, sondern als Feststellung.

Unsere von Unsicherheit erfüllte und in der Eile erstickende Zeit braucht den mitmenschlichen Einsatz, d. h. echte, uneigennützigte Mitarbeit des Bürgers.

Ein Wort von Abraham Lincoln aus dem Jahre 1861 kann hier eine Hilfe sein.

„Man kann Leute einige Zeit und einige Leute alle Zeit, aber nicht alle Leute alle Zeit zum Narren halten“.



2850 Bremerhaven
Hafenstrasse 56-60

2800 Bremen
Schlachte 3/5

2140 Bremervörde
Zevener Str. 48

Heinr. Engelage & Sohn KG

HEIZUNG • SANITÄR • ELEKTRO

28 Bremen 1, Weißenburger Straße 2
Telefon 44 30 84 + 44 65 83



FLIESEN-SCHAEFER

Verkauf von Wand- und Bodenfliesen
Bau-Keramik · Marmor-Fensterbänke
Eigener Verlegetrieb · Telefon 44 15 25

Musterausstellung u. Lager: Stresemannstr. 37

HAHN & CO. OHG

ELEKTROTECHNIK

Installationen jeder Art
Beleuchtung · Be- und Entlüftung
Antennenbau · Planung
Kundendienst

28 BREMEN 1

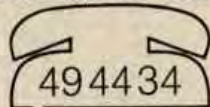
Saarbrückener Straße 38
Telefon (04 21) 44 55 15

Bremer



Stadthandwerker

Die richtige Telefon-Nr.
für Umbau, Neubau, Renovierung
und Altbau-Sanierung:



Sofortige Beratung, verbindliche Kostenvorschläge, exakte Terminzusagen, erstklassige Ausführung sind für uns selbstverständlich. Unsere Gerüstbauer, Maurer, Klempner, Installateure, Heizungsbauer, Fliesenleger, Dachdecker, Fassadenbauer, Zimmerleute, Tischler, Maler, Elektriker, Fußbodenleger freuen sich auf Ihre Aufträge. Wann sollen sie bei Ihnen anfangen?

BREMER STADTHANDWERKER

Arbeitsgemeinschaft Bremischer Meisterbetriebe

28 Bremen, Kirchbachstr. 74, Telefon 49 44 34

Erzbischof Hartwig bestimmt die Grenzen der Gemeindeweide der Bürger zu Bremen

Im Namen der heiligen und unteilbaren Dreieinigkeit, Hartwig, durch die göttliche, helfende Gnade Erzbischof von Hamburg, allen Getreuen, den gegenwärtigen und den zukünftigen, Heil für immer. Um die Rechte und Schenkungen zu erhalten, die den Kirchen oder den Schützlingen der Kirchen aus Freigebigkeit der Beschützer aus bestimmten Erwägungen übertragen werden, ist es nützlich, daß beweisende Zeugnisse angelegt werden, dauernde und vor allem schriftliche, damit weder ihr Alter die kommenden Geschlechter in Unwissenheit versetzt, noch die Ungerechtigkeit der Neider die Werke der Frömmigkeit, bis sie durch Garantie gesichert sind, vernichten kann. Ihr sollt darum alle wissen, daß unsere lieben Söhne, die Bürger Bremens, nachdem viele Sümpfe um die Stadt in Kultur genommen sind, da sie fürchten, daß ihre Viehweiden eingeengt werden könnten, einmütig zu uns gekommen sind und sowohl durch Geld als auch durch Bitten bei uns durchgesetzt haben, daß wir die Grenzen ihrer Weiden, die sie von alters her besessen hatten, und obendrein das Feld, das zu unserem Hof Berchov im besonderen gehört, den Meinardus Stute damals bewohnt hat, sowohl durch unsere Verleihung als auch durch die Übergabe unseres Privilegs bekräftigen.

Ihrem Willen deshalb zustimmend, weil er als vernünftig erkannt wurde, damit sie sich auch uns und unseren Nachfolgern gegenüber in allem, was unser Recht betrifft, getreuer erweisen, überlassen, geben und sichern wir zu allen, die in der Stadt Bremen wohnen, auch denen, die dort durchreisen, Geistlichen und Laien, Armen und Reichen, die Nutzung der Weiden, wie sie selbst und ihre Vorfahren sie rechtmäßig in den Tagen unserer Vorgänger und von uns bisher gehabt haben, nämlich von dem Gewässer, das sie Widel nennen, in der Länge bis zum Gewässer, Coclake genannt, und in der Breite von den trennenden Grenzen des der Stadt benachbarten Dorfes, das Utbremen genannt wird, bis hin zu den trennenden Grenzen des Dorfes Suechusen, mit dem genannten Feld des Meinardus und all dem, was innerhalb dieser Grenzen unsere Gerechtigkeit war. So jedoch, daß die Wiesen, seien es unsere, seien es die unserer Domherren oder die von irgend jemand sonst, die durch diese Grenzen eingeschlossen werden, von dem Tage ab, an dem man allenthalben die Ländereien unbeweidet zu lassen pflegt, bis von unseren Hörigen das Heu eingebracht wird, von allem Vieh frei sind.

Alsdann mögen sie die Weiden gemeinsam benutzen, wer will, soll heuen, wer will, soll auf die Weide treiben. Und damit diese unsere Verordnung zu aller Zeit gefestigt und unzerstört bleibt, haben wir dieses Blatt schreiben und mit unserem Siegel kennzeichnen lassen, wobei wir hinzufügen, daß, wer immer irgendwie versucht, dies zu ändern, mit unserem Bann bis zur geziemenden Abbitte rechnen muß. Zeugen dieser Anordnung sind: Otto unser Verwandter und höchster Probst; Erpo, Probst von St. Willehad; Thietwardus, Probst; Liutfridus, Probst, und unsere Domherren; Adolffus de Nienkirchen, Vogt der Stadt; Gerungus de Hagen; Marcwardus de Bederkesa; Engelbertus de Brema; Sibertus de Alverna; Bernadus, Untervogt, und mehrere andere, sowohl Laien als Kleriker. Geschehen zu Bremen im Jahre unseres Herrn Jesu Christi 1159, in der siebten Indikation, in der Regierungszeit des erhabenen Kaisers Friedrich, in Gottes Namen Glück und Heil.

Es ist an anderer Stelle schon einmal auf die in der Übersetzung wiedergegebene Urkunde hingewiesen, sie ist unter dem Namen „Bremer Weidebrief“ bekannt. Für unseren Flecken ist sie deshalb von Bedeutung, weil unter den Zeugen der Beurkundung der Ritter Marcwardus von Bederkesa verzeichnet ist. Es ist die älteste Beurkundung des Namens Bederkesa in bremischen Akten. Es ist keine Beurkundung des Ortsnamens, sondern nur eines Rittergeschlechtes gleichen Namens. Wir dürfen das Jahr 1159 also nicht als Gründungsjahr unseres Heimatortes ansehen, wenn auch alles dafür spricht, daß unser Ort damals schon bestand und daß der Ort Bederkesa der Sitz der Herren von Bederkesa war.

Aus: „Bremisches Urkundenbuch“, Werner Schieder

Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

Aufbaugemeinschaft Bremen

Bremen, 10. Mai 1976

Herrn

Bürgermeister Hans Koschnick

2800 Bremen, Rathaus

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Koschnick!

Unser Arbeitskreis Tiefer/Schnoor und Mitbürger baten uns immer wieder um Hilfe, dem Besucherverkehr die notwendigen Stellplätze schaffen zu helfen zur Existenzhaltung der vielen Kleinbetriebe im Schnoorgebiet.

Diese Notwendigkeit haben die Anlieger des Gebietes durch **Unterzeichnung einer Erklärung**, die notwendige Einzelheiten des **Aufbauvorschlages** einschl. Pläne des Architekten R. Störmer enthält, verdeutlicht.

Die Mitbürger des Gebietes haben ihre Sorgen mit 124 Unterschriften unterstrichen, neun Verbände und Vereinigungen haben sich angeschlossen.

Wir geben daher die Bitte an den Senat weiter, daß die „Bremer Parkplatz GmbH“ den Auftrag erhält, zusammen mit der „Kommunalen Bauhilfe“ und dem Architekten Rolf Störmer, von denen die Vorarbeit geleistet wurde, das Bauvorhaben vorzubereiten und durchzuführen.

Die aus dem Gebiet schon gezahlten Ablösungsbeiträge und soweit sie in die Garage Sedanplatz eingesetzt wurden, müssen durch Umfinanzierung zurück.

Die bauliche Fertigstellung der Anlage wird ein bis zwei Jahre erfordern, — ein Zeitraum, der für viele Betriebe im Schnoorviertel noch existenzbedrohend ist.

Wir bitten daher, das Anliegen und diese Zeilen im Sinne der Landesverfassung, Art. 115 Abs. 3, entgegenzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Aufbaugemeinschaft Bremen

G. Iversen H. Offermann Dr. von Einem

Erklärung

zum Aufbauvorschlag Altenwall/Ostertor

Das neue Gerichtsgebäude hat 89 Stellplätze mit DM 667 000 abgelöst. Das Zimmertheater wird im Frühjahr eröffnet und hat 56 Stellplätze mit DM 420 000,— abgelöst. Aus dem Schnoorgebiet wurden in den letzten Jahren 16 Stellplätze mit DM 120 000,— abgelöst. Bis heute stehen rd. DM 1,2 Mill. zur Verfügung.

Die 79 Stellplätze für den **Wirtschaftsverkehr** und die **Wohnungen** sowie die 247 Stellplätze für den Besucherverkehr sind schon lange zur **Existenzhaltung der vielen Kleinbetriebe** im Schnoorgebiet dringend erforderlich.

Die **Grundstücke** sind im Besitz der Stadtgemeinde, und der Eigentümer des Eckgrundstückes Altenwall/Ostertorstraße hat der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ bestimmte Vollmachten erteilt.

Ein **Wettbewerb**, wie er von der Bauverwaltung überlegt wird, bringt über den Zeitaufwand viele Betriebe an den Rand ihrer Existenz.

Die **Unterzeichneten bitten den Senat**, die von der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ und der „Kommunalen Bauhilfe“ vorgelegten **Aufbauvorschläge Altenwall—Ostertorstraße—Konturstraße**, Bebauungsplan 60 von 1954 und 718 von 1969, in Zusammenarbeit mit der „Bremer Parkplatz GmbH“ verwirklichen zu lassen.

glas
macht
das Wohnen
schön*

glas GRETHER
& MEIER

Bremen
Hansastr. 24 · Ruf 39 20 31

DRAHT-DRESSEL

Zaunbau

Industriezäune, Ballfang-
anlagen, Toranlagen

2820 Bremen 77
Am Burger Wall 21
Telefon 64 23 86

W. Hennig KG.

Klempnerei - Heizungsbau

BREMEN
Osterholzer Heerstraße 85
Ruf 45 10 63

Heinrich Glade & Sohn

HOLZBAU · HOCHBAU

BREMEN, Kattenturmer Heerstraße 320
Fernruf 87 03 01 / 87 03 02

Hosma Tankbau und Umweltschutz

Ölschaden-Notdienst

Tankreinigung, Tankbeschichtung
Einbau von Tankinnenhüllen

2801 Oyten 2 - Sa.-Ruf 04 21 / 42 00 71

peinemann+sohn PS

Sanitär · Lüftung · Klima

Metall-Leichtbeton-Fensterbankbau

Bremen
Tel.: 45 01 01
(04 21)

Bremerhaven
Tel.: 2 22 22
(04 71)

Hamburg
Tel.: 5 23 34 43
(04 11)

FRETER
stahl
STAHLBAU

FRIEDR. FRETER
2800 Bremen 1, Cuxhavener Str. 41
Telefon (0421) 383841

liefert:
Stahlkonstruktionen
Kran- u. Transportanlagen
Behälter und Silos
Dachkonstruktionen
Stahlskelettbauten
Rohr- und Förderbrücken
Industriehallen
Schweißarbeiten
Montagearbeiten

BETRIEB MIT BEFÄHIGUNG NACH DIN 4100, BEI BLATT 1 „GROSSER SCHWEISSNACHWEIS“

Beim Geld fängt die Freundschaft an. Bei uns.

Jedes Geldproblem hat seinen eigenen individuellen Hintergrund. Deshalb läßt sich jedes auch nur auf der Basis wirklicher Partnerschaft lösen. Mit uns.

Sparkasse Bremen



H. Strangmann

DACHDECKERMEISTER
BREMEN, Holunderstraße 65
Telefon 45 31 34
Dachdeckung
Fassadenbekleidungen

Fritz Schubert

Bauklempneri und
Installation

BREMEN, Osterfeuerberg-
straße 130 - Ruf 38 18 35

Trümper & Wessels

Straßen- und Tiefbau

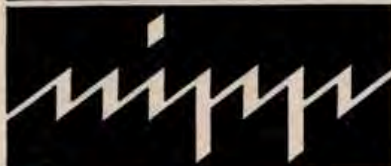


BREMEN, Habenhauser Landstraße 38
Ruf 57 06 27

Arno Plaggenmeier

Malereibetrieb · Schildermalerei
Bauschilder · Beschriftungen

28 BREMEN · Sachsenstraße 32 · Telefon 7 65 64



Ernst Nipp & Co.
Fassaden- und Fensterbau
Aluminiumveredelung
28 Bremen
Telefon (04 21) 55 91 31
Telex: 02 45 810

**Eloxierte Aluminiumfenster
auch für Althauserneuerung**

Flughafen Bremen

Am 18. Februar 1971 wurde in der „Bremischen Bürgerschaft“ — Stadt — nachstehende Frage gestellt:

Präsident Dr. Klink: Ich rufe auf die Frage 4. Diese Frage befaßt sich mit dem Ausbau des Flughafens Bremen. Die Frage ist unterschrieben von den Abgeordneten Iversen, Dr. Sieling und CDU-Fraktion.

Ich bitte den Abgeordneten Iversen, die Frage zu stellen.

Abg. Iversen (CDU): Wir fragen den Senat:

Warum wurde die Zurollbahn auf dem Flughafen Bremen zur Schwelle 27 der Landebahn aus Gründen der Sicherheit und eines besseren Betriebsablaufs — kompliziertes Wenden auf der Bahn — in dieser Legislaturperiode nicht gebaut, die für die neue und jetzige Landebahn schon lange geplant und notwendig ist?

Präsident Dr. Klink: Bitte, Herr Senator Dr. Borttscheller!

Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Borttscheller: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Unter Klarierung grammatikalischer Unebenheiten in der Frage und vorausgesetzt, daß mir die Klarstellung gelungen ist, antwortet der Senat:

In einer Besprechung zwischen der Bundesanstalt für Flugsicherung, der Flughafen Bremen GmbH und dem Hafenbauamt Bremen wurde die Reihenfolge des Rollbahnbaus nach der Betriebsnotwendigkeit festgelegt. Dementsprechend ist im Jahr 1969 als erste die Rollbahn B zwischen Abfertigungsvorfeld und der Mitte der Hauptstart- und Landebahn und 1970/71 die Rollbahn A zwischen Abfertigungsvorfeld und Schwelle 09 erstellt worden.

Für 1971 ist als vordringliche Baumaßnahme die Überholung der Hauptstart- und Landebahn und die Erneuerung der Bahn- und Landebefeuerung vorgesehen. Der gleichzeitige Bau der Rollbahn zur Schwelle 27 ist technisch sehr schwierig, da zwei Großbaustellen zur selben Zeit das Vorfeld und die Zufahrtswege so stark belasten, daß mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten gerechnet werden muß.

Die Bauvorhaben müssen nacheinander durchgeführt werden. Die Rollbahn zur Schwelle 27 kann deshalb frühestens im Jahr 1972 gebaut werden.

● **Warum wird die Zusage nicht eingelöst, um die Sicherheit zu heben und den Lärm zu mindern??**

Aufbaugemeinschaft Bremen

Bremen, im Mai 1976

An die Anlieger des Ostertorsteinwegs

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vor Wochen haben wir den Einzelhandelshäusern Vor dem Steintor mit einem Rundschreiben verschiedene Informationen und das Steintorgutachten „Bremen — Das Steintorviertel — seine Vergangenheit und künftige Entwicklung —“ zugesandt. Wir überreichen Ihnen heute dieses neben einigen anderen Informationen, weil es auch Anregungen für Ihren Lebensraum enthält.

Es bewegt uns nicht nur, sondern es erregt uns nahezu, wie mit Ihrem Lebensraum seit Jahren ein seltenes Spiel gespielt wird. Das neue Nutzungskonzept der Bremischen Gesellschaft und das dem Plan zugrundeliegende Verkehrskonzept erlauben nicht, daß, wie ursprünglich einmal geplant, Ihre Straße zur Fußgängerzone etwa in der gleichen Art wie die Obernstraße werden könnte. Der Verkehr in der Längsrichtung unserer Stadt wird zum Teil bei Ihnen bleiben, wenn nicht noch die Planung generell geändert wird. Leider wird dieser Tatbestand nicht offen ausgesprochen.

Wir nehmen gern Fragen und Anregungen entgegen, und wo wir Ihnen dienen können, erfolgt dies selbstverständlich in der Art, wie sie seit Gründung der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ Brauch und Sitte ist.

Mit freundlichen Grüßen
Aufbaugemeinschaft Bremen

G. Iversen



Der Grüne Kreis Bremen

Freizeitpolitische Grundsätze und Forderungen der Deutschen Gesellschaft für Freizeit e. V.

Die Deutsche Gesellschaft für Freizeit, in der 30 Spitzenverbände in Freizeitfragen kooperieren, vertritt die Überzeugung, daß

● der veränderte Umfang und Inhalt freier Zeit für den einzelnen und die Gemeinschaft Probleme mit sich bringt, deren Lösung eine hervorragende gesellschaftspolitische Aufgabe ist,

● frei verfügbare Zeit die Voraussetzung größeren Freiheitsraumes ist,

● diesem Freiheitsraum im Rahmen der bestehenden Grundrechte der Bundesrepublik Deutschland der Schutz des Staates und der ihn tragenden gesellschaftlichen Gruppen zukommt,

● die freie Wahl- und Gestaltungsmöglichkeit der Freizeit der Eigenentscheidung überlassen bleibt,

● die Voraussetzungen eigenverantwortlicher Entscheidung verbessert werden müssen,

● Freizeit nicht nur als Kompensation der Anforderungen der Arbeitswelt verstanden werden darf, sondern eine übergreifende, ganzheitliche Voraussetzung zur Entfaltung menschlichen Lebens ist,

● freie Zeit eine Voraussetzung sozialen Lernens ist, das den Menschen unter anderem in den Stand setzt, seine staatsbürgerlichen Rechte und Pflichten wahrzunehmen,

● freie Zeit dem leiblichen und geistig-seelischen Wohlfinden der Menschen zu dienen hat und Wege zu größerer Selbstentfaltung und Selbstverwirklichung öffnet,

● Flächen und Einrichtungen, die der Freizeit dienen, zur Verfügung gestellt und in entsprechender Weise geschützt werden müssen,

● die das Gemeinwesen tragenden Instanzen den wissenschaftlichen, bildungsmäßigen, planerischen, sozialen und administrativen Aspekten der Freizeit erhöhte Beachtung schenken müssen.

Freizeitpolitik ist mit einer Fülle von Lebensbereichen verflochten. Sie verwirklicht sich sowohl in freier Trägerschaft von Organisationen, Kirchen, Verbänden, Vereinen, freien Initiativen als auch in Bund, Ländern und Gemeinden.

Die Deutsche Gesellschaft für Freizeit legt den Gesetzgebern, Regierungen und Verwaltungen in Bund, Ländern und Gemeinden folgende Grundsätze und Forderungen für eine Freizeitpolitik vor:

1. Freizeit muß im sozialen und gesellschaftspolitischen Zusammenhang gesehen werden. Strukturelle Maßnahmen und personale Dienste müssen sich ergänzen. Sie müssen im Gesamtzusammenhang gesehen und deshalb ganzheitlich reflektiert werden.

Forderung: Entwicklung eines neuen Bewußtseins von Freizeit durch Erziehung und Bildung in der Familie und Schule, durch Träger des Freizeitlebens, in Jugend- und Erwachsenenbildung, Medien- und Konsumerziehung und auch in der politischen Diskussion.

2. Verfügung über die Freizeit muß ausschließlich Sache des einzelnen sein. Wahlfreiheit setzt das Angebot von Alternativen voraus.

Forderung: Diese Freiheit der Eigenentscheidung muß geschützt werden. Freizeitmöglichkeiten und Freizeitangebote haben der Vielfalt menschlicher Interessen zu entsprechen. Benachteiligungen in den Freizeitmöglichkeiten müssen in ihren Ursachen untersucht und so weit wie möglich ausgeglichen werden. Information über Freizeitangebote muß differenziert erfolgen und auf diesen Ausgleich bedacht sein.

3. Wahlfreiheit wird durch die volle Anwendung des Subsidiaritätsprinzips ermöglicht. Die Vielfalt des Freizeitlebens bedarf des Engagements freier Träger.

Forderung: Der Ermutigung, Förderung und Unterstützung von Initiativen einzelner, von Gruppen, Vereinen, Verbänden und Organisationen ist Vorrang einzuräumen.

4. Etwa drei Viertel der Freizeit werden in der Wohnung, im Kreis der Familie und bei Verwandten und Bekannten verbracht. Wohnung und Wohnumfeld bestimmen mehr als alle anderen Faktoren den „Freizeitwert“ des Alltags.

Forderung: Der Wohnungsbau, besonders der soziale Wohnungsbau, muß die Freizeitbedeutung der Wohnung viel stärker berücksichtigen. Freizeitgewidmete Freiflächen und Freiräume im Wohnblock, im Wohnquartier und im nahen Wohnumfeld sind zu schaffen, nicht zuletzt im Blick auf Spiel-, Sport- und Bewegungsmöglichkeiten für Kleinkinder und Kinder, Jugendliche, aber auch als Kommunikations- und Erholungsmöglichkeit der Familie, besonders der kinderreichen, für ältere Menschen, Behinderte, für Nacht-, Feiertags- und Schichtarbeiter, die auf wohnungsnahe Freizeitangebote angewiesen sind.

5. Mängel und Lücken im Freizeitangebot beruhen häufig auf Mangel an Kommunikationsmöglichkeit.

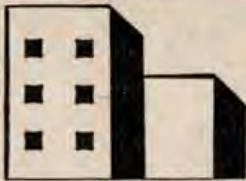
Forderung: Bei Erstellung neuer oder Erweiterung vorhandener Freizeiteinrichtungen ist Wert zu legen auf vielfältige Nutzbarkeit und Begegnungsmöglichkeit. Öffnungszeiten und Verkehrsanbindung müssen so geregelt sein, daß auch Feierabend und Wochenende voll genutzt werden können. Entsprechende Einrichtungen sind auch für Allbaugelände vorzusehen.

6. Verdichtung in Siedlungsräumen zwingt dazu, ausreichende grüne Zonen bis in die Ballungszentren zur Erhaltung des ökologischen Gleichgewichtes, aber auch zu Erholung in frischer Luft oder gärtnerischer Betätigung zu schaffen und zu schützen.

Forderung: Grün- und Gartenland sind für Erholungs- und aktive Frei-Zeit in ausreichendem Maß verfügbar zu halten.

7. Für Erholung sind Freiräume im wohnungsnahen und im weiteren Bereich notwendig, die auszuweisen und zu schützen sind. Langzeiterholung und Kurzzeiterholung sind soweit möglich voneinander zu entflechten. Dabei ist die Sicherung eines intakten Naturhaushalts die Voraussetzung einer sinnvollen Ausgliederung von Erholungsgebieten.

Forderung: Naturparke sind zu erhalten, weiter auszubauen und gegebenenfalls neu zu schaffen. Harmonische Kulturlandschaften, einschließlich vorwiegend landwirtschaftlich genutzter Kulturflächen, können der Erholung dienen. Die Landschaft ist entsprechend zu entwickeln. Die prinzipielle Forderung nach Betretungsrecht darf nicht zur Belastung der ökologisch wertvollen Gebiete, Regenerationsflächen, Zufluchtgebiete für die Tierwelt, Wasserschutzgebiete, Naturdenkmale und Naturschutzgebiete führen



BUSSE

Systembau GmbH
Betonwerkstein + Fertigteilbau
Bremen - Tel. 04 21 / 31 47 15

Karl H. Preusse KG

Emil-Sommer-Str. 4-6
BREMEN - Telefon 46 90 11

Elektroinstallation
Antennenbau
Kundendienst

Herstellung von Vorhang-
Fassaden mit ICKLA-
Unterkonstruktion

**Timmermann-
Fassadenbau GmbH**
2870 Delmenhorst
Vor Annen 42
Tel. 0 42 21 / 6 01 78

Ludwig Sander

Malermeister

BREMEN, Achterdiek 51a, Ruf 25 17 42

Hermann Berger

Marmor- und Naturstein

BREMEN — Huckelriede
Franz-Grashof-Str., T. 870869
Whg. Leester Str. 17,
Telefon 82 11 35

Neubau + Reparatur-
arbeiten

karl bogdanski

Bauunternehmung
28 BREMEN 1
Kornstraße 283 · Telefon 55 00 01

W. S. G. Wärme-Service GmbH.

Eso Ölheizungs-Dienst
Heizungsbau
Notdienst auch an Sonn- und Feiertagen

28 Bremen 44 - Sa.-Ruf 42 00 71

b. wendler

werkstatt für elektronik

(04 21) 63 10 63 *

spezialbetrieb für antennenbau

282 Bremen 77 · Bremerhavener Heerstraße 3

L. PETERSSEN

Inh. J. Christoffers

HÖLZER - BAUSTOFFE

BREMEN-AUMUND, Ruf: 66 90 29

SEIT 1902

Hohnholt
LICHTPAUSEN FOTOKOPIEN
GROSSFOTO REPRODUKTION
FOTODRUCKE ZEICHENBEDARF
FRIEDRICH C. HOHNHOLT, Bremen, Buchstr. 10

Ruf 32 69 19

8. Freizeitmaßnahmen werden häufig vorwiegend als Mittel der Erholung und Unterhaltung begriffen. Auch heute findet in der Freizeit Erholung statt, aber Freizeit dient nicht nur der Erholung. Freizeit ist z. B. auch Lernzeit, Muße, Lebensbereicherung, Sinnfindung.

Forderung: Kulturelle Aktivitäten sollen in der Freizeitpolitik den gleichen Stellenwert haben, wie Erholung und Unterhaltung, Lesen, Musizieren, Singen, künstlerisches Gestalten, Museenbesuch, Theater, Tanz, Sport und Spiel als aktive und rezeptive Freizeitgestaltung müssen u. a. auch durch die Einrichtung neuer kultureller Zentren in unterversorgten Gebieten gefördert werden.

9. Interesse und Bedürfnis für sportliche Betätigungen in der Freizeit sind gewachsen und wachsen weiterhin. Freizeitsport muß deshalb allen Interessenten entsprechend den Neigungen sowohl als Angebot in den Vereinen als auch in privater Betätigung möglich sein.

Forderung: Kommunale und nicht-kommunale Freizeit-, Sport- und Spielstätten sollten in Kooperation der Träger und in angemessenem Verhältnis zum Bedarf von Schulen und Vereinen für alle Bürger angeboten und zugänglich gemacht werden. Dafür sind entsprechende versicherungsrechtliche Voraussetzungen zu schaffen. Für sportliche Betätigung im Hinblick auf die Gesundheitsvorsorge sind vermehrt Anreize zu bieten.

10. Freizeit als soziale, kulturelle und gesellschaftspolitische Betätigung berührt das unmittelbare Interesse der Bürger und bietet eine ungewöhnliche Chance, alle Bevölkerungskreise an politischen Entscheidungen auf allen Ebenen zu beteiligen; hierzu gehört auch die Mitwirkung der Bürger an kommunaler Planung.

Forderung: Von den persönlichen Interessen und Entscheidungen des Bürgers hängt die Annahme oder Ablehnung des Angebots der öffentlichen Träger ab. Daher sollte er so früh und so umfänglich wie möglich an Planungs- und Entscheidungsprozessen beteiligt werden, ohne daß Gesichtspunkte der Sachkunde vernachlässigt werden.

11. Freizeit ist auch Gegenstand von Wissenschaft und Forschung. Forschungsvorhaben, Modelle und Modellversuche im Freizeitbereich werden gefördert, bleiben jedoch meist punktuell. Die Maßnahmen werden nicht immer ausreichend miteinander verknüpft, der Erfahrungsaustausch zwischen den verschiedenen Planungsebenen ist unzureichend.

Forderung: Einzelansätze in Forschung und Modellversuch müssen durch integrierte Zielvorgaben ergänzt werden. Diese müssen die Einzeldisziplinen, die Ressorts und die Planungsebenen übergreifen. Noch wichtiger als neue Forschungsvorhaben ist es, daß vorliegende Forschungsergebnisse zueinander in Bezug gesetzt und ausgewertet werden.

12. Die Durchsetzung von freizeitpolitischen Grundsätzen, Infrastrukturmaßnahmen und die Zusammenarbeit mit den Verbänden machen eindeutige Zuständigkeiten in Bund, Ländern und Gemeinden notwendig. Die Deutsche Gesellschaft für Freizeit begrüßt, daß auf seiten der Bundesregierung die Koordinierungskompetenz für Freizeitfragen dem Bundesministerium für Jugend, Familie und Gesundheit übertragen worden ist. Freizeitpolitik ist ihrem Wesen nach eine Querschnitts- und damit Kooperationsaufgabe. In den einzelnen Bundesländern und Gemeinden ist die Koordinierungskompetenz sehr unterschiedlich zugeordnet.

Forderung: Die Länder werden aufgefordert, eigene freizeitpolitische Konzeptionen zu entwickeln und ressortübergreifende Koordinierungskompetenzen zu verdeutlichen bzw. zu schaffen. Darüber hinaus wird den Ländern empfohlen, ihre freizeitpolitischen Konzepte und Maßnahmen untereinander abzustimmen. Die Gemeinden werden aufgefordert, eindeutige Zuständigkeiten für die Koordinierung von Freizeitangelegenheiten zu schaffen. Die Koordinierungsinstanzen in Bund, Ländern und Gemeinden sollen mit Vereinen, Verbänden und sonstigen Bürgergruppen eng zusammenarbeiten.

Die Deutsche Gesellschaft für Freizeit appelliert an die Gesetzgeber, darüber hinaus den Aspekt der Freizeit in Richtung auf mehr Freiheit stets zu berücksichtigen.

Unser Dorf soll schöner werden!

Achter Bundeswettkampf 1975 — Aus dem Abschlußbericht

„Der Wettbewerb leistet einen wertvollen Beitrag für die Strukturverbesserung und die Entwicklung der Gemeinden des ländlichen Raumes. Durch gemeinsames Planen und Arbeiten der Gemeindebürger im Rahmen dieser Aktion wird die Auseinandersetzung mit der zukünftigen Entwicklung der Gemeinde gefördert. Der Wettbewerb vereint Bürger und Verwaltung zu gemeinsamen Aktionen. Die Dorfverschönerung mobilisiert die Privatinitiative und den Gemeinschaftssinn zur Gestaltung einer besseren Umwelt. In einer Zeit der knappen Haushaltsmittel der Kommunen verdienen die uneigennützigsten Leistungen der Bürger für das Gemeinwohl besonders herausgestellt zu werden. Der Wettbewerb macht das Leben auf dem Lande lebenswerter.“

Bedeutung des Wettbewerbes in den einzelnen Bundesländern:

Baden-Württemberg

1971:82 1973:141 1975:561

Bayern

1971:1107 1973:1183 1975:1303

Hessen

1071:276 1973:392 1975:470

Niedersachsen

1971:408 1937:467 1975:504

Nordrhein-Westfalen

1971:801 1973:830 1975:933

Rheinland-Pfalz

1970/71:1050 1973:850 1975:857

Saarland

1971:110 1973:139 1975:155

Schleswig-Holstein

1971:246 1973:220 1975:183

Georgenhausen

Landkreis Dieburg

Ober-Schönmattenweg

(Gemeinde Wald-Michelbach) Landkreis Bergstraße

Niedersachsen

Erlte

(Gemeinde Visbek) Kreis Vechta

Godenstedt

(Gemeinde Seedorf) Kreis Bremervörde

Mielenhausen

(Stadt Münden) Kreis Göttingen

Wulfsode

(Gemeinde Wriedel) Kreis Uelzen

Nordrhein-Westfalen

Hoetmar

(Stadt Warendorf) Kreis Warendorf

Oberagger

(Gemeinde Reichshof) Oberbergischer Kreis

Oesterweg

(Stadt Versmold) Kreis Gütersloh

Westfeld

(Stadt Schmalleberg) Hochsauerlandkreis

Winnekendonk

(Stadt Kevelaer) Kreis Kleve

Rheinland-Pfalz

Altwied

(Stadt Neuwied) Landkreis Neuwied

Herren-Sulzbach

(Verbandsgemeinde Lauterecken) Landkreis Kusel

Lautzenbrücken (Verbandsgemeinde Bad Marienberg)

Westerwaldkreis

Neuburg

(Verbandsgemeinde Hagenbach) Landkreis Germersheim

Niederdreisbach

(Verbandsgemeinde Daaden) Landkreis Altenkirchen

Saarland

Hoof i. Ostertal

(Stadt St. Wendel) Landkreis St. Wendel

Obersalbach-Kurhof

(Gemeinde Heusweiler) Stadtverband Saarbrücken

Schleswig-Holstein

Hohenhorn

Kreis Herzogtum Lauenburg

Schenefeld

Kreis Steinburg

Für die Teilnahme am Bundeswettkampf qualifizierten sich folgende Dörfer in:

Baden-Württemberg

Bauschlott

(Stadt Neulingen) Enzkreis

Gammelshausen

Landkreis Göppingen

Krenkingen

(Stadt Waldshut-Tiengen) Landkreis Waldshut

Weitenung

(Stadt Bühl) Landkreis Rastatt

Bayern

Euerwang

(Stadt Greiding) Landkreis Roth

Lenting

Landkreis Eichstätt

Massenbuch

(Stadt Gemünden) Main-Spessart-Kreis

Püchitz

(Gemeinde Banz) Landkreis Lichtenfels

Steinbach a. d. Haide

Landkreis Kronach

Westendorf

Landkreis Ostallgäu

Hessen

Holzhausen a. Hünstein

(Gemeinde Dautphetal) Landkreis Marburg Biedenkopf

Nach einer eingehenden Vorprüfung der Unterlagen besichtigte die Bundesprüfungskommission in der Zeit vom 20. August bis 3. September 1975 die einzelnen Landessieger. Das war eine Reise von über 5000 Kilometern. Die feierliche Überreichung der Plaketten und Siegerurkunden an die Vertreter der Dörfer haben Bundesminister Josef Ertl und Graf Lennart Bernadotte gemeinsam mit den Präsidenten des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, des Deutschen Landkreistages und des Zentrallausschusses der Deutschen Landwirtschaft am 30. Januar 1976 anlässlich der Grünen Woche in Berlin vorgenommen.

SCHLOSSEREI METALLBAU WILLI HEINZ

Inh. Dipl. Ing. E. Conrad

Geländer und Gitter in Kunstschmiedearbeit,
LM-Fenster und -Türen


28 Bremen 1, Osterfeuerbergstr. 2, Tel. 04 21/38 75 90

S. BOHLMANN

GARTENGESTALTUNG

Entwurf und Ausführung von Gartenneuanlagen und
Wohnanlagen - Natursteinarbeiten - Baumfällung und
Pflege, Gartenjahrespflege - Baumschulpflanzen

28 Bremen
Pomponweg 10 A

 **614938**

Rudolf Ötjengerdes

Sanitäre Installation - Heizungsbau

282 Bremen-Farge - Farger Straße 101, Ruf 60 82 67

biermann u. moldenhauer

elektrotechnik

KATHREIN 
Communications-Anlagen + Antennen-Technik

**Fachinstallations-
Betrieb** Installation-Service

28 bremen 1

hansestraße 28
telefon 38 70 01

Sandstedt bietet an

Fenster in Norm- + Einzelanfertigung
Holz + Kunststoff

Stahlzargen + Türblätter

(auch Futter) in Holz + Kunststoff. Farbige + Natur
endbehandelt

Treppen

in Holz, Einzelanfertigung, 3 Holzsorten

JOHANN SANDSTEDT

28 Bremen, Lindenhofstr. 33-35, Tel. 61 40 11 / 12
NEU Montag-Freitag von 8.00-12.00 u. 15.00-17.00



**Norddeutscher
Fußbodenbau**

2800 Bremen 1
Vor dem Steintor 37

Bremen-Huchting
Roland-Center

* Telefon 7 40 11

Ihr Lieferant für:

Teppiche

Teppich-Böden

Gardinen/Deko-Stoffe

PVC-Beläge/Linoleum

Estriche/Industrie-

Estriche

Möbel

Betten

Umschau

Die Sache mit Naddel

Anwohner der Oslebshäuser Landstraße unterhalten sich

Von J. Winter

„Dreizehn-vierzehn-fünfzehn.“ „Ja, Naddel, wat zählst Du denn da so rum auf'm Heimweg? Zählst Du Dein Geld?“ „Nee, Jonny, da bist Du aber in'n Irrtum, ich zähl kein Geld, das ich nich hab, ich zähl die Tanklastzüge in unsere Straße. Un eins kann ich Dir sagen, die Betonmischer haben zugenommen, aber mit die Tankzüge is das schon bald ne Katastrophe.“

„Tja, Naddel, kein Wunner, die Vakuum hat die Produktschon eingestellt und gibt aus ihre große Tanks nur noch Fertigprodukte ab. Daß sich dabei die Verkehrssituation in Oslebshäuser un ganz besonnern inne Landstraße ännern würde, das war ja wohl auch den Dümmsten klar, wat? Was die Landstraße zur Zeit an Verkehr und vor allem an Schwerlastverkehr aufnehmen muß, ist so enorm, daß man sich wunnern muß, daß das überhaupt so klargeht.“ „Ja, Jonny, nu frag ich aber, sind die Verkehrscheinis un die Politikern un un un, sag mal, sin die denn alle bekloppt? Das war doch schon lange vorher zu sehen, wie der Laden einmal laufen wird!! Du wills doch wohl nicht sagen, daß die Situation bei die Vakuum nich bekannt war?“ „Sicher, Naddel, ganz bestimmt war die zunehmende Verkehrsenge auch für die Herren Verkehrscheinis und Politiker vorauszusehen, aber wo kein Kläger is, is auch kein Richter, un auf die Bemühungen der Ortsvereine, der Parteien und des Bürgervereins wurden ja in der Beiratssitzung allerhand Al... — nee, wart mal, Alter? — lass mich mal eben nachdenken, wieder son neumodsches Wort, — ach ja, jatz hab ichs, es wurden fünf Alternativen für eine Umgehung von Oshäuser vorgeschlagen.“

„Mensch, Jonny, hör bloß auf, wenn Du schon von Alternationsbums erzählst un so, hat das denn was mit Uralt-Lavendel zu tun? Ich mein, sin die Vorschläge denn schon alle so alt, daß man se nich mehr brauchen kann?“ „Ach wat, Naddel, ich sagte doch, Alternative ist'n neumodsches Wort für ‚mal was anneres.‘“ „Oh, Jonny, ich hab in unsern Betrieb 'nen Kumpel, der sagte neulich: Mit mein Frau hab ich kein Lust mehr, ich möcht ‚mal wat anners‘, hat der damit eine Alternative gemeint?“

„Nein, Naddel, Alternativen sin Auswege, andere Möglichkeiten un so, un...“ „Red' nich, Jonny, jatz has Du's selbs gesagt, Auswege, Auswege, annere Möglichkeiten un so, da kann ja nu jeden Ehemann zu seine Frau sagen: ‚Ich hab heute noch ne Alternative‘ un dann macht die Frau ihn auch noch fein un sagt: ‚Mach mir keine Schanne.‘“

„Mensch, Naddel, wir reden doch von'n Verkehr un nich von Dein Kumpel!“ „Jonny, meins, daß der von was anners geredet hat?“ „Mensch, Naddel, nu hör' aber auf, so was kennt man ja gar nich von Dir, aber im Ernst, die Landstraße soll noch bis in 1980 rein Zubringer für're Autobahn sein. Kann's Dir so was vorstellen?“ „Ja, das hab ich auch gehört, das mag ja ne schöne Katastrophe wer'n, jatz, wo Wohlers Eichen und der Schlachthof auch noch dazukommen, ob die Bürgers das auffe Dauer hinnehmen, ich glaub, wenn das hier knallt, und damit mein ich, wenn uns der Geduldsfaden mal reißt, denn hat's aber Art, wat Jonny?“

„Da verlaß Dich drauf, Naddel. Kuck mal, wir wissen ja, daß gut Ding auch Weile braucht, un man so'n Problem nich mit'n paar Verkehrsschilder lösen kann. Aber irgendwo woll'n wir endlich mal'n Anfang von's Enne von diese Verkehrsmisere sehn.“ „So isses, Jonny, un nu geh' ich nach Haus un kuck innen Duden nach, was ne Alternative is, ich glaub, Du has mir da ein' untergejubelt, wat?“ „Tu das, Naddel, un tschüß denn, kann's ja morgen richtig aufklären, was das is, nech?“ „Jupp, verlaß Dich auf, tschüß Jonny!“
(Aus: BVO-Nachrichten)



Mit Rustikal Keramikplatten in sieben Farben ...

... sind die Oltmanns-Werke in eine Marktlücke gestoßen. Als gestalterisches Element für rustikal-behagliches Wohnen — drinnen und draußen — bieten die neuen Fußboden-Platten die in 3000 Jahren bewährten Eigenschaften des Ziegelmaterials. Die problemlose Verlegung von Rustikal Keramikplatten (unser Bild) ermöglichen speziell entwickelte Klebe- und Fugenmörtel, die gleichzeitig mit den Platten angeboten werden. Die Ziegelwerke Heinrich Oltmanns arbeiten bereits an Weiterentwicklungen. Foto: PRS

Vor 25 Jahren

Neuer Anfang für den Flughafen

Der Flughafen Düsseldorf feierte am 1. Dezember 1975 ein Jubiläum besonderer Art. Vor 25 Jahren wurde die Verwaltung des Flughafens durch die britische Besatzungsmacht wieder der 1927 gegründeten Düsseldorfer Flughafenbetriebsgesellschaft, deren alleinige Gesellschafterin seit 1933 die Stadt Düsseldorf war, übertragen. Gleichzeitig trat das Land Nordrhein-Westfalen mit einer 50%igen Beteiligung am Stammkapital der Gesellschaft bei. Damit wurde für den Flughafen eine neue Epoche in seiner wechselhaften Geschichte, die schon 1909 ihren Anfang nahm, eingeleitet.

Die vergangenen 25 Jahre sind durch eine stürmische Entwicklung des Luftverkehrs und den dadurch notwendigen schnellen Ausbau der Anlagen gekennzeichnet. Die öffentliche Aufgabe, den Bürgern und der Wirtschaft die Teilnahme am weltweiten Luftverkehr zu ermöglichen, konnte trotz mancher Schwierigkeiten und Widerstände erfüllt werden. In diesem Zeitraum hat sich die Zahl der Passagiere von 70 000 auf über 5 Millionen in 1975 erhöht, die Zahl der Mitarbeiter der Gesellschaft stieg von damals 124 auf über 1 100, 500 Millionen DM wurden investiert und fast 4 500 Menschen haben auf dem Flughafen ihren Arbeitsplatz gefunden.

Von 124 Mitarbeitern, die am 1. 12. 1950 von der Civil Aviation Branch (CAB) übernommen wurden, sind heute noch 14 bei der Flughafengesellschaft tätig. Sie werden nach 25jähriger Betriebszugehörigkeit am 1. Dezember mit der goldenen Flughafennadel ausgezeichnet.

Der Flughafen Düsseldorf kann mit seinen leistungsfähigen Anlagen und Einrichtungen sowie mit einer erprobten Mannschaft vertrauensvoll in die Zukunft blicken. Wie in den letzten 25 Jahren wird er auch in der Zukunft seine Aufgaben im Dienste der Bürger und der Wirtschaft unseres Landes erfüllen.

OTTO BOLLHAGEN

GmbH & Co.

MALEREIBETRIEB

Bremen, Parkallee 205 · Fernruf 21 10 41

Hermann Wagschal

Treppenbau
Bautischlerei u. Innenausbau

PLATJENWERBE
Wollaher Straße 45
Ruf 63 08 20

MAHATI

TREPPENBAU

Mahlstedt & Hasselbach KG

TISCHLEREI-WERKSTÄTTEN

2820 Platjenwerbe · Dorfstr. 4
Telefon 04 21 / 63 11 86

Helmut Elfert

Holz- und Stahlgerüste

Bremen, Engadiner Straße 111
Telefon 42 28 83



Gerhard Vollmer

Werksvertretung und technischer Dienst
der Firma

Hillenkötter & Ronsieck, Bielefeld
AUFZÜGE, KRANE, FASSADENLIFTE
282 Bremen 77 · Wasserhorst 12
Telefon (04 21) 64 20 24

AUGUST JÜRGENS

GARTENBAUUNTERNEHMEN
NIENBURG/Weser, Rühmkorfstraße 5
Ruf 36 48

Ausführung neuzeitlicher Wohn- und
Siedlungsgärten sowie Werksgrünanlagen

Hinrich Heidmann & Söhne

Bautischlerei · Treppenbau · Innenausbau
Anfertigung von Kunststoff-Fenstern

28 BREMEN-HUCHTING
Huchtinger Heerstraße 35/37, Ruf 5 67 52 - 54
Betrieb: Moordeich 2 - Varreler Landstr. 4



Wilh. G. Bädecker

Gerüstbau + Zimmerei
gegründet 1896

Holz- und Stahlgerüste aller Art
28 BREMEN

Parkallee 207 a - Fernruf: (0421) 21 19 16

Albert Ehlers & Co.

Bauklempnerei und sanitäre Installation

BREMEN
Burchardstraße 41 - Telefon 38 23 48



Altes Haus im neuen Kleid . . .

. . . aus formschönen Oltmanns-Verblendern, sowohl für Fassadenverkleidungen wie auch zur rustikal-behaglichen Innenraumgestaltung. In sieben Farbtönen von gelb bis rot angeboten, behalten die Oltmanns-Vormauerziegel ihr Aussehen über Jahrzehnte und bedürfen keiner Pflege. Die Vollsteine („Backsteine“) ohne jeglichen Lochanteil bieten beste bauphysikalische Eigenschaften. Insbesondere in der Althausmodernisierung finden sie einen aufnahmebereiten Markt. 40 Millionen rustikale Verblender verließen im vergangenen Jahr das Oltmanns-Werk in Hude/Langenberg. Das Geschäftsjahr 1975 schlossen die Ziegel- und Kunststoffwerke Heinrich Oltmanns mit einem Umsatz von 64,1 Millionen DM ab. Das entspricht einer Steigerungsrate von 29,6 Prozent.

Foto: PRS

Streugutbehälter aus GFK helfen Kosten sparen

Streugutbehälter aus GFK (mit Vetrotex-Textilglas verstärkter Kunststoff) sind witterungsunempfindlich und brauchen daher nicht turnusmäßig ersetzt zu werden wie Behälter herkömmlicher Art.

Die vom Chemowerk, 7056 Weinstadt-Strümpfelbach, angebotenen Streugutbehälter sind leicht, stabil, salzbeständig, haben beidseitig glatte Oberflächen und lassen sich ohne Demontage der Deckel ineinander stapeln. Der Deckel arretiert beim Öffnen und ermöglicht so ein müheloses Arbeiten. Die Streugutbehälter werden vom Hersteller in zwei Größen angeboten — entweder mit einem Fassungsvermögen von 550 l oder 700 l wahlweise ohne untere Entnahmeöffnung oder mit unterer Entnahmeöffnung und Nachrutscheinsatz.



**MARMORFENSTERBÄNKE
BODENBELÄGE
TREPPEN + FASSADEN**

WERTH+CO naturwerkstein

Bremen, Am Gaswerk 27/29
Telefon 54 10 79

FACHBETRIEB



KARL RUST

Kunstglaserei
Bildereinrahmung
BREMEN
Hastedter Heerstraße 161
Telefon 44 17 64

Hans Lankenau

Bau- u. Maschinenschlosserei
BREMEN-LESUM
Burgdammer Postweg 23
Telefon 63 11 58



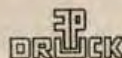
Strucks & Co

Ingenieurholzbau
Zimmerelbetrieb
Greimbau

28 BREMEN · Westerholzstr. 29 · Telefon 45 00 27

BLV
VEREINSBLATT
BLUMENTHAL · LESUM · VEGESACK · SCHWANWEDE · RITTERHUDE

**Erscheint im Wirtschafts- und
Industriegebiet Bremen-Nord und
angrenzende Gebiete**



Druck- und Verlagshaus Fr. Pörtner

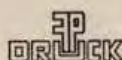
2820 Bremen-Blumenthal
Kapitän-Dallmann-Straße 41—43, Telefon 60 00 21

**Gut
ankommen**

muß Ihre Werbung, sonst ist der Aufwand umsonst.

Erst eine gute Textgliederung, Satzanordnung, Farb- und Papierwahl sowie ein sauberer Druck ergeben die gute Drucksache.

Wir beraten Sie gern.



Druck- und Verlagshaus Fr. Pörtner

2820 Bremen-Blumenthal
Kapitän-Dallmann-Straße 41-43, Telefon 6000 21

Buchbesprechung

Friedrich Tamms: Von Menschen, Städten und Brücken.

184 Seiten mit zahlreichen Abbildungen des Autors und Fotos seiner Bauwerke. Englische Broschur, Econ Verlag Düsseldorf-Wien, DM 48,—.

Aus Anlaß des 70. Geburtstages von Professor Dr. Friedrich Tamms hat die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, Düsseldorf, dieses Buch herausgegeben. Ihr Präsident, Professor Dr. Ing. Rudolf Hillebrecht, schrieb das Vorwort; Prof. Dr. Ing. Wilhelm Wortmann ein Nachwort. Seinen Hauptinhalt bilden ausgewählte Texte von Prof. Tamms (Vorträge, Aufsätze, Berichte, Exposés), die knapp und eindrucksvoll Einblick in die „Werkstatt“ des bedeutenden Städtebauers geben. Von biographischen Skizzen über bedeutende Baumeister, von Gedanken über das Wesen der Stadt- und Regionalplanung, über Verkehr und Brücken führen sie zu dem Hauptwerk von Prof. Tamms: der Wiederherstellung Düsseldorfs, der Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen. Der angegliederte Bildteil zeigt Ausschnitte dieser Arbeiten.

Da Prof. Tamms seine Arbeit selbstkritisch nicht nur an dem im Lande üblichen mißt, ist er Jahr für Jahr hinausgefahren in andere Städte, Länder und Kontinente. Auszüge aus den dabei entstandenen Reiseberichten, sowie Handzeichnungen, werfen ein weiteres Licht auf Tamms vielseitige Interessen.

Friedrich Tamms, geboren 1904 in Schwerin/Mecklenburg, studierte Hochbau, Brückenbau und Städtebau an den Technischen Hochschulen München und Berlin, wo er als Dipl.-Ing. abschloß. Ab 1929 war Tamms im Brückenbauamt der Stadt Berlin tätig, ab 1935 als freischaffender Architekt und Berater der Deutschen Reichsautobahnen. Gleichzeitig, bis etwa 1948, führte er städtebauliche Arbeiten und technische Bauten im Reichsgebiet durch und erhielt zwischenzeitlich einen Lehrstuhl für Hochbau an der TH Berlin. 1946 wurde er nach Ankara berufen. Ab 1948 zeichnete er für die Stadtplanung in Düsseldorf verantwortlich, war Beigeordneter für Planung, Bauaufsicht, Wohnungswirtschaft, von 1958 bis 1960 zusätzlich Kulturdezernent der Stadt und ab 1960 Beigeordneter für das gesamte Planungs- und Bauwesen. Friedrich Tamms, seit 1970 wieder als freischaffender Planer tätig, war Mitglied vieler Fachausschüsse auf kommunaler, Landes- und Bundesebene — u. a. 1964—1968 Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

Zahlreiche Ehrungen unterstreichen seine Bedeutung: er ist Ehrenbürger der Universität Düsseldorf und wurde mit dem Goldenen Ehrenring der Stadt Düsseldorf ausgezeichnet. 1966 erhielt er den Fritz-Schumacher-Preis der FVS-Stiftung, Hamburg, 1969 die Cornelius-Gurlitt-Denkünze der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, 1970 die Goldene Ehrenplakette der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf und das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. 1972 wurde er Ehren doktor der TH Wien, 1974 wurde er mit der Carl-Friedrich-Gauss-Medaille der Wissenschaftlichen Gesellschaft zu Braunschweig ausgezeichnet.

Eine Platte Platt

Aus: Das Tor 4/76

Aus ihrer Heimatverbundenheit haben drei waschechte Düsseldorfer eine „runde“ Sache gemacht. Die erste Schallplatte Düsseldorfer Mundart ist auf dem Markt. Ein Ereignis, das nicht nur Freunde der Mundart zu schätzen wissen, sondern weit darüber hinaus Besuchern der Stadt am Rhein die Möglichkeit bietet, ihre Kenntnisse der „Düsseldorfer Sprache“ zu intensivieren. Ausgewanderte Düsseldorfer, aber auch die „Düsseldorfer auf Zeit“, werden diesen Leckerbissen „Düsseldorf auf Platt“ besonders begrüßen.

Bauunternehmung

Herbert Haslinger BAUMEISTER

BREMEN - Celler Straße 42 - Ruf 49 10 00

Alarmanlagen mit VDS-Zulassung



Köhle

Borgfelder Heerstr. 55 · ☎ 27 03 12 · Schwarzer Weg 74a · ☎ 61 12 03



Louis Saemann

Elektr. Licht- und Kraftanlagen
Blitzschutz-Anlagen

Bürgerm.-Smidt-Str. 20

Ruf 31 32 21

28 BREMEN

Friedrich Schmidt

Dachdeckungs- und Asphaltgeschäft

Gegr. 1906

Hohentors-Heerstraße 156—160 · Ruf 50 24 29

FASSADENSCHUTZ-GESELLSCHAFT

POSSEKEL & CO.

FASSADEN - IMPRÄGNIERUNGEN + SANIERUNGEN

28 BREMEN 1 - WACHMANNSTRASSE 52/54

TELEFON 0421 / 34 00 82

Abfluß verstopft? Wir helfen...

sofort mit elektr.
Spezialmaschinen.
Auftragsannahme
Telefon 35 57 92
Münchener Str. 106

ROTEK BREMER ROHR-
REINIGUNGSDIENST

Notdienst ab 17 Uhr,
sonn- und feiertags 35 23 65

Bitte verlangen
Sie unseren
umfangreichen
Vierfarbkatalog.

**Nusser
Bänke**

Wilhelm Nusser KG
Postfach, 7057 Winnenden/Stuttgart
Telefon (07195) 80 41

Adolf Kupke

SAN. INSTALLATION - GASHEIZUNGEN - KLEMPNEREI

Hastedter Heerstraße 26 Telefon 44 89 75

Karl-Heinz Spies KG

Dachdeckung - Abdichtung
Asphaltierung - Blitzschutz

BREMEN,
Humboldtstr. 131/137
Telefon 7 30 52

Johannes Frischmann

Elektromeister

BREMEN
Crüsemannallee 69
Ruf 21 55 62

Hermann Diedrich Steenken

Tischlermeister u. beratender Innenarchitekt
Bautischlerei und Innenausbau

2863 Ritterhude, Stader Landstraße 71
Telefon 04 20 12 / 92 26

Walter Kattenbusch

gegr. 1910

Dacheindeckungen, Fassaden-Verkleidungen

BREMEN, Graf-Haeseler-Str. 106, Ruf 49 23 33
Postfach 110 427

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, Tel. 45 02 14
Stadtlager: Langenstraße 28, Tel. 31 09 24

ENNO ROGGMANN

Holzimport

28 Bremen, Gelsenkirchener Straße 25
Tel.: (04 21) 5 15 21 - Telex 02 44060

Schnittholz aus aller Welt!

Sperrholz, Platten, Türen, Vertäfelungen
Katalog mit Lieferprogramm auf Anfrage

Buchbesprechung

Zwei Düsseldorf Handwerksmeister und die Mutter Courage der Düsseldorfer Fürsorgerinnen haben ihre Heimatverbundenheit auf die Platte gebannt. Mit dieser Erstausgabe Düsseldorf Sprachinterpretation wird eine Lücke gefüllt, da bisher nichts Vergleichbares in der Stadt an der Düssel angeboten wurde.

Der Gerresheimer Heimatdichter, Carl-Maria Fraedrich, von Beruf Malermeister, gehört seit 1947 der Meisterprüfungskommission der Handwerkskammer Düsseldorf an. Er ist der Mitbegründer des Gerresheimer Bürger- und Heimatvereins und langjähriges Mitglied der Düsseldorfer Jonges. Als Mitbegründer der Freunde der Düsseldorfer Mundart hat er regen Anteil an der Pflege Rheinischen Brauchtums.

Anne Sommer, von Beruf Fürsorgerin, findet trotz vieler Ehrenämter noch Zeit, Düsseldorf „Plattgeschichten“ zu sammeln. Als Presbyterin ist sie ebenso aktiv wie in der Arbeitnehmerbewegung oder als Bürgerschaftsmitglied im Sozialausschuß und Wohnungsausschuß. Zu ihr geht man nach der Methode: „Wenn de jeholfe weede wellst, dann jank emol no'm Sommers Änn, vielleicht weeb dat Rot“.

Heribert Liedtke, Stukkateurmeister, beherrscht das „Hötter Platt“, die sogenannte Glasmachersprache Düsseldorf. Zurückzuführen ist dieser Dialekt auf Ferdinand Heye. Ins Glashüttengebiet in Gerresheim kamen Glasbläser aus dem Osten, die einen eigenen, ostniederdeutschen Dialekt entwickelten. Beide Dialekte beherrscht Heribert Liedtke meisterhaft. In Geschichten und Gedichten gibt er seine Kenntnisse weiter.

Die Schallplatte „Düsseldorf auf Platt“ ist beim Verlag Jutta Klein, Düsseldorf 12, Fridingstraße 46, oder im Fachhandel erhältlich. Herausgeber ist der Düsseldorfer Jong Dr. H. Klein, dessen Frau Jutta, Graphikerin ihres Zeichens, die ansprechende Plattenhülle mit dem Symbol der Düsseldorfer Radschläger entworfen hat.

Das „Handwerk“ ist mit diesem „Mundwerk“ rheinischen Brauchtums meisterlich auf die Platte gebannt. Das Handwerk hat nicht nur „goldenen Boden“, sondern auch (hoffentlich) „goldene Schallplatten“ — Dank mundwerklicher Interpretation.

Edith Baron

Herausgeber: Gerhard Iversen

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

Verlag:

Der Wiederaufbau - Gerhard Iversen - Verlag zur Förderung der Mitarbeit des Bürgers am Städtebau, 28 Bremen 1, Katharinenklosterhof 8-10, Tel.: (0421) 32 41 90. „Der Aufbau“ erscheint vierteljährlich. Das Bezugs-geld für die Mitglieder der Gesellschaft „Bürger und Stadt“ und der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ ist im Beitrag enthalten.

Jahresbezugspreis: DM 30,- inkl. 5,5 % Mehrwertsteuer, Einzelstück DM 7,50 inkl. 5,5 % Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten.

Bankkonto: Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt Bremen, Konto-Nr. 242640, Postscheckkonto Nr. 281 828-201, Hamburg, Gerichtsstand Bremen.

Für unverlangte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Zum Abdruck angenommene Beiträge unterliegen der freien Verfügung des Herausgebers, wenn ausdrücklich nicht anders vereinbart. Die mit vollem Namen oder mit den Initialen gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers dar. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Anzeigenverwaltung:

Kurt Pienkoss (l. Hs. Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau GmbH), 28 Bremen, Steinsetzerstraße 11, Telefon 04 21 - 8 77 91.

Druck:

Druck- und Verlagshaus Friedrich Pörtner, Bremen-Blumenthal, Kapitän-Dallmann-Straße 41/43.