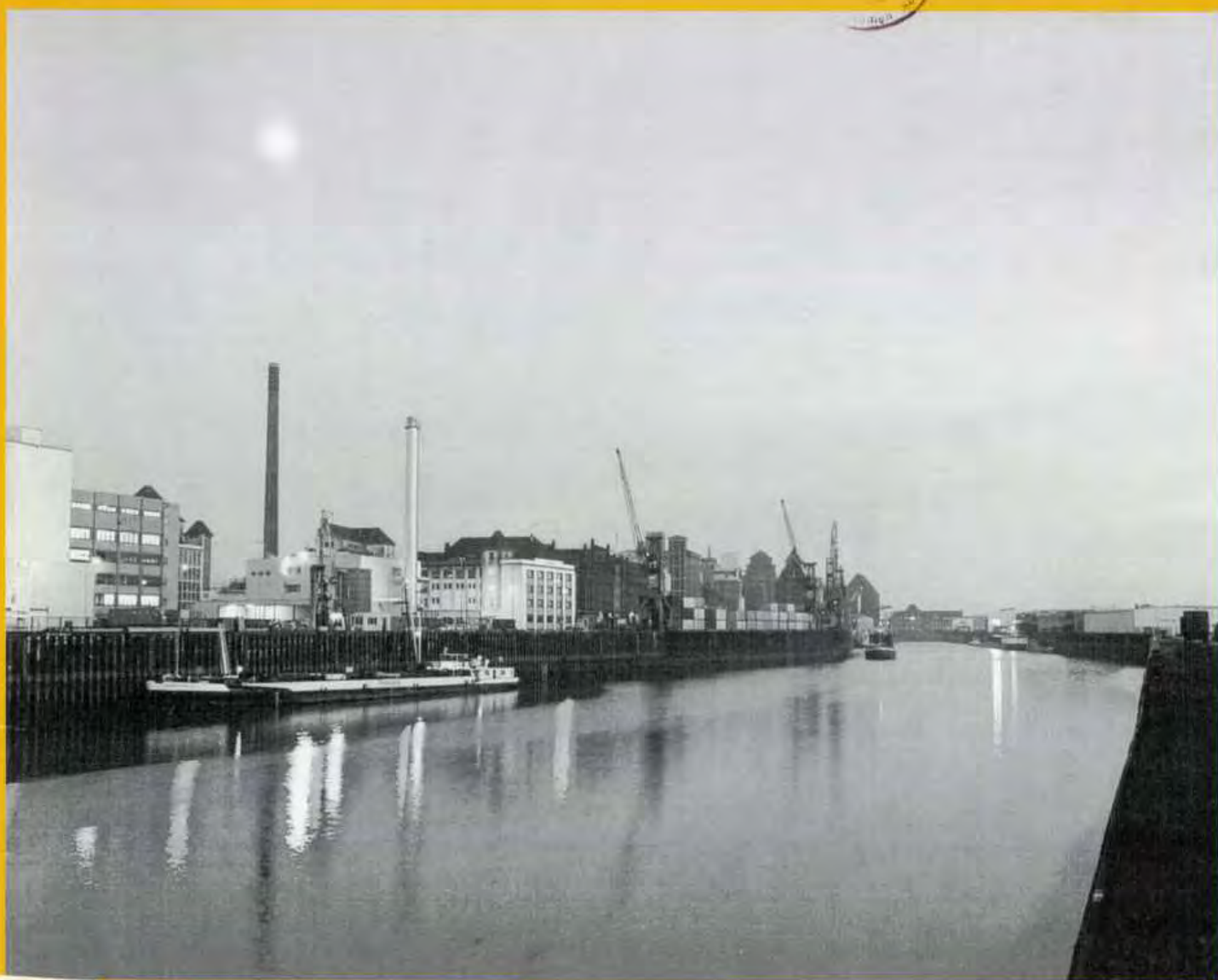


DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT



53] 54.
54. JAHRGANG • HEFT 1 • BREMEN • JUNI 1999

Marktchancen

in corporate



Aktionsräume

Grenzenlos handeln, Innovationen erfolgreich durchsetzen.

Mit unserer Kompetenz betreuen wir Sie unternehmensorientiert.

Beraten Sie sich persönlich mit unseren Experten.

firmenkunden@sparkasse-bremen.de Die Zukunft für Ihr Geld.

Die Sparkasse **Bremen**
Finanzdienstleistung



„Was wird aus den Häfen in Bremen?“

Das war im Herbst letzten Jahres das Hauptthema in DER AUFBAU Heft 2/98. Das ist heute genau so aktuell und wird es in den nächsten Jahren, für die nächste Generation, bleiben.

Im Heft 2/98 wurde jeweils ein Beitrag von Hans H. Pöhl, Vorsitzender des Vorstandes der BLG Holding und Uwe Beckmeyer, Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel veröffentlicht. Wilfried Turk, Präsident der Architektenkammer Bremen, hat aus seiner Sicht zur „Zukunft der Alten Bremer Hafenreviere“ Stellung genommen.

Die Bedeutung dieses Themas für unsere Stadt zeigte sich im fleißigen Besuch der vom Bausenator veranstalteten Ausstellung über die fünf von Bietergemeinschaften eingereichten Arbeiten zur Neugestaltung der Hafenreviere rechts der Weser in der Langenstraße 2–8, vor allem aber an der überwältigenden Teilnahme an den fünf „Bremer Stadtentwicklungsgesprächen“ ebenda in der Zeit vom 2. Februar bis 4. Mai dieses Jahres.

Dabei wurde mehr und mehr deutlich, daß durch die Veränderung des Seetransportes in den letzten dreißig Jahren die Aufgaben der Seehäfen sich völlig verändert haben. Für Bremen bedeutet das, daß die in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts in Bremen gebauten Häfen-Europahafen, Holz- und Fabrikenhafen,

Überseehafen - veraltet sind. Dieses Hafengelände mit der gewaltigen Größe von rund 500 Hektar (zum Vergleich: die Altstadt hat etwa 60 Hektar) verlangt nach einer neuen Nutzung, wird doch ein großer Teil davon heute nicht mehr für Hafenumschlag oder Hafenbetrieb gebraucht.

Viele Hafenstädte in der ganzen Welt haben diese Situation schon zeitig erkannt und inzwischen völlig neue Stadtteile nicht nur geplant, sondern auch schon neue Nutzungen geschaffen. Es ist also kein übereilter Schritt, wenn man sich nun in Bremen intensiv mit einer neuen Verwendung der alten Hafenreviere beschäftigt.

Daraufhin haben fünf Bietergemeinschaften in kurzer Zeit einen Vorschlag für die Umgestaltung der Alten Bremer Hafenreviere nach ihrer Vorstellung erarbeitet und bei der Stadt Bremen eingereicht, die nicht als fertiger Plan, wohl aber als Grundlage für weitere Planungen verstanden werden wollen. Dabei ist bei allen Bietern eingeflossen, daß der Überseehafen inzwischen zugeschüttet ist, und bei den meisten Bietern, daß die Stadt Bremen der Fa. Dittmeyer ein größeres Grundstück beim zugeschütteten Hafen zugesagt hat.

Im Folgenden werden die Grundrißzeichnungen der fünf Bietergemein-

INHALTSVERZEICHNIS

„Was wird aus den Häfen in Bremen?“

Die Redaktion 1

Bremische Häfen – Kurs Zukunft

Uwe Beckmeyer, Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel 8

Stadtentwicklung in den alten Hafenrevieren – Visionen für das nächste Jahrtausend

Ulla Luther, Staatsrätin 11

Die Modernisierung der Handelshäfen am rechten Weserufer

Gerd Markus, Staatsrat 20

Thesen zur Zukunft der alten Handelshäfen

Handelskammer Bremen 21

Nicht glücklich mit dem Großmarkt

Bieter stellten ihre Pläne für die alten Hafenreviere vor 22

Zur Zukunft der stadtbremischen Hafenreviere

Positionspapier 23

Investoren für Hafeneareal gesucht

EU-weite Ausschreibung 24

Die Gemeinde Dörverden an der Mündung der Aller in die Weser

Heiner Falldorf, Bürgermeister 26

Borgfeld – ein wachsendes Dorf im Grünen

Johannes Huesmann, Ortsamtsleiter 29

schaften gezeigt. Wir bitten um Nachsicht, daß wegen der Größe der Pläne deren Abbildungen im Heft nicht besser dargestellt werden können.

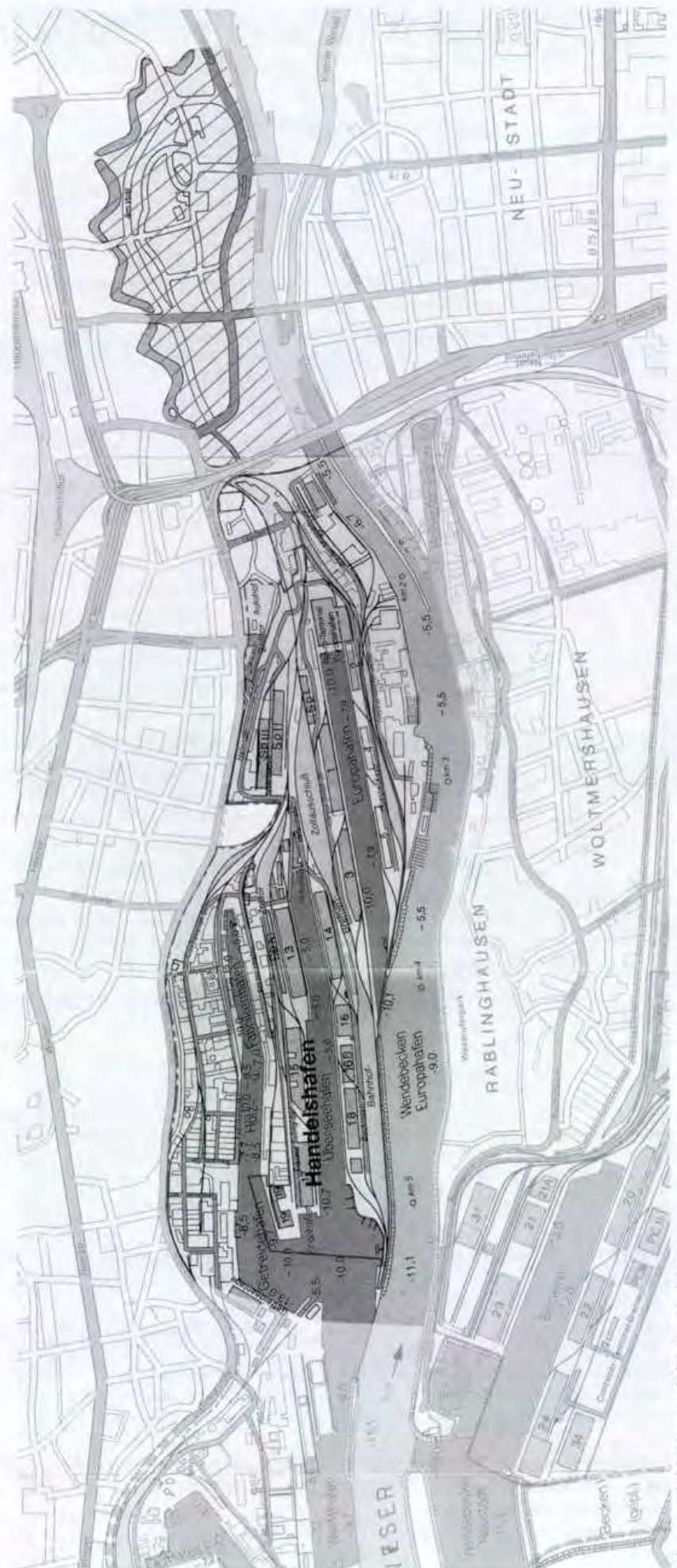
Zu bedenken ist, daß weder den Bietergemeinschaften strenge und realistische Vorgaben gemacht wurden, noch diese Bietergemeinschaften sich strikt an gemeinsame Vorgaben gehalten haben. So kann es sich bei besagten Plänen nur um Momentaufnahmen und um Skizzen mit tendenzieller Aussage mehr grundsätzlicher Art handeln, wofür den Beteiligten nur eine relativ kurze Bearbeitungszeit zur Verfügung stand. Beispielsweise fällt auf, daß der jetzt vom Senat zugesagte Bestandsschutz für vorhandene Hafentriebe sowie deren mögliche Erweiterung nicht immer und nicht bei allen Teilnehmern beachtet wurde - aus welchen Gründen auch immer.

Jeder der Einzelvorschläge bietet gute Detaillösungen, jeder zeugt von intensivem Nachdenken über die anstehende Aufgabe, aber mit der gewaltigen Größe der Fläche ist niemand so recht überzeugend fertig geworden.

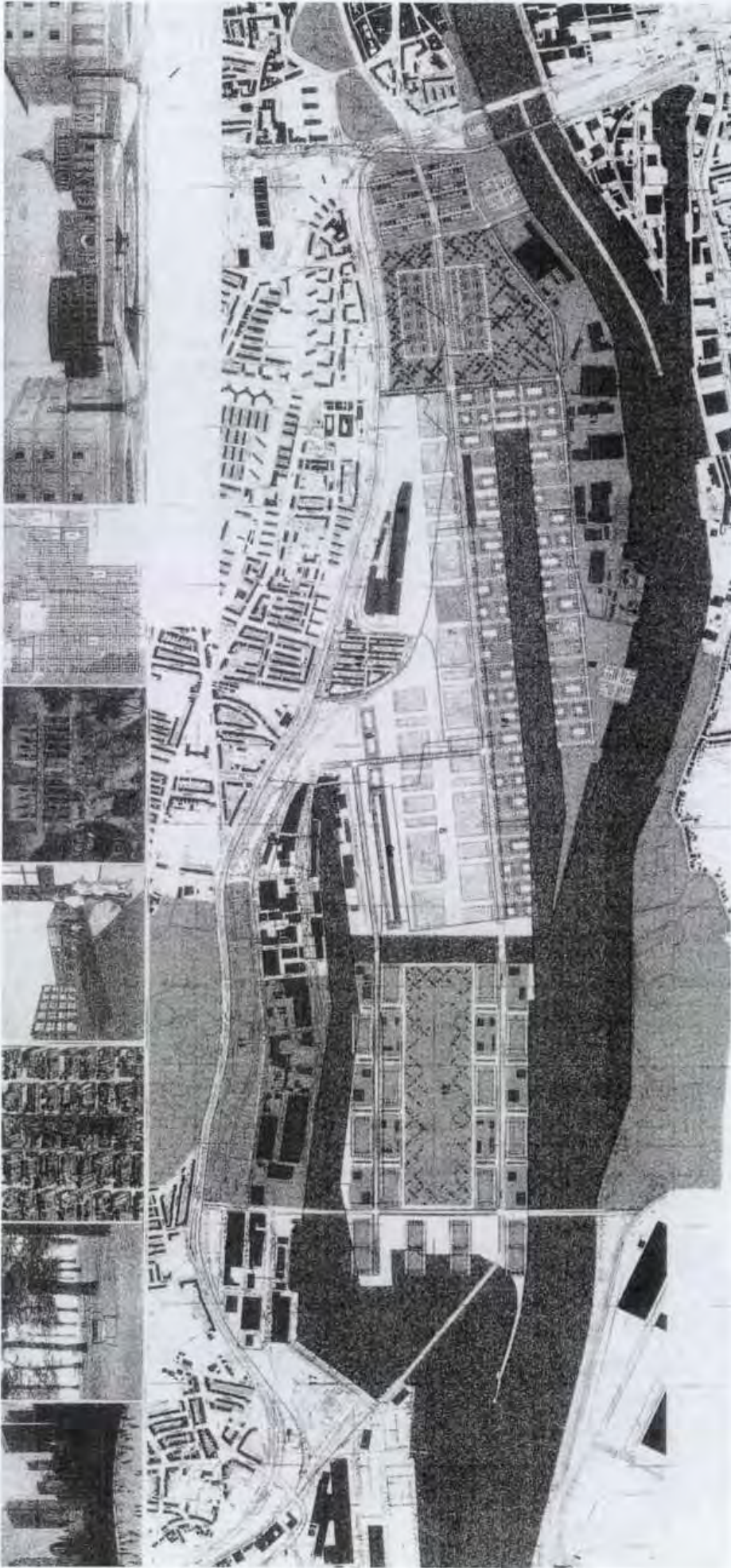
Die Weser fließt entlang der Altstadt und der am rechten Ufer gelegenen Häfen von Südost nach Nordwest. Diese Ausrichtung, wie sie beim Holz- und Fabrikhafen ebenso wie beim Europahafen besteht, ist im Wesentlichen von allen Verfassern für die Erschließung des Geländes übernommen worden. Die Querverbindungen sind allerdings stark unterschiedlich vorgesehen. Alle Verfasser reduzieren die vielen vorhandenen Schienenwege - die einen mehr, die anderen weniger.

Schwierigkeiten bereitet den Verfassern die Anbindung an die Altstadt - es ist einerseits die schmalste Stelle des Hafengeländes, und andererseits wird sie durchschnitten von der hochliegenden Eisenbahnlinie und der Schnellstraße über die Weser.

Von dem Anschluß an die Altstadt bis zum Wendebecken sind es rund 4 Kilometer - also etwa eine Stunde Fußweg. Daher wären ein Versetzen der Erschließungsstraßen, Platzbildungen und erhöhte Einzelbauten zur Unterbrechung - befürchteter Monotonie sehr wünschenswert.



Alte Handelshäfen und die City in Bremen



Am Kopf des Europahafens wird quer zur Weser eine Wasser Verbindung zum Holz- und Fabrikhafen vorgeschlagen. Dadurch wird der Anschluß von hier an die Altstadt auf 2.500 m verkürzt und am Nordwestkopf eine Insel geschaffen, die über Brücken mit dem Space-Park, dem Ortsteil Walle und über die Weser mit dem Ortsteil Woltershausen verbunden werden soll. An besagten Stellen müßten die Brücken aber von Schiffen unterquert werden mit großer Durchfahrtshöhe und folglich langen Rampen - eine unwirtschaftliche Lösung. Ebenso kostenaufwendig ist der Bau einer Querwasserstraße. Die jetzige gewerbliche Nutzung des Hafengeländes ist nur teilweise in die Neuplanung übernommen worden. Die Grünplanung ist großzügig dargestellt, teilweise über Gewerbegebiete hinweg. Insgesamt sind mehrere gute Ansätze für zukünftige Planungsentscheidungen gegeben.

Bietergemeinschaft 001

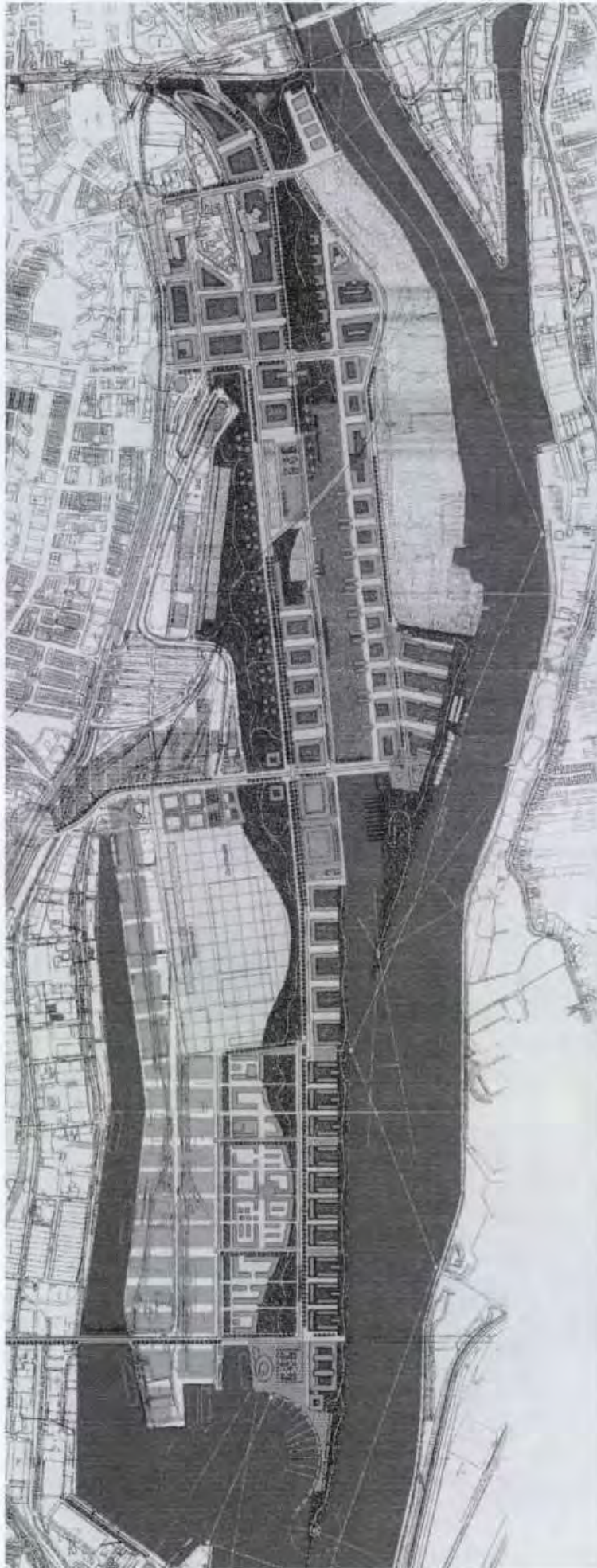
Architekturbüro Max, Dudler, Berlin
 Basler u. Partner AG, Zürich
 Kienast, Voigt, Zürich



Der Übergang von der Altstadt zum Hafengebiet ist im Plan nicht überzeugend. Das Hauptgelände zwischen Europahafen und Holz- und Fabrikenhafen ist gegliedert in Gewerbe, Fruchthof und Wohngebiet, wobei das Gewerbe beiderseits des Holz- und Fabrikenhafens erhalten bleibt; zum Wendebecken gibt es Häfen für Wassersport- eine interessante Auflösung der langen Landzunge. Davor soll mittels einer Brücke über den Holz- und Fabrikenhafen die enge Anbindung an den Ortsteil Gröpelingen erfolgen. Die Getreideverkehrsanlage soll als Höhepunkt den Abschluß des Hafengebietens bilden.

Bietergemeinschaft 002

Wasserstadt GmbH, Berlin;
 LBB Grundstücksentwicklungs GmbH, Berlin;
 GEWOBA, Bremen;
 Zech Immobilien GmbH, Bremen;
 Architekturstudio Hermann Hertzberger, Amsterdam;
 Thomanek + Duquesnoy, Berlin;
 Masuch + Olbrisch, Berlin;
 Peter Drooge, Direktor Städtebau University Sidney;
 Prof. Ir. AW. Oskam, University New South Wales



Das Gewerbegebiet an der Weser (Europahafen) ist erhalten, ebenfalls das nordöstlich vom Holz- und Fabrikenhafen - aber nicht das südwestlich daran gelegene Gewerbegebiet. Auch hier wird eine Brücke am Ausgang des Holz- und Fabrikenhafens als Verbindung nach Gröpelingen vorgeschlagen. Gut ist der Anschluß an die Altstadt vorgesehen. Die konsequent angeordneten Querschließungen teilen das Hafengelände in vier unterschiedlich große Quartiere. Die Längerschließung wird von einem Grüngürtel begleitet. Am Holz- und Fabrikenhafen ist viel Gelände zur Gewerbeansiedlung ausgewiesen. Am Wendebecken sollen Bootshäfen Freizeitmöglichkeiten bieten. Ob die vorgeschlagene Blockbebauung in der strengen Form ausgeführt werden muß, kann noch erwogen werden. Insgesamt bietet dieser Vorschlag gute Ansatzpunkte zur weiteren Bearbeitung.

Bietergemeinschaft 003

Interessengemeinschaft „Projektstudien Alte Hafenreviere“;

Philip Holzmann Bauprojekt AG, Frankfurt;

Gustav W. Rogge Unternehmensgruppe, Bremen und Bremerhaven;

Ed. Züblin AG Bauunternehmung, Bremen;

Lahmeyer International GmbH, Bremen;

Projektentwicklung Bremen GmbH, Bremen;

Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt;

Planungsgruppe von Ohlen, Ruffer u. Partner, Bremen;

Stiehler & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Bremen;

Prof. Dr. Lackner & Partner;

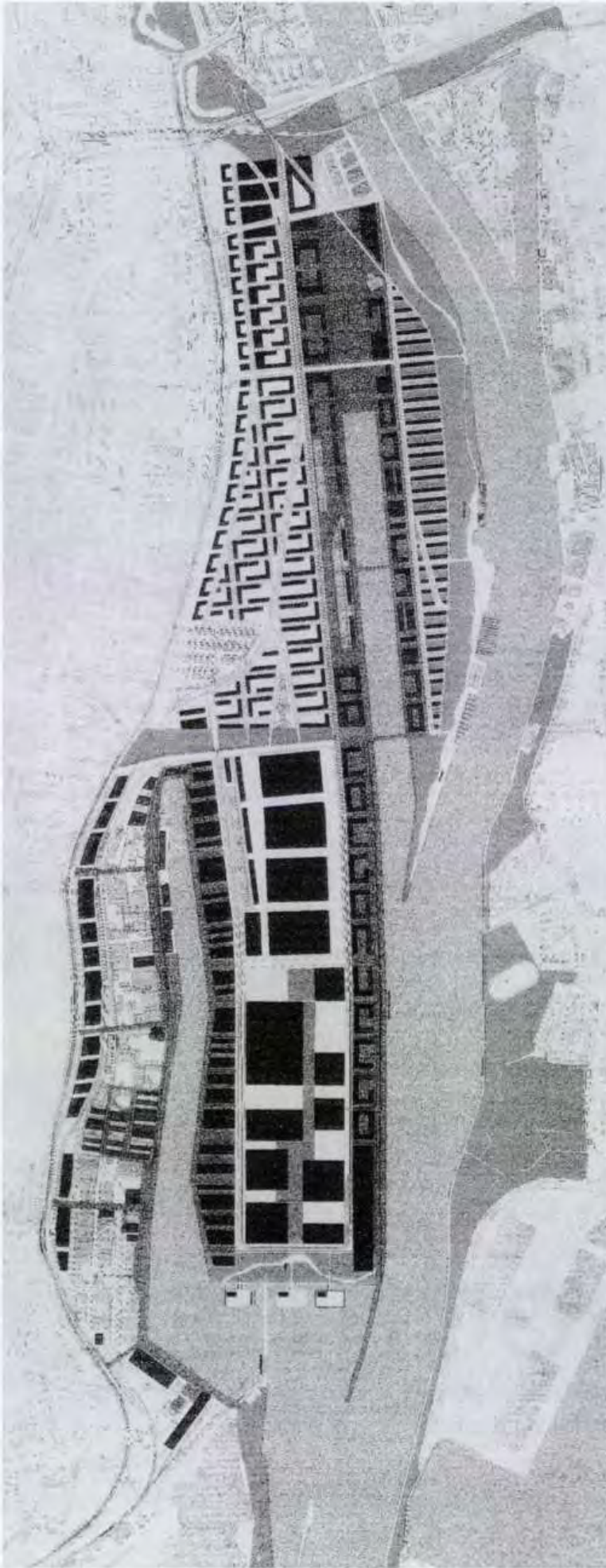
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik



Bei dieser Arbeit ist das vorhandene Gewerbe voll erhalten. Der Anschluß an die Altstadt ist planerisch nicht näher behandelt, der Übergang von der City zum Hafengebiet nicht gelöst. Die Querverbindungen des Hafengebietes sind unzureichend. In Längsrichtung zur Weser ist eine etwa 2 1/2 km lange gerade Erschließungsstraße hinter der Bebauung am Europahafen vorgesehen. In Richtung Holz- und Fabrikenhafen reihen sich fünf unterschiedliche Bauquartiere auf und gehen über in einen Wassersportbereich am Wendebecken. Gegenüber davon setzt sich dieser Bereich bei der Getreideverkehrsanlage fort. Das Wohngebiet auf beiden Seiten des Europahafens soll durch zwei Brücken interne Verbindungen erhalten. Damit ist die Hafenfunktion aufgehoben.

Bietergemeinschaft 004

BT Bau- u. Technik GmbH-HAPEG, Bremen;
 Buck Consultants International, Nijmegen (NL);
 GFL Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Bremen;
 Grontmij Bau & Immobilien B. V., De Bilt (NL);
 Haas Consult, Bremen;
 Meier-Greife und Partner, Bremen;
 Sieverts-Trautmann-Knye-Neczas Stadtplaner u. Architekten, Bonn;
 APE...;
 Zonwater, Rotterdam (NL)



Die vorhandene Hafendstraße wird in Bauabschnitten immer stärker als Rückgrat der alten Hafenreviere entwickelt mit drei breiten Querverbindungen zu deren stadtnäheren Hälfte. Zur Hauptschließung des Planungsgebietes dient eine breite Allee vom Anschluß an die City bis an das Wendebecken. Hier wird davon ausgegangen, daß das vorhandene Gewerbe entweder erhalten bleibt – mit evtl. Erweiterungen – oder auch einen anderen Standort (entweder im Plangebiet oder außerhalb) wählt. Der überwiegende Teil ist für Gewerbe – sowohl für größere als auch für kleinere Betriebe – vorgesehen, ein erheblicher Teil für Dienstleistungen. Nur im Bereich zwischen Europahafen und der Weser ist entlang des Stromes an ein Wohngebiet gedacht mit Wanderwegen im Grünen.

Der für Dienstleistungen geplante Bereich ist offenbar nur skizzenhaft angedeutet gemeint. In der dargestellten Form wirkt er sehr streng und uniform. Am Wendebecken sind – wie bei allen Arbeiten – auch hier Möglichkeiten für Wassersport vorgesehen.

Bietergemeinschaft 005

Hoch Tief AG, Niederlassung Bremen;
 GFG Gesellschaft für Gewerbe- u. Anlagenbau mbH, Bremen;
 HPP Henrich-Petschnigg & Partner, Berlin;
 Planungsgruppe Boyer, Schulz, Strassen, Duisburg;
 Abwasser Bremen GmbH, Bremen;
 August Reiners Bau GmbH & Co (Heegemann Gruppe);
 Masuch + Olbrisch, Bremen

Uwe Beckmeyer, Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel

Bremische Häfen – Kurs Zukunft

Die Diskussion über Möglichkeiten und Chancen einer künftigen Nutzung traditioneller Hafenanlagen wird in Bremen zur Zeit mit hoher Intensität geführt. Ich begrüße diese Diskussion ausdrücklich. Umso mehr freue ich mich über das große Interesse an dieser Veranstaltung – auch deshalb, weil sie dem für Hafentwicklung, -planung und -ausbau verantwortlichen Senator die Möglichkeit gibt, die Essentials bremischer Hafenpolitik ins öffentliche Bewußtsein zu rücken.

Das Generalthema des heutigen Nachmittags lautet „Die Bremischen Häfen – Kurs Zukunft“. Worüber ist zu reden? Zu reden ist über einen leistungsstarken, international wettbewerbsfähigen, wachsenden, zukunftsicheren und grundsätzlich unverzichtbaren Kernbereich der bremischen Ökonomie.

Manchmal sind es Außenstehende, die uns helfen, den Blick auf das Wesentliche zu richten. „Der Hafen“, so kommentierte Florian Hanauer vor einigen Tagen in der Bremer Ausgabe der „Welt“, „ist für das Bundesland wichtiger denn je“. Diese Wertung trifft den Kern. Sie leitet sich wesentlich aus eindrucksvollen Zahlen ab, die jüngst in einer Studie des Essener Planco-Instituts ermittelt wurden. Danach lassen sich unseren Häfen innerhalb und außerhalb bremischer Grenzen direkt und indirekt etwa 145.000 Arbeitsplätze zurechnen.

Knapp 82.000 dieser 145.000 Stellen sind im Land Bremen angesiedelt. Selbst wenn man lediglich die direkt, also unmittelbar mit dem Hafengeschäft verbundenen Arbeitsplätze isoliert betrachtet, sind dies in Bremen und Bremerhaven immerhin rund 68.000.

Damit ist nachweislich mindestens jeder vierte Arbeitsplatz in Bremen und Bre-

merhaven von einer prosperierenden Entwicklung der Hafen-, Verkehrs- und Logistikwirtschaft im Zwei-Städte-Staat abhängig. Diese Beschäftigten erwirtschafteten 1996 ein Einkommen von 8,4 Milliarden Mark; das waren 25 Prozent der im Land Bremen insgesamt erzielten Einkünfte. Unter Berücksichtigung der ausgeprägten Pendlerverflechtung mit dem Umland erreichte das erzielte Einkommen an den Wohnorten Bremen und Bremerhaven 1996 noch eine Größenordnung von 5,1 Milliarden Mark.

Und auch beim Steueraufkommen sind die Häfen von großer Relevanz: An den Steuereinnahmen des Landes Bremen und beider Stadtgemeinden waren sie allein 1996 mit über 661 Millionen Mark beteiligt.

Planco hat mit neuen Zahlen bestätigt, was in öffentlichen Diskussionen über Hafen und Hafennutzung gelegentlich leider ausgeblendet wird: die Tatsache nämlich, daß die Bedeutung der hafensorientierten Wirtschaft für unseren Standort gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Ob Arbeitsplätze oder Einkommen, ob Bruttowertschöpfung oder Steueraufkommen – in jedem dieser Bereiche läßt sich der herausragende Stellenwert der Häfen für das bremische Gemeinwesen explizit nachweisen.

Ich behaupte darüber hinaus – und kann das belegen –, daß die Bedeutung des hafensorientierten ökonomischen Komplexes für die bremische Volkswirtschaft in Zukunft weiter zunehmen wird. Die ausgeprägte und immer noch wachsende internationale Arbeitsteilung und die Dynamik absehbarer Entwicklungen im weltweiten Warenaustausch – zum Beispiel durch die fortschreitende Öffnung

zahlreicher Volkswirtschaften in Europa und Übersee – sind ein Motor für unsere weitere Hafentwicklung.

Der Markt, der uns Arbeit und Einkommen bietet, wird immer größer – wie groß, zeigt zum Beispiel die Prognose, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegt.

Danach wird es auf den deutschen Transportwegen im Hinterland bis zum Jahre 2010 zu einer Verdoppelung des Güteraufkommens kommen – eine Vorhersage aus dem Jahre 1992, die durch die seither eingetretenen Entwicklungen bereits bestätigt wird.

Die Mega-Trends der Verkehrszukunft haben zum einen reale Auswirkungen auf das Umschlagswachstum, das sich im Land Bremen als Folge zunehmender Containerisierung vor allem auf die Hafengruppe Bremerhaven konzentrieren wird. Zum anderen befruchten diese Trends den chancenreichen, den Arbeit und Wertschöpfung im Hafen schaffenden Bereich hafennaher Produktion, Veredelung, Distribution und Logistik.

Je besser es unseren modernen Häfen künftig gelingt, mit entsprechenden Angeboten steuernd in die internationalen Transportketten einzugreifen, desto erfolgreicher werden sie bei der Sicherung von mehreren zigtausend hafengebundenen Arbeitsplätzen agieren.

Längst reduziert sich Hafengeschäft bei uns nicht mehr auf den reinen Umschlag von Containern, Stück- oder Massengut. An beiden Standorten wächst nämlich die Zahl gelungener Beispiele, die für eine erfolgreiche Umorientierung stehen – hin zu neuen unternehmerischen Aktivitäten rund um Import- und Exportgüter. Wer von Ihnen, die Sie nicht aus der Hafwirtschaft kommen, hat einmal in die



HOCHTIEF

Aktiengesellschaft · vorm. Gebr. Helfmann
Niederlassung Bremen

Hastedter Heerstraße 290 · 28207 Bremen
Telefon (04 21) 41 84-0 · Fax (04 21) 41 84-190

Schuppen auf der rechten Weserseite geschaut, frage ich.

- Minolta-Distribution in Schuppen 13,
- TN Baltic in Schuppen 15,
- Conrad-Gruppe mit Lexzau-Scharbau in Schuppen 17,
- Weser-Logistik in Schuppen 18,
- Distri-Warehouse in Schuppen 19 – diese Beispiele sprechen für sich.

- Wenn die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft links der Weser im Außenhandelszentrum hochwertige Just-in-time-Logistik organisiert,
- wenn Portco am Bremerhavener Standort zum leistungsfähigen europäischen Frucht-Distributionszentrum wird,
- wenn der Saftproduzent Dittmeyer sich nach reiflicher Überlegung für den Standort Bremen und gegen 20 konkurrierende Häfen entscheidet,
- wenn das Haus Tchibo/Eduscho Bremen weiterhin als natürliches Zentrum seiner europaweiten Distributionstätigkeiten betrachtet – dann sind dies nur vier von vielen anschaulichen Beispielen dafür, daß die Hafenenwicklung weitergeht!

Auch am Standort Bremen, an dem rund 13,5 der insgesamt 34,5 Millionen Tonnen Jahresumschlag über die Kajen gehen und, zum Beispiel am rechten Weserufer, verarbeitet und verteilt werden! Bremische Hafenpolitik stellt sich auf die beschriebenen absehbaren Entwicklungen mit einer angemessenen Investitionsplanung ein. Dabei investieren wir konsequent bedarfsorientiert. Die Hafplanung der Freien Hansestadt Bremen ist vorausschauend und verlässlich. Das erkennen auch unsere Kunden. Sie sind gut informiert und wissen, wie ernst es dem Senat damit ist, der wachsenden Nachfrage des Marktes mit neuen Ausbauprojekten zu begegnen. Dies trägt zum Vertrauen bei, das die Kundschaft in diesen Hafenplatz an der Weser setzt.

Vertrauen haben wir aber auch durch andere Maßnahmen geschaffen.

- Wir haben das bremische Haupthafenunternehmen, die BLG, erfolgreich, zügig und mit Augenmaß neu- und umstrukturiert. Damit haben wir die unternehmerische Vitalität der Lagerhaus wesentlich gestärkt und das Unternehmen in hohem Maße beteiligungs- und partnerfähig gemacht. Das Ergebnis: Die neue BLG präsentiert sich offensiv und erfolgreich im Markt.
- Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Northsea Terminal Bremerhaven, das die neue Anlage CT III betreibt, haben wir ein erhebliches Engagement der Container-Großreedereien Maersk und Sea-Land am Standort Bremen/Bremerhaven ausgelöst.

- Und auch die von der BLG Container und ihrem Hamburger Partner Eurokai beschlossene strategische Zusammenarbeit, die beide zur Fusion führen und sie zum zweitgrößten Hafenunternehmen des Kontinents machen wird, wäre ohne die Neustrukturierung der Lagerhaus nicht denkbar gewesen.

Niemand soll denken, daß diese Maßnahmen ausschließlich dem Containerhafen Bremerhaven zugute kommen. Denn sie wirken sich auch auf Bremen-Stadt positiv aus – auf einen Standort, der im Hafbereich eng mit der Bremerhavener Entwicklung verzahnt ist und durch vielfältige Abhängigkeiten von ihr profitiert.

Berücksichtigt man dann noch, daß es den Bremischen Häfen im vergangenen Jahr erneut gelungen ist, ihre bekannten Standortvorteile auszuspielen, wird auch Außenstehenden die gute Entwicklung verständlich, die wir 1998 an unseren Kajen und Terminals verzeichnen konnten.

Das Gesamtwachstum des Umschlags kann sich sehen lassen – vor allem, wenn in Betracht gezogen wird, daß unser direkter Nachbar und Konkurrent Hamburg gleichzeitig mit einem Minus konfrontiert war. Anders ausgedrückt: Wir gewinnen Marktanteile!

Natürlich, meine Damen und Herren, ist das Hafengeschäft in hohem Maße konjunkturabhängig. Es kann auch bei uns künftig die eine oder andere Wachstumsdelle geben. Dennoch werden der Seegüterumschlag und die damit ver-

bundenen nachgelagerten Dienstleistungen an der Weser im nächsten Jahrzehnt, das bereits als Jahrzehnt des Verkehrs bezeichnet wird, ein massives Wachstum erfahren – allerdings nur, wenn wir gut vorbereitet sind.

Und wir werden, dies ist erklärte Absicht des Senats, vorbereitet sein!

Im Zentrum der hafenen-, transport- und logistikorientierten Aktivitäten steht für uns weiterhin der Container-Terminal „Wilhelm Kaisen“ in Bremerhaven. Nachdem wir dort die Erweiterungsanlage CT III in Betrieb genommen haben, treffen wir zur Zeit die Vorbereitungen zum Bau eines weiteren nördlichen Liegeplatzes für Großcontainerschiffe – das Projekt CT III a. Außerdem steht das Projekt CT IV an; ein Planungsauftrag der Bremischen Bürgerschaft liegt vor. CT IV soll nach seiner Fertigstellung im Jahre 2010 die Gewähr dafür bieten, daß wir der Verdoppelung der Container-Umschlagsmengen beruhigt entgegensehen können.

Unabhängig davon treiben wir die Hafplanung auch in anderen Bremerhavener Bereichen voran:

- Dort kommt der Bau der Fischereihafenschleuse gut voran und wird die seewärtige Erreichbarkeit dieses Industriefenareals nach der Jahrtausendwende deutlich verbessern.
- Außerdem begegnen wir den Flächenwünschen der hafennahen Wirtschaft in der Seestadt mit dem 125 Hektar



28816 Stuhr/Bremen
Henleinstraße 5
☎ 04 21/8 71 56-0
Fax 04 21/8 71 56-25
www.diekmann.com

großen Gelände der ehemaligen Carl-Schurz-Kaserne.

Unsere zentralen Projekte am Bremerhavener Standort sind von elementarem Wert für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Bremischen Häfen. Andererseits gilt es, sich nicht weniger engagiert mit den Entwicklungsnotwendigkeiten am Hafenstandort Bremen-Stadt auseinanderzusetzen.

Hier in Bremen wird die öffentliche (Hafen-)Diskussion vor allem unter der Überschrift geführt: „Was wird aus der Nutzung der traditionellen Reviere rechts der Weser?“ Ich werde zu diesem Thema gleich Position beziehen, will Ihren Blick vorher aber auf den gesamten Standort Bremen-Stadt lenken.

Es ist vielleicht hilfreich, die Tatsache zu erwähnen, daß die Bremischen Häfen erst in ihrer Doppelfunktion als leistungsfähiges, modernes Umschlagszentrum Bremerhaven und als südlichster deutscher Seehafen Bremen jene hohe Arbeitsplatzrelevanz entwickeln konnten, über die Planco uns mit neuen Zahlen informiert hat.

Nehmen Sie den Industriehafenbereich. Dort konzentrieren sich hinter der Schleuse 3000 von Seeschiffahrt, Umschlag und Hafengeschäft abhängige Arbeitsplätze. Die Betriebe dort wollen ihre Entwicklungschancen wahren.

Um ihnen die Akquisition neuer Geschäfte zu erleichtern und bestehende ökonomische Aktivitäten abzusichern, hat der Senat deshalb die Vertiefung der Schleuse Oslebshausen beschlossen; das Projekt wird jetzt von uns umgesetzt. Oder nehmen Sie den Bereich links der Weser. Rund um den Neustädter Hafen gruppiert sich mit den Bausteinen Güterverkehrszentrum – etwa 2500 Beschäftigte –, BLG-Außenhandelszentrum, KLV-Zentrum, Frachtzentrum Bahntrans und Postfrachtzentrum eine leistungsfähige logistische Drehscheibe. Diese Drehscheibe eignet sich dazu, Warenströme von und über See in Zukunft stärker als bisher auf Bremen-Stadt zu ziehen.

Zu den Voraussetzungen, die dafür geschaffen werden müssen, zählen der baldige Bau der A 281 und des Anschlusses an die B 212 ebenso wie der Mittelweserausbau für das Großmotorgüterschiff und die Elektrifizierung der Bahnanlagen im Bereich des Bahnhofes Grolland. Links der Weser – auch das gehört zu einer bedarfsgerechten Infrastruktur- und Ausbauplanung – sind wir außerdem gut beraten, die Option auf den Bau eines neuen Short-Sea-Terminals im Bereich des Neustädter Hafens nicht fahrlässig aus der Hand zu geben.

Oder nehmen Sie schließlich den Bereich rechts der Weser. Mich hat geärgert, daß manche öffentliche Stellung-

nahme zur künftigen Nutzung dieses Areals die fundamentalen ökonomischen Interessen in diesem Bereich schlichtweg unberücksichtigt gelassen hat. Anders ausgedrückt: Die Diskussion um die Zukunft dieses traditionellen Hafensareals hat sich bisher zu einseitig auf die städtebaulichen Aspekte reduziert. Zwischen der Weser und dem Holz- und Fabrikenhafen haben wir es aber mit den berechtigten Anliegen von etwa 300 Firmen zu tun! Und wir haben es zu tun mit den Hoffnungen und Erwartungen jener 6.300 Menschen, die in diesen Betrieben auch künftig Beschäftigung finden wollen!

Ich sage: Wer über dieses Areal spricht, der muß auch von Hafentwicklung reden. Genauer gesagt: von der Entwicklung eines äußerst intensiv durch hafen-, verkehrs- und logistikorientierte Nutzungen geprägten Wirtschaftsraums. Der muß Firmen wie Kellogg's, Tchibo/Eduscho, Vollers oder jetzt Dittmeyer sowie der großen Zahl kleiner und mittlerer Unternehmen Bestandsschutz garantieren. Und der muß ihnen auch eventuelle Befürchtungen nehmen – Befürchtungen nämlich, daß ihre Erweiterungsperspektiven im Spannungsfeld städtebaulicher und gewerblich-wirtschaftlicher Nutzungsalternativen am Ende getrübt und verbaut werden könnten.

Dies darf nicht geschehen!

Deshalb hat der Senat unmißverständlich deutlich gemacht – und ich wiederhole dies heute nachmittag in aller gebotenen Deutlichkeit –, daß die Existenz- und Entwicklungsperspektive der ansässigen Firmen rechts der Weser gesichert werden muß und gesichert werden wird! Die Aufgabe, vor der wir bei der Reaktivierung dieser Flächen stehen, ist weniger schwierig als die öffentliche Diskussion erscheinen läßt. Oberstes Gebot für den Senat sind die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit sowie die Stabilisierung und Sanierung von bremischer Wirtschaft und bremischen Finanzen. Deshalb haben die Akquisition von Unternehmen und die Sicherung ihres Bestands für die Landesregierung klare Priorität.

Ich bin froh, daß die von uns durchgeführte Befragung der rechts der Weser ansässigen Firmen eines klar ergeben hat: Die Unternehmen sehen in diesem Bereich reale Chancen für eine Ausweitung ihrer Aktivitäten. Daß unabhängig davon Erhebliches zu tun bleibt, um die städtebauliche Attraktivität des Gebietes zu steigern und zum Beispiel eine attraktive Eingangssituation aus Richtung Gröpelingen, Walle und Stephaniviertel zu schaffen, davon muß mich nun wirklich niemand überzeugen.

Ich habe schon dem damaligen Stadtentwicklungssenator Fücks ausdrücklich

angeboten, die innenstadtnahen Flächen wie Weserbahnhof II und Autohof neu zu sehen und städtebaulich aufzuwerten. Attraktive Eingangssituationen aus Richtung Gröpelingen, Walle und dem Stephaniviertel sind geradezu erwünscht. Überplanungen existierender Betriebe – ob nun auf Eigentumsflächen oder auf Erbpacht- bzw. Mietflächen – sind dagegen nicht erwünscht.

Meines Erachtens kommt es jetzt besonders darauf an, die Haupteinkaufskorridore als Eckpunkte für einen Rahmenplan festzulegen, um die Planungen für Großmarkt und Dittmeyer zügig zu realisieren.

Zum Thema Wohnen: Wohnen und Arbeiten klingt gut. Doch allein die Reaktion aus Walle zu möglichen Zunahmen des Verkehrs aus der rechten Weserseite zeigt, wo Grenzen sind. Der Hinweis der Handelskammer in ihrer Stellungnahme vom 2. März zur Unverträglichkeit von Wohnen mit der Funktion der ansässigen Betriebe müssen wir schon sehr ernst nehmen.

Außerdem sollten die Erfahrungen bei der Vermarktung des Teerhofes als 1a-Wasserkantenlage im Zusammenhang mit dem Credo „Wohnen am Wasser“ nicht ausgeblendet werden.

Wenn Bremen wachsen will, braucht die Stadt meines Erachtens gerade für junge Familien mit mittleren Einkommen Grundstücksangebote zu erschwinglichen Quadratmeterpreisen; denn da stehen wir in erheblicher Konkurrenz zum Umland. – Damit gewinnen wir dann zusätzliche Steuerkraft! Da gibt es Bedarf – nicht bei großzügigen Flats oder Maisnette-Wohnungen.

Gestatten Sie mir zum Schluß ein Fazit, meine Damen und Herren! Bremen hat nichts zu verschenken. Vor allem: Bremen hat keinen Arbeitsplatz zu verschenken. Unser Gemeinwesen muß vielmehr alles daran setzen, neue Arbeit zu schaffen.

Das Gebiet rechts der Weser, der Bereich der alten Handelshäfen, wird unbedingt gebraucht, wenn es gilt, im Zukunftsreich der hafennahen Produktion sowie der Verkehrs- und Logistikdienstleistungen neue wirtschaftliche Impulse auszulösen – und das ist das originäre Interesse des Hafensensors. Eine attraktive Erschließung des Areals, die weitere Akquisition hafennaher gewerblicher Unternehmen und entsprechender Dienstleister, Bestandspflege und Sicherung der Erweiterungsmöglichkeiten für die vielen im Kern gesunden Unternehmen rechts der Weser – so und nicht anders sieht für mich eine sinnvolle Entwicklungsperspektive in diesem Bereich aus.

Stadtentwicklung in den alten Hafenrevieren Visionen für das nächste Jahrtausend

Ulla Luther, Staatsrätin beim Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung



LUFTBILD: Altstadt und Häfen

Ich freue mich heute ganz besonders, zum Thema „Stadtentwicklung in den alten Hafenrevieren“ einige Ausführungen aus Sicht des Baurechts machen zu dürfen. Ich muß gestehen, daß gerade und vor allem die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Areals – das der Alten Hafenreviere rechts der Weser – mich mitbewogen haben, in dieser Stadt tätig zu werden.

Zentralität und Lagegunst machen deutlich, daß in diesem Gebiet Chancen für eine städtebauliche Entwicklung für das nächste Jahrhundert liegen. Die Senatentscheidungen zur Ansiedlung „Space Park“, zur Zuschüttung des Überseehafens, zur Verlagerung des Großmarktes, zur Ansiedlung „Dittmeyer“ und viele andere singuläre Entscheidungen schreien geradezu nach einer übergreifenden Gesamtkonzeption, sollen sie nicht als Einzelentscheidung stehen bleiben und damit Synergieeffekte ausbleiben. Lassen Sie mich bitte in der nächsten halben Stunde in Form von 10 Thesen den Versuch eines Beweises für die Notwendig-

keit der Entwicklung in den alten Hafenrevieren darlegen.

These I: Städtisches Leben braucht Leitbilder

Prof. Thomas Sieverts aus Bonn, Gast unserer im letzten Jahr durchgeführten STEK-Gesprächsrunde, kommt angesichts der momentanen Dezentralisierungsbewegung der Städte zu der Feststellung, daß die sogenannte „Zwischenstadt“ eine eher netzförmig angelegte Struktur, die Zukunft der Stadt, prägen wird. Also kein großes funktionales Zentrum mehr – die historische Kernstadt –, sondern zahlreiche, funktional und symbolisch unterschiedlich geprägte Zentren, die sich komplementär ergänzen und erst zusammengenommen die Stadt ausmachen. Gegner dieser Theorie vertreten die kompakte räumlich komplexe Stadt europäischer Prägung als ihr Leitbild künftiger Entwicklung. Beide Stadtmodelle scheinen momentan unvereinbar nebeneinander zu stehen

und werden inzwischen europaweit kontrovers diskutiert.

Die Wurzeln für diesen Grundkonflikt liegen in den komplexen und widersprüchlichen Ansprüchen aktueller Stadtentwicklung an öffentliche Planung, die sich möglicherweise nicht mehr in ein einziges konstitutives Modell fassen lassen.

Die Widersprüche liegen auf der Hand: Der Wunsch nach den Vorzügen städtischer Lebensweisen wie individuelle Freiheit, Mobilität, Vielfalt, Unabhängigkeit und andererseits die Erfüllung an Gemeinschaftsansprüche wie Auskommen, Unterkunft und Sicherheit für möglichst alle. Und dieses alles bei Sicherung der natürlichen Ressourcen als notwendiges Fundament der Stadtentwicklung. Freiheit, Gleichheit und Nachhaltigkeit als gesellschaftliche Grundwerte lassen sich wohlmöglich nicht in einem Stadtmodell verankern. Das Modell der kompakten Stadt wird für innerstädtische Brachen und deren Neubebauung gedacht, aber nicht als gesamtstädtisches Modell. Die restriktive Anwendung dieses kompakten Modells beschleunigt so die These seiner Gegner, die auf den Suburbanisierungstrend. Diese meinen, die gemäßigte Anwendung des Netzmodells in der Peripherie wäre die Lösung, d. h. also, eine Strategie der Verwendung beider Modelle.

Diese Vorgehensweise empfinde ich eher als einen faulen, d. h. wenig erfolgversprechenden Kompromiß, da hierdurch der momentane Trend starker peripherer Entwicklung fortgeschrieben wird. Ich möchte dieser Strategie, nämlich der Anwendung beider Modelle nicht folgen, da Städte wie auch Bremen noch über erhebliche Potentiale für eine Binnenentwicklung verfügen. Das hier in Rede stehende Hafengebiet mit ca. 300 ha Fläche stellt ein derartiges Potential dar.

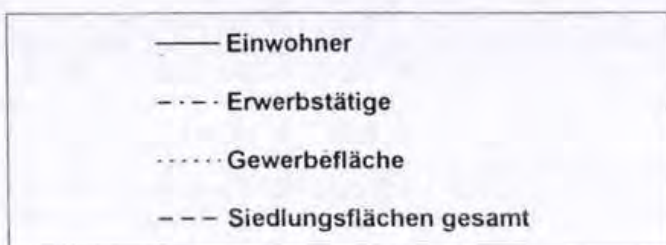
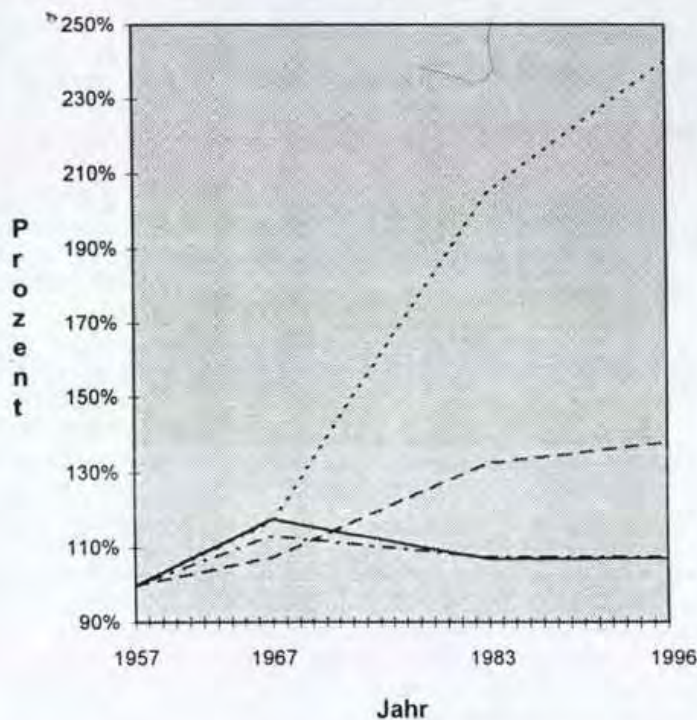
These II: Konkurrenzkampf zwischen Stadt und Region führen zu ökologisch nicht mehr verantwortbaren Flächenverbräuchen, Bremen droht dabei die Mitte verloren zu gehen.

Die Entwicklung des Flächenverbrauches insbesondere in den westlichen Entwicklungszonen Europas erfolgt ungezügelt, trotz der vorhandenen Planungsinstrumentarien und der Erkenntnis um die notwendige Nachhaltigkeit in



LUFTBILD: Alte Hafenreviere

Relative Entwicklung von Einwohnern, Beschäftigten, Gewerbefläche und Siedlungsfläche



Siedlungsstruktur

der Planung. Agenda 21 und ihre Übertragung auf den Stadtraum soll nur als Stichwort genannt werden; und doch scheint mir, daß der Flächenverbrauch, vorrangig getrieben von dem Konkurrenzgedanken und dem Bemühen um den Erhalt der Steuerzahler, in den eigenen Landesgrenzen stetig steigt.

Noch bis zum 2. Weltkrieg besaß Bremen als Bandstadt entlang der Weser eine höchst effiziente und kompakte Grundstruktur – Zone der Arbeit und des Transports am Fluß, daran sich angliedernde Wohngebiete mit direkt anschließenden Kleingartengebieten und weiten Grünlandbereichen.

Nach dem Krieg und gerade in jüngster Zeit verlor sich diese klare Zuordnung der Nutzungen und damit die Stadt der kurzen Wege.

Vergleicht man die Situation 1957 mit den aktuellen Zahlen, so wird deutlich, wie stark sich „Siedlungswachstum“ und „Bevölkerungswachstum“ entkoppelt haben. Bei nahezu gleichbleibender Einwohner- und Erwerbstätigenzahlen ist die Siedlungsfläche in den letzten 40 Jahren um ca. ein Drittel gewachsen, die Gewerbefläche hat sich sogar mehr als verdoppelt.

Bremen ist daher bezüglich der Pro-Kopf-Flächeninanspruchnahme als klassenuntypisch für eine 500 000 Einw.-Großstadt zu bezeichnen, d. h. es wird wesentlich mehr Fläche in Anspruch genommen als aufgrund der Größe zu erwarten wäre (32,1 ha / 1.000 E). Bremen liegt damit 9,1 ha über dem Durchschnitt. Dieser Sachverhalt hat auch enorme ökonomische Konsequenzen: Bei insgesamt bestenfalls leicht steigenden Einwohnerzahlen – aber weiterer Flächeninanspruchnahme – steigen die Kosten der Infrastruktur-Vorhaltung. Nicht zuletzt werden auch die Wege weiter. Eine weitere ökonomische Konsequenz der relativ geringen Dichte bzw. der hohen Vorhaltung von Gewerbe- und Wohnflächen ist ein geringer Bodenpreis. Dies ist zwar gewünscht, um mit dem Umland konkurrieren zu können, hat aber auch innerhalb Bremens einige nicht unproblematische Konsequenzen. Zu nennen sind hier u. a. geringe Motivation zu verdichteten (städtischen) Bauweisen, geringe Konkurrenzfähigkeit für die Erschließung größerer Brachen, Gefahr von Randwanderungen innerhalb der Stadt, Gefahr der Ansiedlung von flächenextensiven Nutzungen in Lagen niedriger Bodenpreise, aber kostspieliger Infrastruktur.

Der Senat hat auf die o. g. Probleme einer weiteren Flächenausweitung bereits reagiert. Im integrierten Flächenprogramm von 1993 (IFP) galt noch die grundsätzliche Formel 1/3 der Flächen solle Innen-

entwicklung beinhalten. Der jetzt vorliegende STEK-Entwurf hat den Anteil der Innenentwicklungsflächen, die für die Gewerbe und Dienstleistungsentwicklung vorgesehen werden, auf über die Hälfte der vorgesehenen Flächen angehoben. Gleichzeitig wird im Entwurf zum STEK deutlich gemacht, daß auch die Themen Nachverdichtung und Bestandspflege in vorhandenen Gebieten eine große Bedeutung spielen sollen.

**These III:
Wohnen im zentralen Bereich ist Voraussetzung für städtisches Leben, der momentane Trend ist gegenläufig**

Angesichts der Dezentralisierungsbewegung ist sicherlich eine Neubewertung und Anerkennung der Stadt(Rand) wirklichkeit erforderlich, um sich diesem Entwicklungsphänomen nicht länger zu widersetzen. „Es muß trotz der tatsächlich gegebenen Möglichkeiten der Innenentwicklung, ausgelöst durch brachliegende Industrie-, Bahn- und Kasernenflächen, eingestanden werden, daß gegen die tatsächlichen und vermeintlichen Vorteile des Eigenheimes im Grünen weder die Beschworung städtebaulicher Leitbilder noch realistischer Kalkulationen von Boden, Bau und Pendelkosten allzuviel ausrichten können - auch wenn das „eigene“ Häuschen am Stadtrand tatsächlich der Bank gehört und das Grün zwischen Maisfeldern, Straßen, Gewerbegebieten und Kläranlagen mittlerweile zur Restgröße geworden ist (Stefan Reiß-Schmidt)“.

1998 sind in Deutschland 160.000 Einfamilienhäuser entstanden, 20.000 mehr als im Jahr zuvor, im Gegensatz dazu sind 350.000 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau errichtet worden, 20 % weniger als 1997. Der Trend also ist ungebrochen und Politik ist momentan gezwungen, diesem zu folgen, um der Abwanderung vorrangig mittelstandsorientierter Familien zu begegnen. Dabei geht es auch um die Steuerverluste an das Umland: darauf kann man sich jedoch möglicherweise einstellen. Es geht vor allem aber auch darum, daß wir die Träger städtischer Kultur verlieren. Die mittelstandsorientierte Familie geht uns verloren, die im eigenen Haus im Grünen ihr Ideal verwirklicht sieht. Sie wenigstens im Stadtgebiet zu halten, ist die Anstrengung der Einfamilienhausbebauung an der Peripherie auf eigenem Grund und Boden.

Bremen hat mit dem „Bremer Haus“ einen Bautyp bis Mitte dieses Jahrhunderts entwickelt, der Arm und Reich ein individuelles Wohnen in städtischer Prägung ermöglichte. Erst der Städtebau des Nachkriegswiederaufbaus mit seinen Leitbildern Wohnen im Park und Urbanität durch Dichte hat diese Fluchtbewe-

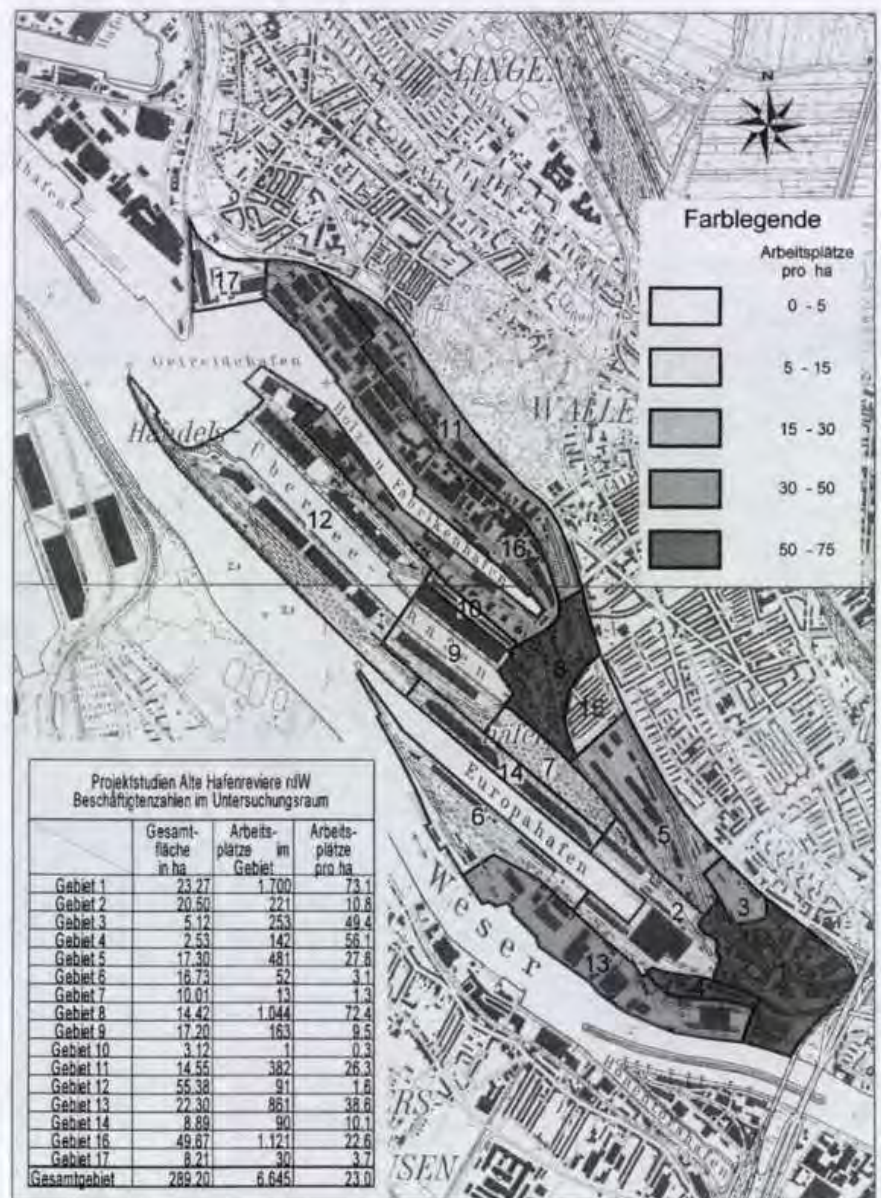
gung ganz maßgeblich mit forciert, heute können wir urbanes Wohnen nur dann anbieten, wenn wir beste und einzigartige Lagen erschließen, wie das Bauen am Wasser. Dieses gibt es weder am Stadtrand noch in den umliegenden Gemeinden.

**These IV:
Bremen verfügt mit den alten Hafenvierern über Flächen in zentralster Lage mit allen Chancen für die Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers**

In unmittelbarem Anschluß an die Altstadt verfügt Bremen mit den alten Hafenvierern über ein ca. 300 ha großes Entwicklungsgebiet – das entspricht in etwa 5 x der Flächengröße der Altstadt –. Um gleich von vornherein einem Mißverständnis entgegenzutreten: Ich vertrete bei der Entwicklung dieses Gebietes nicht das Modell „tabula rasa“ in Bezug auf den Bestand. Es ist vielmehr bei dem heutigen Zustand des Gebietes und seiner Lagegunst im Stadtkörper nicht mehr zu verantworten – rein stadtökono-

misch –, es so unter Wert zu nutzen. Das soll nicht heißen, daß die heute dort aktiven Betriebe mit ihrer Vielzahl an Arbeitsplätzen nicht weiter existieren oder gegebenenfalls expandieren sollten. Ganz im Gegenteil – die eben beschworene kompakte und komplexe Stadt europäischer Prägung sollte bei der Entwicklung dieser Flächen Anwendung finden. Es gilt nicht Dogmen in Form von Schwarz/Weiß Konzeptionen – d. h. hier Gewerbe (Arberger/Mahndorfer Marsch), dort Dienstleistung (Büropark Oberneuland), dort Freizeit und Konsum (Space-Park) und dort Wohnen (Arsten, Borgfeld etc.), weiter zu planen.

Die Lösung liegt vielmehr in der Mischung, und auf 300 ha Fläche sollte dies auch möglich sein. Sehen Sie sich bitte das Gebiet selbst in seiner momentanen Verteilung an Arbeitskräften an. Sie können unschwer erkennen, daß sich die Arbeitsplätze auf drei Schwerpunkte konzentrieren (Holz + Fabrikenhafen, Kellogs und BLG). Gegnern der Nutzungsmischung in diesem Gebiet sei ein



Blick auf das unmittelbare Umfeld empfohlen und Sie können feststellen, dort, wo Stadt am vitalsten ist, d. h. auch viele Arbeitsplätze anbietet, ist Nutzungsvielfalt vorzufinden und wie sich zeigt, absolut verträglich (siehe Becks/Stephanieviertel).

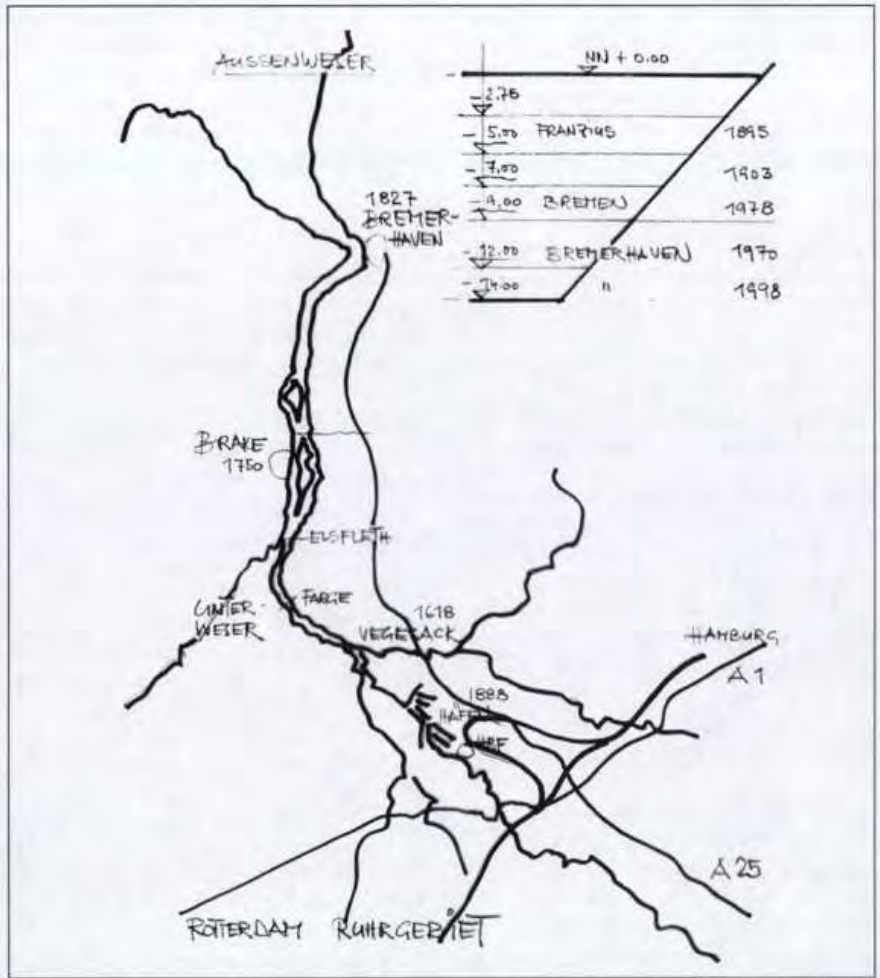
These V:

Die Umstrukturierung von Hafengebieten in Bremen hat Tradition und ist Teil der Stadtentwicklung Bremens.

Die Weser, der Fluß, der die beiden Städte Bremen und Bremerhaven – den Zwei-Städte-Staat – über 65 km Distanz miteinander und mit dem Meer verbindet, bestimmt die Geschichte und das Schicksal dieser Stadt. An seinen Ufern wurde vor über 1000 Jahren Bremen gegründet.

Ein Seitenarm der Weser, die Balge, grenzte damals an den Marktplatz und war der erste bekannte Hafen Bremens. Die Balge versandete, die Schiffe wurden größer, der Hafen mußte verlegt werden. 1250 bis Ende des 18. Jahrhunderts wurde daraufhin die Schlachte, am Hauptarm der Weser gelegen, der Haupthafen Bremens.

Die Versandung der Weser und die Größe der Schiffe nahmen wiederum zu, so daß 1680 in Vegesack der erste künstliche Seehafen Deutschlands gegründet wurde, der dort über 200 Jahre seinen Zweck erfüllte.



Seit 75 Jahren

Bei uns zu Hause

Anne hat vor einer halben Stunde das fünfte Mal genullt und ihre Gäste finden, dass ihre neue Eigentumswohnung viel Raum für die tolle Feier bietet.

75 JAHRE GEWOBA
mieten, bauen, wohnen
Infoline 0421/36720

Aktiengesellschaft Wohnen und Bauen
Rembertiring 27, 28195 Bremen · www.gewoba.de

HK KISTNER BAUGESELLSCHAFT

Kompetenz baut auf.

H.F. Kistner Baugesellschaft mbH • 28329 Bremen
Ludwig-Roselius-Allee 11
Tel.: 0421 - 43 64 30 • Fax: 0421 - 43 64 32 - 0



Neustädter Hafen

1827 kaufte Bürgermeister Johann Smidt Land vom Königreich Hannover, 65 km weserabwärts, und baute dort einen tidenunabhängigen, also schleusengeschützten bremischen Seehafen – das heutige Bremerhaven.

1887 bis 1894 wurde die Weser reguliert, begradigt und auf 2,75 m vertieft. Die Voraussetzung für die Anlage der stadtbremischen Hafenanlagen auf dem rechten Weserufer wurde durch diese Maßnahme geschaffen, für das Gebiet, über das wir heute sprechen.

Sechsmal veränderte somit sich seit dem Mittelalter die Lage der bremischen Häfen. Die letzte örtliche Neuanlage wurde in den sechziger Jahren mit dem Neustädter Hafen geschaffen. Hier im Neustädter Hafen zeigt sich eine andere, die neuzeitliche Hafenstruktur; nämlich die der großen Flächen, der Containerhäfen. Die Größe der Schiffe und die Umschlagzeiten haben das Hafengeschäft insbesondere in den letzten 30 Jahren radikal verändert. Betrachtet man z. B. allein die Beschäftigtenzahlen im Schiffbau, der Schifffahrt, der Logistik/Spedition etc., so

sind im Jahr 1996 nach Angaben des Wirtschaftsressorts noch ~ 6.000 im Schiffbau tätig und noch ~ 19.000 in den übrigen eben genannten Sparten. 25.000 Beschäftigte von insgesamt 275.000 im Land Bremen, also weniger als 10 % und davon 2/3 in Bremerhaven. Obwohl uns die Fotos aus den vergange-



nen Hafenzeiten immer noch ganz wehmütig stimmen, so sind die Augen vor der eingetretenen Realität nicht zu verschließen. Die Zukunft der Hafenentwicklung Bremens liegt in Bremerhaven und die Entscheidungen innerhalb der Hafengebiete rechts der Weser sind Ausdruck des momentan eingeleiteten Umstrukturierungsprozesses. Offen ist allerdings die Entwicklungsrichtung. Ich möchte Ihnen keinesfalls einen Vortrag über die Geschichte der Häfen Bremens oder über zukünftige Hafenplanungen halten, dazu sind die Kollegen aus der Hafen- und Wirtschaftsbehörde in folgenden Veranstaltungen aufgerufen. Ich möchte Ihnen aber aufzeigen, was im Laufe der Geschichte aus diesen ehemaligen Hafengebieten geworden ist und welche Entwicklungschancen sich immer wieder aufs neue ergeben haben und ergeben können.

These VI:

Die Umstrukturierung der Hafenstadt Bremen zur Stadt am Wasser ist bereits weiter fortgeschritten als bekannt. Sie sollte konsequent und konzeptionell fundiert weitergeführt werden.

Betrachten Sie bitte die eben aufgeführten ehemaligen Hafengebiete in ihrem heutigen Zustand: so als Beispiel

- die Schlachte und Teerhof, heute Promenade mit Freizeiteinrichtungen, gesäumt von innerstädtischer – und Wohnbebauung,
- die alten Hafengebiete links der Weser, Konzept Hohentorshafen.

These VII:

Stadtentwicklung ist vor allem eine Frage von Qualität und Ausdauer

In Bremen sind bereits zwei Projekte sehr erfolgreich nach diesem Prinzip durchgeführt worden. Für das in Rede stehende Gebiet sollte es ebenfalls Anwendung finden.

Vor fast 30 Jahren 1972 wurde als Nukleus für ein zukünftiges Entwicklungsgebiet, circa 5 km vom Zentrum entfernt, die Universität Bremen gebaut. Einst eine wenig geliebte Ausbildungsstätte - die rote Kaderschmiede -, heute das Vorzeigeprojekt für zukunftsweisende Entwicklungspotentiale. Lehre und Forschung haben sich auf circa 60 ha Fläche zu einem hochattraktiven Gebiet in diesen ca. 30 Jahren entwickelt.

Das zweite Beispiel Airport Stadt: Auch hier hat sich um den Nukleus Flughafen innerhalb von 15 – 20 Jahren nur ca. 3 km von der City entfernt ein Dienstleistungszentrum entwickelt, 30 ha groß und noch immer im Werden.

Beide Stadtgebiete überzeugen in ihrem städtebaulich eindeutigen Grundmuster, in der Gliederung von öffentlichen und privaten Räumen, in ihrer Höhenent-



Schlachte



Überseehafen



Wissenschaftsstadt / Universität

wicklung und in ihrer architektonischen Ausformulierung. Beide Gebiete sind Ausdruck und Beweis von langfristiger Planungskultur. Planer, Architekten, Bauherren und zuständige Ressorts haben Planung und Realisation im Konsens entwickelt, wobei die Stadt die inhaltlichen, d. h. die konzeptionellen und planerischen Zielsetzungen vorab definierte, um den Einzelinteressen den notwendigen Rahmen zu setzen, um aber auch die städtischen Zielsetzungen aufzuzeigen und so auch Planungssicherheit für private Bauträger zu schaffen. Bei aller Qualität dieser Stadtgebiete muß man allerdings darauf hinweisen, daß es auf hohem Niveau zu einer Monostrukturierung führen könnte. Die Mischung, die Urbanität ausmacht, fehlt leider.

These VIII

Die alten Hafenreviere verfügen über historische Bausubstanzen größter Qualität, sie sind den Bremern und Bremerinnen allerdings wenig bekannt

Bremens alte Hafenreviere sind im Gegensatz zu anderen Hafenstädten nicht Orte der sonntäglichen Spaziergänge. Ich traf auf meinen Touren keine Touristenbusse oder stolze Großväter, die ihren Enkeln von der großen Vergangenheit der Hafenstadt Bremen berichteten. Ich habe den Eindruck, man genießt sich ob der leeren Hafenbecken.

Mein Augenmerk möchte ich mit Ihnen in den alten Hafenrevieren auf die noch vorhandenen historischen, wertvollen Bausubstanzen lenken.

Die Kriegszerstörung war maßgeblich auf die Hafengebiete angelegt, so daß hier auch das Zentrum der Zerstörung lag. Der Wiederaufbau in den alten Hafenrevieren erfolgte spät, erst in den 50iger Jahren, da die amerikanische Besatzungsmacht zeitweilig erwogen hatte, die Bremer Häfen zuzuschütten und Bremerhaven ausschließlich als Hafenstandort zu entwickeln. Es kam, wie wir alle wissen, anders.

Die Neubauten sind daher eher zweckmäßig und reizen nicht zum Weiterdenken. Anders steht es um die Bauten, die die Zerstörung überstanden. Wie die Speichergebäude und Bausubstanzen des Holz- und Fabrikenhafens. Berühmte Architekten haben für potente Unternehmungen großartige Architekturen gebaut, die Ausdruck Bremischer Hafentradition bis heute sind. Eine einmalige Identität, die es zu schützen gilt und die in vielen Hafenstädten Ansatzpunkt für einen langsamen, aber wirkungsvollen Umstruktierungsprozeß bilden. Speicher 17 ist mit seiner Umnutzung zu einem Dienstleistungszentrum ein erster Ansatz.

These IX**Bremen sollte von anderen Städten lernen**

Andere Hafenstädte haben bei gleicher o. ähnlicher Strukturkrise in ihren historischen Hafengebieten die Chancen für die Stadtentwicklung erkannt. Auch wenn noch viele renommierte Betriebe in den Gebieten liegen, die hafengebunden arbeiten, so bieten sie doch Potentiale der Entwicklung, die sorgfältig untersucht und im Miteinander entwickelt werden sollten.

Die Stadt Lissabon ist ein beredtes Beispiel dafür. Ein Besuch im Juli 98 mit einer Bremer Delegation unter Leitung von Bürgermeister Scherf zur Expo gab den Anstoß für die heutige Veranstaltung und die heute zu eröffnende Ausstellung.

300 ha Fläche – Industriebrache – wurden in Lissabon zu einem neuen Stadtteilzentrum und neuen Wohnquartier für 25.000 E entwickelt. Neben dem historischen Zentrum entsteht hierdurch für die östlichen Stadtgebiete mit ~ 250.000 E ein modernes Stadtzentrum. Eine stadtplanerische Reaktion auf ein Phänomen ähnlich dem in Bremen der Suburbanisierung.

Auch Lissabon verlor in den letzten 10 Jahren 150.000 E und ist nunmehr eine Metropole mit 650.000 Einwohnern. Die Antwort auf die Suburbanisierung war hier die urbane Antwort mit neuzeitlichem städtischen Ausdruck.

Freizeit und Urbanität als neue Qualität für junge Menschen ist die Antwort in Lissabon, um Bewohner in den Stadtgrenzen zu halten.

These X:**Flächen entstehen – aber noch keine Standorte**

Die alten Hafengebiete – Gebiet großer Hafentradition – könnten zu einer neuen, modernen Stadtvision neben der bestehenden Altstadt werden.

Bremens Wahlmotto – Buten und binnen, wagen und winnen – sollte ein Motto sein, das auch und gerade für die Stadtentwicklung Bremens gelten sollte. Was wäre ohne die mutigen Entscheidungen zu den Standortverlagerungen der bremischen Häfen in Bremen in den letzten Jahrhunderten passiert. Bremen wäre längst in der Provinzialität versunken. Es gilt jetzt, nachdem wesentliche Einzelentscheidungen getroffen wurden, bewußte und mutige Schritte für eine zu-



Speicher im alten Hafengebiet



Jürgen Tiew's Kältetechnik

Meisterfachbetrieb

28357 Bremen · ☎ (04 21) 27 54 08 · Fax (04 21) 27 43 20



VDKF

**Anerkannter
Kälte- und Klima-Fachbetrieb**



Kriegszerstörung

künftige Entwicklung zu gehen. Die Voraussetzungen sind günstig. Die jetzt abgeschlossenen Investorenverfahren bieten viel Stoff zur Diskussion über die alten Hafengebiete, obwohl die Pläne für die Öffentlichkeit noch nicht

freigegeben wurden, da sie noch der internen Beratung bedürfen.

Nach erster Durchsicht wurden noch keine konkreten Investitionen und Investoren benannt. Ein Sachverhalt, der wenig überrascht, da Investoren erst Investi-

tionsbereitschaft zeigen, wenn eindeutige und abgestimmte Zielvorgaben der Stadt existieren und die Rahmenbedingungen durch Planungssicherheit langfristig festgeschrieben sind. Hinter den jetzt vorliegenden Plankonzepten stehen jedoch Investitionsangebote.

Das Verfahren wird dennoch in seinem Ergebnis sicher hilfreich sein, da durch übereinstimmende Aussagen in den Konzepten Grundlagen zur Entwicklung der Hafengebiete geschaffen werden können:

z. B. durch

- eine ressortübergreifende Gesamtbeurteilung des Areals,
- die Entwicklung unterschiedlich räumlicher Strukturkonzepte,
- nahezu deckungsgleiche Aussagen zur Erschließungsstruktur,
- Hinweise zur strategischen Akquisition,
- durch die Bietergemeinschaften, die das Akquisitionspotential der Stadt stärken,
- Aussagen zum Entwicklungsschwerpunkt in Teilfläche 12 (hinter dem Großmarkt, auf dem Gelände des Überseehafens),
- die Entscheidung, den Standort Großmarkt und teilweise Dittmeyer zu berücksichtigen bzw. zu ermöglichen,
- Einschätzungen zur Lagequalität, die als hochwertig angesehen wird und mit überwiegender Mischnutzung überplant wird, also auch für Freizeit,



Blick auf Kellogg und vorderen Hafengebiete

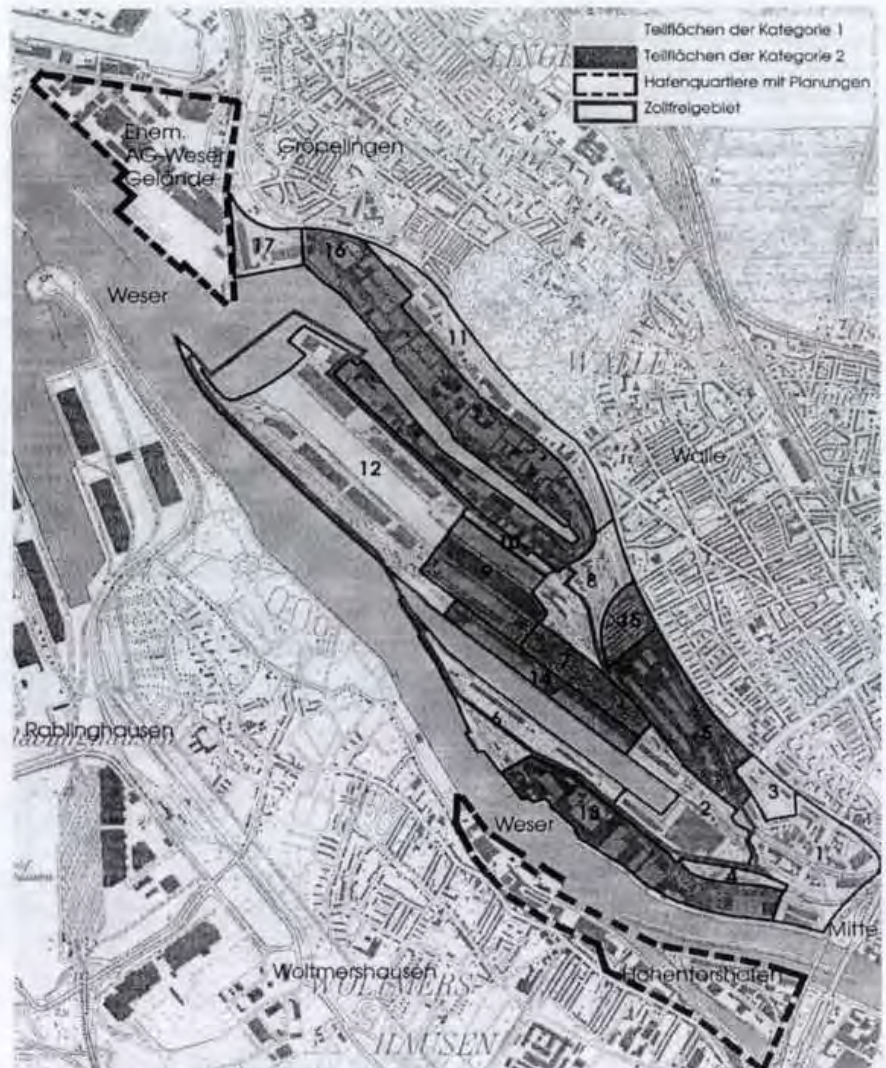
- Dienstleistung und Wohnnutzung in unterschiedlicher Form und Intensität,
- die Forderung nach kommunalen Zielvorgaben und einer finanziellen Beteiligung bei der Erschließung bzw. Infrastrukturerstellung,
- die Forderung nach Prioritätensetzung für die Entwicklung dieses Gebietes durch Bremen und
- die Berücksichtigung des Bestandes und damit der vorhandenen Betriebsstrukturen.

Das Verfahren wird weitergeführt und im Rahmen dieser Ausstellung ausgestellt und öffentlich diskutiert.

Lassen Sie mich bitte zum Schluß ein längeres Zitat von einem, hier sehr verehrten Vorgänger Eberhard Kuhlenkampff, vortragen, der sich die Zukunft in den alten Hafenvierecken nach der Jahrtausendwende bereits bildhaft vorstellen kann. Der Text soll Sie in die Zukunft tragen, um Visionen für diese Stadt zu beflügeln:

„Nachdem im Jahre 1999 anlässlich der Regierungsneubildung die Ressorts für Wirtschaft und für die Häfen zu dem neuen Ressort „Wirtschaft und Verkehr“ zusammengelegt waren, um den Strukturveränderungen Rechnung zu tragen, die in der europäischen Entwicklung komplexe Lösungen erforderlich machten, war die Faulenstraße zur direkten Verbindung in die früheren Hafengebiete unter Schnellstraße und Bahn hindurch geführt worden und erschließt nun das Europahafengebiet mit seinen vier Kilometer Hafenvorderfronten als breite Lindenallee. Der Europahafen ist längst zur „ersten Adresse“ in Norddeutschland geworden, obwohl oder gerade weil hier in direkter Nachbarschaft die alten Betriebe und die neuen Nutzungen sich gegenseitig ergänzen. Ja, es hat sich gewaltig viel verändert in dieser Welt, zu der auch Bremen gehört.“

Seit dem Bau der neuen Weserbrücke, die auch den Gemüsegroßmarkt direkt zwischen dem westlichen Ende Rablinghausens und den Neustädter Häfen hindurch mit dem Güterverkehrszentrum und der Autobahn-Eckverbindung verbindet – seitdem diese neue Brücke mit ihren gewaltigen Pylonen wie die großartige Brücke in Rotterdam zum Wahrzeichen des neuen Aufbruchs geworden ist, ist auch das Güterverkehrszentrum schnell weiter auf inzwischen 300 ha gewachsen. Die Neustädter Häfen sind zum europäischen Schwerpunkt der Kü-



Untersuchungsraum mit Teilflächen

stensschiffahrt geworden, die sich zu einem Hauptträger des Güterverkehrs entwickelt hat – dazu hatte auch die Einführung des Katamarantyps in den Gütertransport wesentlich beitragen.

Parallel dazu haben sich die neuen Stadtkerngebiete an den alten Hafenbecken sehr gut entwickelt. Nachdem man die längst antiquierte Trennung von Wohnen und Arbeiten (ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert mit seinen Dampfhämmern und Giftküchen ohne Kontrolle) endlich aufgegeben hatte, hatte sich schnell ein neuer Stadt- und Gebäudetyp entwickelt: Inzwischen lebten nämlich etwa 80 % der Menschen in Ein- und Zweipersonenhaushalten, die zumeist ihren urbanen Lebensstil ländlichem Wiesenduft vorzogen. Da auch die Arbeitsplätze

nicht mehr nüchterne Bürosilos mit hierarchischen Betriebsstrukturen, sondern kontaktfreundliche Aufenthaltsbereiche mit hoher Lebensqualität waren, hatte sich dieser neue urbane Bautyp herausgebildet, im dem sich Arbeits- und Wohn"landschaften" mit vielfältigen Serviceeinrichtungen verschmelzen und von Freizeitangeboten durchdrungen werden.

Durch diese „Neue Welt“ bummelten wir, mal links von dem lustigen Treiben auf den Wassern des alten Hafenbeckens fasziniert, mal rechts von den schicken Yachten beeindruckt, die am Weserufer festgemacht hatten, zur Altstadt mit den „uralten“ Kneipen an der Schlachte, die es schon im 20. Jahrhundert gegeben haben soll.“

Enno Roggemann

Holzimport
28197 Bremen · Ahrensstraße 4
Tel.: (04 21) 5 18 50 · Fax 51 85 50/51

**Mit unserem kompletten Lieferprogramm
lösen wir Ihre Probleme!**

Die Modernisierung der Handelshäfen am rechten Weserufer

Gerd Markus, Staatsrat beim Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel

1997 schloß der Senat die Reorganisation und Neuorientierung der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft ab. Damit war auch die Rückgabe der Gebiete im Überseehafen und im Europahafen an die Stadtgemeinde verbunden. Diese Rückgabe bedeutete gleichzeitig einen Schlußpunkt unter die Aufgaben des Europahafens und des Überseehafens als Handelshäfen. Ihre Aufgaben waren bereits in den 70er Jahren vom Neustädter Hafen und den Anlagen in Bremerhaven übernommen worden.

Es folgten die Senatsentscheidungen zum Rückbau der riesigen Gleisanlagen und zur Verfüllung des Überseehafens. Beides, Rückbau der Gleisanlagen und Verfüllung des Überseehafens, erfolgt in Abstimmung mit den dort ansässigen Unternehmen. Nach wie vor werden die Schuppen 15 und 17, die Speicher I bis III, die Schuppen 2, 4 und 6 im Europahafen genutzt. Trotzdem stehen ca. 100 ha für eine Weiterentwicklung und Reaktivierung des wirtschaftlichen Geschehens zur Verfügung.

Diese freien Flächen sind umgeben von Unternehmen im Holz- und Fabrikenhafen, der Roland-Mühle oder den Holzverarbeitungsbetrieben, den Unternehmen in den Speichern I bis III, den Betrieben der Fa. Eduscho – übernommen durch die Fa. Tchibo, z. B. das neu aufgebaute Speditionsunternehmen TKN – und schließlich die Unternehmen an der Südseite des Europahafens, allen voran das Unternehmen Kellogg's aber auch die Reismühle und BGW Reimers.

Rund um die disponiblen Flächen liegen Betriebe mit 6.300 Arbeitsplätzen,

quasi in Form eines Hufeisens.

Die stadtentwicklungspolitische Diskussion hat sich an den Perspektiven für die weitere Entwicklung des ganzen Areals entzündet. Nach Besichtigung des Areals und der umliegenden Firmen hat der Senat am 9. Februar d. Js. zunächst einmal deutlich gemacht, daß er den ansässigen Unternehmen mit ihren Arbeitsplätzen hohe Priorität beimißt. Sie genießen bei der weiteren Entwicklung Bestandschutz einschließlich Erweiterungsmöglichkeiten.

Von wesentlicher Bedeutung sind auch Entscheidungen des Senats, den Großmarkt in der Höhe des Kopfes des verfüllten Überseehafens anzusiedeln und die Flächen des ehemaligen Fruchtterminals an die Firma Dittmeyer zu verkaufen.

Da die Entwicklung eines so großen disponiblen Areals von immerhin 100 ha maßgeblich bestimmt wird durch die Finanzkraft von Investoren, also keineswegs allein oder in erster Linie durch öffentliche Infrastrukturinvestitionen, hat der Senat nicht einen städtebaulichen Wettbewerb ausgeschrieben, sondern ein Verfahren gewählt, in dem Investorengruppen aufgefordert wurden, ihre Vorstellungen – auch stadtentwicklungspolitische – zu beschreiben, aber immer unter der Prämisse, daß dort Entwicklungsprozesse, die ökonomisch wirtschaftlich realistisch sind, in Gang gesetzt werden sollen. Von den ursprünglich über 70 Interessenten wurden in einem zweistufigen Verfahren fünf Bietergruppen ausgewählt, deren Vorschläge inzwischen eine lebhafte Diskussion in Bremen auslösen.

Unabhängig von der jeweils konkreten Ausgestaltung dieser Vorschläge sind eine Reihe von Punkten von allen Bietergemeinschaften als wichtig herausgestellt worden:

Eine wirtschaftliche Nutzung sollte erstens u. a. dadurch ermöglicht und gefördert werden, daß dieses Gebiet aufgewertet wird. Zweitens sind die Flächen nicht in einem einheitlichen Wurf zu gestalten, sondern die Gesamtfläche, die disponierbar ist, soll in einzelne Teile gegliedert werden, um dann unterschiedliche Nutzungen in diesen Teilflächen zu ermöglichen. Zur Erhöhung der Attraktivität sei drittens die verkehrstechnische Erschließung dieses Gebiets neu zu gestalten. Dabei kann aber in hohem Maße auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sowohl bei den Straßen als auch bei den Schienenanlagen zurückgegriffen werden.

Der Stand dieses Verfahrens ist durch die jüngsten Senatsbeschlüsse deutlich: Der Senat hat die Staatsräte-Arbeitsgruppe, die von ihm dafür eingesetzt wurde, inzwischen gebeten, Gutachten zur Prüfung Immissionsverträglicher Nutzungen in Auftrag zu geben, sowie die Erschließungsarbeiten näher auszuführen. Bis zum September 1999 erwartet er die Fertigstellung eines sog. Masterplans, der die Nutzungsmöglichkeiten vor dem Hintergrund der Bieteranschläge konkretisiert und zugleich Gespräche mit den Bietergruppen über konkrete Projekte zur Weiterentwicklung dieses großen Areals möglich macht.

Handelskammer Bremen

Thesen zur Zukunft der alten Handelshäfen

Ausgangslage:

Die bremischen Häfen sind für unseren Zweistädtestaat von herausragender Bedeutung. Wirtschaftlich gesehen hängen heute mit 81.570 knapp 25 % aller im Lande Bremen vorhandenen Arbeitsplätze von den Häfen bzw. dem Zugang zum seeschifftiefen Wasser ab. Politische Entscheidungen müssen sich daher an der Maxime ausrichten, daß Bremen auch zukünftig Hafenstadt bleibt.

Das Wachstum des Umschlags hat sich zwar in den letzten Jahrzehnten nach Bremerhaven verlagert, aber das absolute Umschlagsvolumen in Bremen-Stadt liegt seit Jahren konstant bei rund 14 Millionen Tonnen. Während in Bremerhaven eher das reine Umschlagsgeschäft im Vordergrund der Hafentätigkeiten steht, sind in Bremen die personal- und wertschöpfungsintensiven vor- und nachgelagerten Tätigkeiten von großer Bedeutung. Dies gilt in besonderem Maße für das Gebiet der alten Handelshäfen, in dem zahlreiche hafenorientierte Produktionsbetriebe, z. B. aus der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, ansässig sind.

Nicht zu verkennen ist aber, daß die Nutzungsintensität der alten Freihäfen rechts der Weser aufgrund der Containerisierung zunehmend an Bedeutung verloren hat. Zudem entsprechen die baulichen Anlagen nicht mehr den heutigen Anforderungen der Hafenwirtschaft. Daher wurde der Überseehafen, dessen rund 90 Jahre alte Kaje teilweise bereits baufällig war, im vergangenen Jahr verfüllt. Zusammen mit den freigewordenen Verkehrs- und Schuppenflächen ist hierdurch ein Areal von rund 100 Hektar freigeworden, das nunmehr einer neuen Nutzung zugeführt werden muß. Der Bremer Senat hat daher im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung Investorengruppen angesprochen, um eine umfassende Neukonstruktion für das Gebiet der alten Hafenreviere zu entwickeln.

Dabei muß aus Sicht der Wirtschaft folgendes berücksichtigt werden:

1. Die der Investorenausschreibung zugrundeliegende Gesamtfläche von rund 280 Hektar stellt knapp ein Drittel des gesamten Hafengebiets in der Stadt Bremen dar. Dieses Areal muß hafen- und gewerbeorientiert erhalten bleiben. In anderen Städten, in denen Hafengebiete umstrukturiert werden, handelt es sich dagegen im allgemeinen nur um kleine Teilflächen des jeweiligen Hafensareals, die nur noch in geringem Maße hafenmäßig genutzt werden. Daher wird in diesen Städten die Hafenfunktion nicht wesentlich

beeinträchtigt und somit die Bedeutung dieser Hafenstandorte nicht in Frage gestellt.

2. Der in der Öffentlichkeit entstandene Eindruck, daß die der Investorenausschreibung zugrundeliegende Gesamtfläche von ca. 280 Hektar einer neuen Nutzung zugeführt werden kann, ist falsch. Rund 180 Hektar dieses Gebietes werden durch hafenabhängige bzw. hafennahe Unternehmen sowie Industriebetriebe genutzt und stehen nicht zur Disposition. Umschlag, Lagerung und Verarbeitung von Holz, Getreide, Kaffee, Baumwolle und – mit der Ansiedlung von Dittmeyer auch wieder Frucht – bilden den Schwerpunkt der unternehmerischen Aktivitäten. Insgesamt sind hier 300 Unternehmen mit rund 6.600 Arbeitsplätzen ansässig. Eine Verunsicherung bzw. Gefährdung dieser Unternehmen durch Planungen, die den Status des Gewerbegebiets ändern bzw. die Tätigkeit der Unternehmen in diesem Areal einschränken könnten, muß unter allen Umständen vermieden werden. Vielmehr müssen Bestandspflege und Bestandsschutz der ansässigen Betriebe erste Priorität genießen. Durch den Rückzug der BLG aus den Handelshäfen auf der rechten Weserseite besteht die historische Chance, die freigewordenen brachliegenden Flächen durch neue Nutzungen zur Erweiterung und Arrondierung dieses lebendigen Gewerbebestandes heranzuziehen.

3. Die zur Neunutzung und damit zur Vermarktung vorgesehene Fläche umfaßt lediglich rund 100 Hektar, von denen bereits rund 30 Hektar für Großmarkt und Dittmeyer verplant sind. Von den verbleibenden 70 Hektar liegen rund 50 Hektar nordwestlich des Großmarktes.

Nach Auffassung der Handelskammer sollten diese 70 Hektar ausschließlich einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Dabei sind ansässigen Betrieben vorrangig Erweiterungsmöglichkeiten einzuräumen. Bei Neuansiedlungen sind industrielle sowie dienstleistungsorientierte Unternehmen mit hafen- und wasser-naher Nutzung zu bevorzugen.

4. Eine Mischung von Gewerbe und Wohnen im Gebiet der alten Handelshäfen wird von der Handelskammer abgelehnt. Eine Verträglichkeit von Wohnen mit den Funktionen der ansässigen Betriebe ist auch aufgrund der ständigen Rechtsprechung zur „heranrückenden Wohnbebauung“

nicht gegeben. Die derzeitigen Auflagen, insbesondere nach Bundesimmissionsschutzgesetz, TA-Lärm und TA-Luft sowie DIN-Normen für Erschütterungen, Geruchs-Richtlinien und andere diverse Verordnungen, orientieren sich am Industriegebiets-Status des Areals. Die durch eine Wohnbebauung zu erwartenden zusätzlichen Auflagen würden eine wirtschaftliche und kontinuierliche Nutzung der entsprechenden betrieblichen Anlagen und somit eine Fortführung der ansässigen Unternehmen akut gefährden. Die rechtlichen Gegebenheiten lassen einen Interessenausgleich zwischen potentieller Wohnbevölkerung und ansässiger Wirtschaft nicht zu. Es ist zu befürchten, daß in einem Rechtsstreit die Anwohnerinteressen stets vor die gewerblichen Interessen gestellt werden.

5. Es ist illusorisch, davon auszugehen, daß eine große Nachfrage für hochwertige Wohnungen im Hafengebiet bestehen könnte. Die Erfahrungen bei der Vermarktung des Teerhofes zeigen, daß selbst 1a-Wasserkantenlagen nicht leicht zu verkaufen sind. Die seitens der Stadtplaner gern vorgebrachte Behauptung, daß für „Wohnen am Wasser“ stets ein Bedarf vorhanden ist, gilt offensichtlich zumindest für Bremen nur sehr bedingt.

Die Lage der alten Handelshäfen läßt sich nicht mit Beispielen aus anderen Hafenstädten vergleichen, die in der Diskussion gerne angeführt werden. So liegt beispielsweise die Hamburger „Hafen-City“ in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt. Auch findet dort produzierendes Gewerbe so gut wie nicht statt. Die dort verbleibenden gewerblichen Aktivitäten bergen kein großes Konfliktpotential mit der in Teilbereichen beabsichtigten Wohnnutzung.

6. Auch mögliche Freizeitaktivitäten müssen hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit dem ansässigen Gewerbe sorgfältig untersucht werden. Zusätzlich sollte nach Auffassung der Handelskammer in Anbetracht des prognostizierten starken Wachstums im weltweiten Gütertausch die Option einer Nutzung der vorhandenen Kaje für künftige Entwicklungen in der Küsten- und Binnenschifffahrt aufrechterhalten werden. Die Umwandlung des Europahafens in ein Freizeitareal wird daher abgelehnt.

7. Bei der Planung des Space Parks müssen die Interessen der im Hafenbe-

reich ansässigen Unternehmen in jeder Beziehung gewahrt bleiben. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß insbesondere bei der verkehrlichen Erschließung und der Planung der touristischen Infrastruktur des Space Parks negative Auswirkungen auf diese Betriebe vermieden werden und der Industriegebiets-Status erhalten bleibt. Eine Option auf das Gelände der Getreideanlage sollte der Köllmann AG nicht eingeräumt werden, um da-

mit einer späteren Ausweitung der auf 44 000 qm festgeschriebenen Einzelhandelsfläche oder anderer nicht gewollter Nutzung vorzubeugen.

Fazit:

Aufgrund der Lage und Größe sowie der vorhandenen Wirtschaftsstruktur der alten Handelshäfen kommt für dieses Gebiet nur eine gewerbliche bzw. hafensorientierte Nutzung in Frage. Die Vorstel-

lung eines engen Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe in diesem Gebiet ist realitätsfern. Auch muß bezweifelt werden, daß sich in diesem überwiegend industriell geprägten Areal attraktive Wohnlagen entwickeln lassen. Nach Auffassung der Handelskammer ist Bremen vielmehr gut beraten, wenn es durch eine gewerbliche Ausrichtung der freigewordenen Flächen seine Chancen als Wirtschaftsstandort am seeschifftiefen Wasser konsequent nutzt.

Nicht glücklich mit dem Großmarkt

Bieter stellten ihre Pläne für die alten Hafenreviere vor

Von unserem Mitarbeiter Jörg Werner

Wie geht es mit den alten Hafenrevieren weiter? Das wollten am Dienstag abend die Beiräte von Gröpelingen, Walle und Findorff von den Bietergemeinschaften wissen. Einigkeit bestand bei den Bietern darin, daß eine „intelligente Mixtur“ von Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen wünschenswert sei. Weniger glücklich zeigten sie sich über den Beschluß des Hafensensors, dem Großmarkt und der Firma Dittmeyer „hochwertige Flächen“ zur Verfügung zu stellen.

Auch Bau und Stadtentwicklungssenator Bernt Schulte (CDU) war „nicht glücklich über diese Lösung“. Sein Ressort sei nicht am Verfahren beteiligt gewesen, klagte Schulte. Er forderte von den Bietern eine Bestands- und Entwicklungsgarantie für die vorhandenen Betriebe. Bewußt „nebulös“ äußerte sich Bause-nator Schulte zum Thema Wohnbebauung: Noch sei das Verfahren völlig offen – eine Wohnbebauung wolle er weder zusagen noch pauschal ablehnen.

Doch, so stellte er fest, könne man einem Betrieb kein Wohnhaus „vor die Nase setzen“.

Alle Bieter präsentierten bunte Folien mit farbigen Flächen und Grünzonen vom Wall bis zum Überseehafenkopf. Für den Laien unterschieden sich die Planungen lediglich darin, wie groß die Wohnbebauung sein könnte. Gewoba-Chef Klaus Stadler, Sprecher der Bietergemeinschaft 2, forderte eine „Wohnbebauung mit Augenmaß“ und peilt 3000 bis 4500 Wohnungen an. Die anderen Bieter hielten sich mit Zahlen zurück und favorisierten Verwaltungsgebäude der anzusiedelnden Unternehmen an der hochwertigen Weserkante. Reiner Hammer von der Bremer GFL Planungs- und Ingenieurgesellschaft, Sprecher der Bietergruppe 4, möchte in den „konfliktarmen“ Bereichen wohl auch einige Wohnungen bauen, vor allem aber eine große Halle, in der „ganzjährig jede Art von Wassersport möglich ist“.

Zur Eile mahnte Klaus Hornung von der Bietergemeinschaft 5. Der zugeschüttete

Überseehafen müsse bald bebaut werden, „bevor dort irgendwelche seltenen Gräser wachsen . . .“. Ziel seiner Gruppe sei es, das vorhandene Gewerbe mit Logistikunternehmen hier zu unterstützen. An Wohnungsbau denke er erst mittelfristig dort, „wo heute noch Kellog's steht“, doch sei diese Idee zur Zeit „nicht tragbar“, wie er einräumte.

Alle drei Beiräte forderten eine Bestands- und Entwicklungsgarantie für die vorhandenen Unternehmen, gleichzeitig aber dürfe die Idee „Wohnen am Fluß“ nicht zu kurz kommen. Den Senat forderten sie auf, weitere „entwicklungshemmende Fakten“, wie die Umsiedlung des Großmarktes oder die Ansiedlung der – „im übrigen willkommenen“ – Firma Dittmeyer, zu unterlassen. Der Waller Beirat bezweifelte die Notwendigkeit des Großmarktes. Er fordert erst einmal ein Gutachten, das die Entwicklungsperspektiven des Großmarktes untersucht, „bevor bauliche Tatsachen geschaffen werden.“

(Aus: Weser-Kurier vom 29. April 1999)

Zur Zukunft der stadtbremischen Hafenreviere

Positionspapier der Anlieger des Holz- und Fabrikenhafens

THESE:

Die stadtbremischen Häfen müssen ausschließlich Gewerbegebiet bleiben. Das Gewerbe muß ausgeweitet und dabei verträglich so gestaltet werden, daß die Chancen Bremens als Hafenstandort nicht beeinträchtigt werden.

Argumente:

1) In seinen Hafengebieten ist Bremen einzigartig als Gewerbegebiet. Hierin unterscheidet sich Bremen von x-beliebigen Gewerbebeständen auf der grünen Wiese. Das Potential ist noch lange nicht ausgeschöpft. Wenn viele Flächen der Hafengebiete rechts der Weser heute brachliegen, so liegt das daran, daß die meisten Flächen 30 Jahre lang einerseits durch die BLG-Monokultur, andererseits durch den Freihafenstatus blockiert waren. Andere Hafenbecken, wie der Holz- und Fabrikenhafen, sind heute die lebendigsten, mit vielfältiger, gesunder Gewerbestruktur und vielen Arbeitsplätzen. Und vieles deutet darauf hin, daß es für solches Gewerbe noch Potential gibt: Nicht nur die jüngste Neuansiedlung von Valensina am Europahafen, sondern auch z. B. diejenige von Weißheimer Malz vor ca. 20 Jahren auf einem Teilgelände der AG Weser. Es gibt Firmen, für die sich der Hafen rechnet, sie müssen nur gefunden und vernünftig akquiriert werden. Gerade erweitert Emden seinen Hafen – mitten in der Stadt! –, um eine Umschlaganlage für Flüssigkreide zu errichten. Dies sind die Marktnischen, die wir suchen müssen. Es wird von einer bevorstehenden Renaissance der Küstenverkehre gesprochen. Wie könnten wir jetzt, da viele Flächen nun endlich die Chance bekommen haben, sich zu entwickeln, schon den voreiligen Schluß ziehen, daß hafengebundene Gewerbe-

tandorte heute nicht mehr gebraucht würden?

2) Bremens höchstes Ziel muß es sein, angesichts der viel zu hohen Arbeitslosigkeit attraktive Gewerbegebiete auszuweisen und intensiv neue Unternehmen zu akquirieren. Das Bestreben, durch Wohnbebauung der Hafenreviere die bloße Hoffnung auf mehr „Urbanität“ zu erkaufen, wird nicht zum Ziel. Abbau der Arbeitslosigkeit führen. Außerdem gibt es in Bremen noch genügend weitere Flächen, an denen die Steigerung von Urbanität möglich ist.

3) Gewerbegebiete und Wohngebiete vertragen sich nicht. Es hat keinen Sinn, z. B. mit dem Schlagwort „Wohnen und Arbeiten am Wasser“ den Anschein von Harmonie zu erzeugen. Die Interessen sind gegensätzlich, und zwar aus völlig logischen und nachvollziehbaren Gründen: Die Hafenwirtschaft behindert ruhiges Wohnen, Wohnen behindert Hafenerverkehr. Außerdem führt Wohnen zu strengeren und schädlichen (heutigen und künftigen) Auflagen an die Gewerbebetriebe. Hierfür gibt es genügend Beispiele. Schon im Interesse des eigenen Überlebens muß sich die Hafenwirtschaft also gegen eine Einengung des Hafens durch Wohn- oder Freizeitnutzung wehren.

4) Bremen läßt sich nicht einfach so mit anderen Hafenstädten vergleichen, und Konzepte lassen sich nicht einfach kopieren. In Hamburg z. B. macht die Umnutzung des Hafens nördlich der Elbe Sinn, denn die dort verplante Fläche ist mit ca. 5 % nur ein kleiner und stadtnaher Teil des gesamten Hafengebietes, welcher nicht mehr von der Hafenwirtschaft gebraucht wird (in Lage und Relation vergleichbar mit der Bremer

Schlachte!). Der Umschlag spielt sich dort längst in den vielen anderen Hafenbecken zwischen Norder- und Süderelbe ab oder läßt sich unproblematisch auch dort abwickeln. Bremen muß mit seiner sehr viel kleineren Hafenfläche sehr bedacht umgehen, sie ist ein begrenztes kostbares Gut der Hafenstadt. Wenn wir diese Fläche weiter reduzieren, gefährden wir am Ende die Seehafen-Funktion Bremens.

5) Die Diskussion über die „Stadt am Fluß“ hat ihren Ursprung in dem Ziel, mehr Einwohner in Bremen zu halten und damit das Einkommenssteuer-Aufkommen Bremens zu erhöhen. Es ist zu befürchten, daß mit einer Wohnbebauung im Hafenrevier nicht einmal dieses Ziel in bedeutendem Umfang erreicht würde. Das Argument der Planer für Wohnen am Wasser ist, daß dies ein „hochattraktiver Standort für Wohnen“ sei und nur erstklassige Standorte die Abwanderung von Wohnbevölkerung ins Umland aufhalten könnten. In Bremen gibt es bereits mindestens drei solcher neukonstruierter „erstklassiger“ Standorte am Wasser: Teerhof, Bürger Lesumkurve und Grohner Düne. Es dürfen bei allen drei Standorten Zweifel angemeldet werden, ob hier die Ziele 1) Erstklassiger Standort und 2) Steigerung des Einkommenssteuer-Aufkommens erreicht wurden. Und die bisher präsentierten Planungen waren nicht erkennbar besser. Andersherum gesagt: Es konnte nicht nachgewiesen werden, daß hochattraktive Wohngebiete an eine Wasserlage gekoppelt sind. Fragen wir doch die, die aus Bremen ins Umland weggezogen sind. Meist sind das junge Familien mit Kindern, die ein eigenes Haus mit Garten haben wollen. Dies ist im Umland oft billiger, und von dort aus ist Bremen als Arbeitsplatz noch gut zu erreichen. Woh-

Dyckerhoff & Widmann AG

Ihr Partner
in allen Baufragen

wir bauen auf Ideen

Niederlassung Bremen
Bennigsenstraße 2,4,6
28207 Bremen
Telefon 04 21 / 4 99 85-0

Betonwerk Syke
Am Ristedter Weg 4
28857 Syke
Telefon 0 42 42 / 5 96-0

 **DYWIDAG**

nen denn junge Familien z. B. auf dem Teerhof? Soweit bekannt, nein oder in unerheblichem Maße. Der Versuch, sich gegen diesen Trend zu lehnen, erscheint teuer, krampfhaft, mit zweifelhaften Aussichten. Viel wichtiger bleibt am Ende das Bestreben, die (Einkommens-) Steuer-Verteilung angemessen zu ändern und alte politische Fehler zu korrigieren. Damit wäre das Übel des zu hohen Steuerabflusses aus Bremen an der Wurzel gepackt und nicht nur die Symptome bekämpft.

6) Das neue Gewerbemix der Hafendreiecke sollte sich nicht nur auf klassische Hafenfunktionen (Umschlag) beschränken, sondern auf Produktionsunternehmen und unternehmensbezogene Dienstleister ausgeweitet werden, welche ihrerseits auch von der Hafenwirtschaft sowie den hafengebundenen Industrie- und Handelsbetrieben in Anspruch genommen werden. Ein solches Gewerbemix an einem erstklassigen Gewerbestandort hat ein hohes Wertschöpfungspotential und schafft Arbeitsplätze und Steuereinnahmen für Bremen.

Zusammenfassung und Schlußfolgerungen:

- 1) Wir, die Anlieger des Holz- und Fabrikenhafens, stimmen überein, daß viele Flächen der stadtbremischen Häfen endlich wieder besser genutzt werden müssen. Es wäre unverantwortlich, diese Gebiete als Brachen zu belassen.
- 2) Wir sind der Überzeugung, daß einige Flächen der stadtbremischen Häfen zeigen, wie die gewerbliche Hafennutzung immer noch Sinn macht, indem sie zahlreiche Arbeitsplätze bieten, stabilisierend für die Wirtschaft der Stadt wirken und Zukunftsperspektiven haben.
- 3) Eine Wohnbebauung in den Hafendreiecken lehnen wir ab. Wir sind der Überzeugung, daß es zu einer gewerblichen Nutzung dieser Gebiete keine ebenbürtige Alternative gibt. Die neuen Chancen des Hafens dürfen auf keinen Fall durch eine teilweise Wohnbebauung gestört werden.
- 4) Die begonnene Diskussion über die Hafennutzung hat dann einen Sinn, wenn endlich eine einvernehmliche Richtung für die notwendige Entwicklung der Hafendreiecke erzielt wird und die Politik mit allen Ressorts an einem Strang zieht.
- 5) Es muß endlich Planungssicherheit im

Hinblick auf neue Gewerbeansiedlungen geschaffen werden, damit wirksam Gewerbe akquiriert werden kann. Das zukünftige Gewerbemix soll zum einen zusätzlichen Umschlag in den Häfen bringen, daneben aber auch anderen Gewerbebranchen in vertraglicher Form Raum bieten. Die dafür notwendigen Rahmenbedingungen müssen geklärt werden.

6) Wenn für die Hafengebiete Planungssicherheit besteht, kann und muß die Akquisition von Gewerbe zielgerichtet intensiviert werden. Auf ein produktives Zusammenwirken der Ressorts ist dabei zu achten.

7) Die Anlieger des Holz- und Fabrikenhafens erklären ihre ausdrückliche Bereitschaft, einen engagierten Beitrag zur Akquisition von neuem Gewerbe zu leisten.

Für die Anlieger des Holz- und Fabrikenhafens:

C. Berninghausen (Steinbrücke & Berninghausen), A. Drünert (J. Henr. Drünert), E. Dubbers-Albrecht (Hansa Kai), B. Erling (Bremer Rolandmühle), G. Wranik (J.Müller Terminals)

Investoren für Hafendreieck gesucht

EU-weite Ausschreibung für das Gelände rechts der Weser /
Hoffen auf zahlungskräftige Zahnärzte

Von unserem Redaktionsmitglied Anneliese Struß-von Poellnitz
Bremen. Bremen ist zwar nicht Rotterdam. Aber beim Hafensachverständigen hofft man auf ein Hafendieck, für das niederländische Dimensionen beschworen werden. Nachdem die Bremer Lagerhaus Gesellschaft (BLG) die Flächen rechts der Weser an die Stadt zurückgegeben hat, sollen die rund 280 Hektar zwischen AG-„Weser“-Gelände und Kellogg's nun neu beplant werden. In einer europaweiten Ausschreibung sucht Bremen nach finanzkräftigen Investoren.

Vorgestern wurde die Bremer Offerte im EU-Amtsblatt veröffentlicht, Ende nächster Woche sollen Anzeigen in Le Monde, Financial Times und Frankfurter Allgemeine die alten Hafendieckflächen als attraktive Anlagemöglichkeit preisen. Hafensachverständiger Gerd Markus ist davon überzeugt, daß Bremen auch im europäischen Maßstab ein Sahnestück anzubieten hat, mit dem Investmentfonds Zahnärzte und andere Abschreibungsbedürftige für Einlagen gewinnen können. „Hier handelt es sich nicht um eine

beliebige Branche, sondern um ein hocherschlossenes Gebiet“, sagte er in einem Pressegespräch.

Hervorragend sei vor allem die Verkehrsanbindung – ungeachtet der Tatsache, daß die Weserquerung und damit die Anbindung an das Güterverkehrszentrum und an die A 1 über das Planungsstadium nicht hinaus ist. Finanzielle

Lockangebote schließt Markus aus: „Ich will da keine müde Mark an Subventionen rüberschieben“, sagte er. Verhandelt werden soll allenfalls die Höhe der Erbpacht, denn das Gelände soll nicht verkauft werden.

Die Hafenbehörde ist auf bis zu hundert Bewerber eingestellt. Sie sollen in einem sogenannten Interessentenverfahren



ZIMMEREI · ING. HOLZBAU · HOLZLEIMBAU

JOHANN HOCKE GMBH HOLZBAU KG

28201 BREMEN · Kornstraße 225
Ruf (04 21) 53 61 00 · Fax (04 21) 536 10 50

fahren ein Exposé vorlegen, in dem sie konzeptionelle Vorstellungen ebenso umreißen wie Umsetzungsmöglichkeiten und Finanzierbarkeit des Projektes. Gesucht würden nicht Visionäre, sondern Macher, die bereit sind, „mehrere hundert Millionen Mark“ in die Hafenterrassen zu investieren, so Markus.

Laut Ausschreibung sind die Gegebenheiten des Geländes ebenso zu berücksichtigen wie die Interessen der angrenzenden Stadtteile Gröpelingen und Walle. Nicht angetastet werden bestehende beziehungsweise entstehende Nutzungen wie der Fruchtumschlag, der Großmarkt (Frischezentrum Nord) oder Kellogg's und Eduscho, dessen Areal sich ohnehin im Besitz von Rolf Schopf befindet. So ist zwar das gesamte 280 Hektar umfassende Gebiet (siehe Grafik) Bestandteil der Planung, an Freiflächen stehen aber lediglich 80 bis 100 Hektar zur Verfügung, die sich aus Brachen sowie

freiwerdende Flächen durch Entfernen der Zollgrenzanlagen und Eisenbahnschienen errechnen. Im Vergleich zum geplanten Space Park auf dem AG-„Weser“-Gelände mit 20 Hektar Fläche dennoch ein gewaltiger Brocken: Von einer Mischnutzung aus Gewerbe und Wohnen, die das Stadtentwicklungskonzept des Bausenators vorsieht, ist nicht mehr die Rede. „Mit Wohnen ist nichts“, stellte Markus lapidar fest. Das gäbe nur Reibungen zwischen den verschiedenen Nutzern.

Eine übergreifende Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Ressorts Bau, Wirtschaft und Häfen soll die Angebote prüfen, verstärkt durch Sachverstand eines Bremer Architektenteams und der Berliner Planungsgesellschaft BSM sowie der heimischen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Fides. Der Leiter der Gruppe, Manfred Lampe vom Hafenressort, erhofft sich unter anderem eine Weiterentwicklung

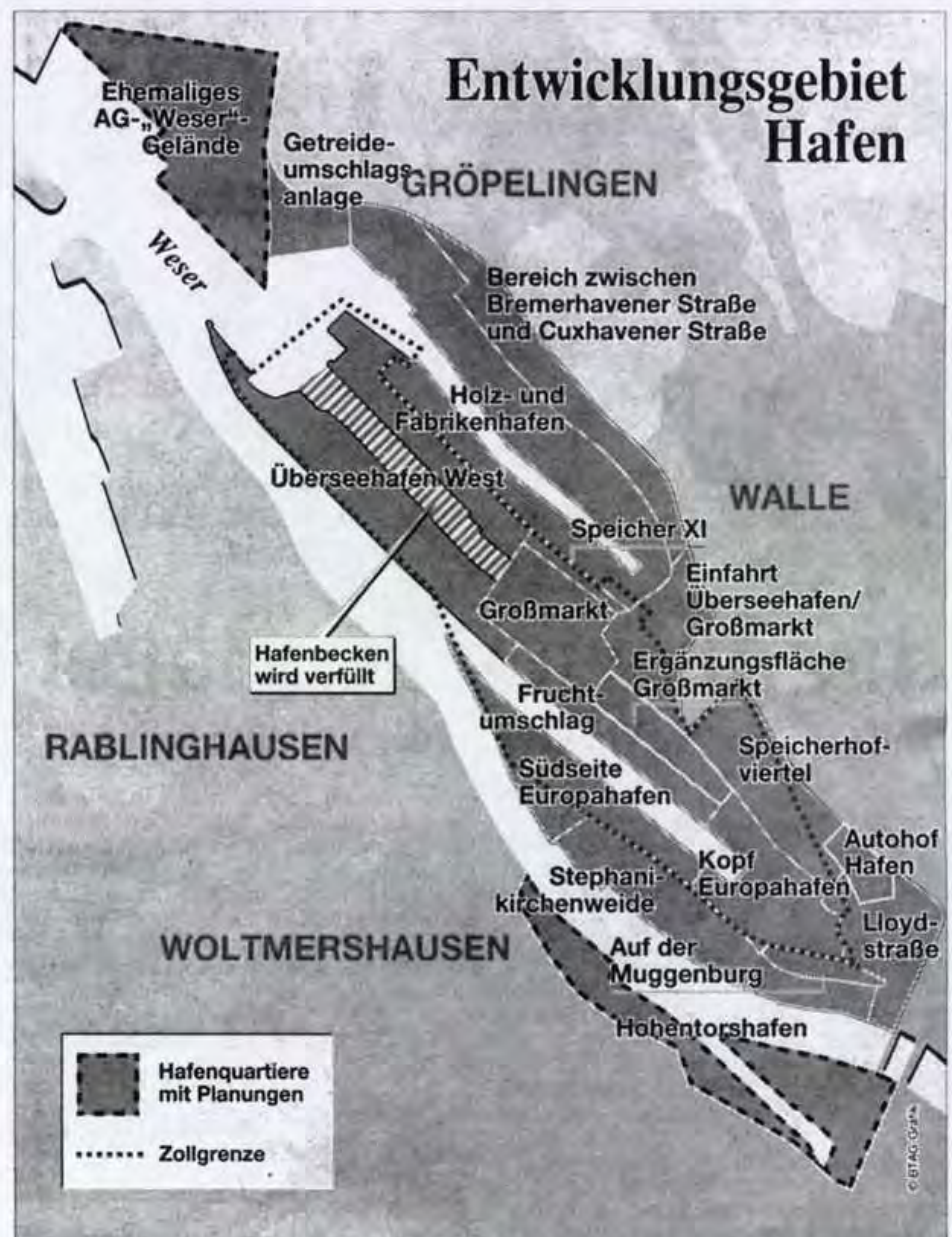
in Richtung Nahrungs- und Genussmittelbranche, zudem sei die Lage am Wasser vor allem für Warenveredelungsunternehmen attraktiv, die ihre Rohprodukte über die See bekommen und auch wieder verschiffen.

Bewerbungsschluss ist im September. Mit „einer Handvoll“ Bewerber will die Arbeitsgruppe anschließend in Verhandlungen treten, um realisierbare Projekte in einem „Masterplan“ zusammenzubinden. Klappt alles nach Vorgabe, könnte um 2000 mit der Umsetzung begonnen werden.

Der Rückbau der Gleisanlagen und die Umsiedlung des Großmarktes kosten die Stadt 270 Millionen, von denen 130 noch nicht finanziert sind. Markus hofft, daß potentielle Investoren die weitere Erschließung des Geländes übernehmen. Sollten die Anleger aber doch baureifes Areal fordern, „müßten die Kosten noch ermittelt werden“

Zwischen Hafenrandstraße und Weser sollen finanzkräftige Investoren für neues Leben sorgen.

Die Interessen der Anwohner und der jetzigen Nutzer müssen bei der Planung berücksichtigt werden.



Die Gemeinde Dörverden an der Mündung der Aller in die Weser

Heiner Falldorf, Bürgermeister der Gemeinde Dörverden

Im Flußdreieck zwischen Weser und Aller wurden 1972 die Ortschaften Ahnebergen, Barne, Barnstedt, Diensthop, Dörverden, Hülsen, Stedebergen, Stedorf, Wahnebergen und Westen zu der Gemeinde Dörverden zusammengeschlossen.

Die Siedlungen zwischen Weser und Aller wurden auf der Dünenterrasse gebaut, die zu den Flußauen und vor Verden in eine Niederungsmulde übergeht, in der einzelne Gehöfte auf Werten errichtet wurden. Die Hochwassergefahr wurde durch Deiche und den Bau von

Straßen und Eisenbahnen weitestgehend gebannt.

In der Geschichte weist der häufige Besitzwechsel auf die Labilität der Machtstrukturen im Aller-Weser-Dreieck hin; lag es doch im Randbereich des Bistums Verden und der Grafschaft Hoya sowie im Einflußbereich des Erzbistums Bremen und des Herzogtums Braunschweig-Lüneburg. So überschattete vor allem der Machtkampf zwischen den Grafen von Hoya und den Bischöfen von Verden oft die Entwicklung.

Nach dem Ende des Dreißigjährigen

Krieges wurde u. a. das Aller-Weser-Dreieck 1679 durch den Celler Frieden von Schweden an das Haus Braunschweig abgetreten. Und so führte über hannoversche und preußische Zeiten der Weg durch die Nöte der Kriege und ihrer Folgen nach Niedersachsen und in die Bundesrepublik Deutschland.

Der Wirtschaftsraum im Aller-Weser-Dreieck wurde nachhaltig durch die Wasserwege, die heutige Bundesstraße 215, die erstmals 1302 als „strata publica vel via regia antiqua“ erwähnt wurde und von Minden über Nienburg, Dörverden



Bahnhof Dörverden um 1910

Wir sind Problemlöser in allen Fragen des Stahlbaues.

Fordern Sie
unser
Spezialwissen



der
Umwelt-
Werkstoff

Eigenes Ingenieurbüro
Stahlkonstruktion
Dach- und Wandbleche
Schlosserei
Schweißtechnik
Montagearbeiten



Seit 1912

QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM
gem. DIN EN ISO 9001

Postfach 15 05 11
Cuxhavener Straße 41

28095 Bremen
28217 Bremen

Telefon 04 21 / 38 63 00
Telefax 04 21 / 39 24 30

Internet:
www.freter.de



Plan des Amtshauses von 1762 im Ortsteil Westen an der Aller

und Verden den Elbe-Weser-Raum erschließt, und schließlich durch die 1847 fertiggestellte Eisenbahnlinie Hannover-Bremen bestimmt. Die ab 1904 betriebene Allertalbahn von Verden über Wahnbergen, Westen und Hülsen nach Celle wurde 1995 demontiert. Der Bahnhof Dörverden soll nach seiner Schließung 1979 mit dem Sommerfahrplan 2000 für Regionale-Express-Halte wieder eröffnet werden.

Wesentliche Impulse gingen für die Siedlungsentwicklung sowie für Handel, Handwerk und Gewerbe aber auch von anderen Ereignissen aus.

Bis 1859 war das Amt Westen ein Entwicklungsfaktor. 1914 ging an der Staustufe Dörverden das Laufwasserkraftwerk als eine der beiden Keimzellen von PreußenElektra ans Netz und sorgte für industrielle Arbeitsplätze und eine frühe private Stromversorgung. Die Kaliindu-

strie brachte ab 1910 in Hülsen für das Allertal viele neue Arbeitsplätze und einen deutlichen Aufschwung, der mit dem Ende des Kalimonopols 1924 jäh beendet wurde. Für die Kriegsindustrie wurde in Barme 1939 bis 1941 auf Flächen in staatlichem Eigentum eine Pulverfabrik der EIBIA GmbH, die zur IG Farben AG gehörte, gebaut. Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter wurden in Lagern gehalten.

Nach einer Zwischennutzung durch die Wehrmacht entwickelte sich parallel zur staatlichen und wirtschaftlichen Neuordnung unseres Gemeinwesens im Bereich der ehemaligen Kalischächanlage in Hülsen eine bedeutende mittelständische Industrie. Viele neue Arbeitsplätze entstanden hier wie mit der Nachnutzung der ehemaligen Pulverfabrik als Standort der Niedersachsenkaserne ab 1959.

Die Siedlungsentwicklung seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges stellte ebenfalls neue Anforderungen an die Infrastruktur der Ortschaften. Das Straßennetz war bedarfsgerecht zu erweitern. Die öffentliche Wasserversorgung wurde fertiggestellt. Weit über neunzig Prozent der Grundstücke werden zentral zur Kläranlage Dörverden entwässert. Auch die dezentralen Anlagen werden über diese Kläranlage entsorgt. Alle größeren Ortschaften sind an die Gasversorgung angeschlossen.



NORKA – In Hülsen auf dem Betriebsgelände der ehemaligen Kaliwerke

Die Grundversorgung der Bevölkerung ist gewährleistet.

Fünf Kindergärten erfüllen den Anspruch auf einen Kindergartenplatz und kooperieren mit den Grundschulstandorten in Dörverden, Barne und Hülsen/Westen. Orientierungsstufe, Haupt- und Realschule befinden sich in der Ortschaft Dörverden. Die Sporthallen in Dörverden und in Hülsen/Westen werden von den Schulen und den Vereinen genutzt. In Dörverden gibt es mit der Lehrschwimmhalle eine weitere überdachte Übungseinheit. Acht Sportplätze, ein Kleinspielfeld und Tennisplätze sowie Schießsportanlagen auf Grundstücken der Gemeinde und von Vereinen kommen hinzu. Die Gemeinde fördert mit Zuschüssen die Jugendarbeit der Vereine und Verbände.

Dienste und Wohnanlagen für die ältere Generation werden von der Gemeinde, dem Landkreis und von Privatpersonen angeboten.

Die Freiwillige Feuerwehr bilden sechs

Ortsfeuerwehren. Einsatzfähige und einsatzbereite Feuerwehrfrauen und Feuerwehrmänner erfüllen mit modernen Geräten ihre wichtige Aufgabe, leisten aber auch eine gemeinschaftsbildende Arbeit. Die Jugendfeuerwehr ist außerordentlich erfolgreich.

Für eine Gemeinde des ländlichen Raums ist es ungleich schwerer, an einer Entwicklung teilzunehmen, die von der nationalen und globalen Konzentration beeinflusst wird. Dennoch wird auch weiterhin allen Tendenzen begegnet werden, weil trotz der Autobahnferne gute Bedingungen für die Entwicklung der Gemeinde bestehen, die darüber hinaus die Ortschaften der Gemeinde als ÖPNV-orientierten Wohnstandort zwischen den Ordnungsräumen Bremen und Hannover mehr denn je bedeutsam machen.

Im Sinne der AGENDA 21 soll die Gemeinde mit ihren Ortschaften nachhaltig entwickelt werden. Hierfür wurden schon vor Jahren interaktiv Leitbilder be-

stimmt, die nach und nach umgesetzt werden.

Die Sanierungsmaßnahme für Kernbereiche der Ortschaft Dörverden ist praktisch beendet. Fortsetzungsprogramme wurden beantragt.

Die übrigen Ortschaften wurden und werden im Rahmen von Dorferneuerungsprogrammen weiterentwickelt.

Große Waldflächen im Bereich Barne, Diensthop und Dörverden, Geest und Marsch bieten vielfältige Möglichkeiten der Erholung. Weser und Aller laden ein; die Fährverbindung in Westen über die Aller und der Fuß- und Radweg über die Weser-Staustufe in Dörverden öffnen wechselseitig die Gebiete östlich der Aller und westlich der Weser. Gastronomie und Fahrgastsschiffe auf der Weser erschließen sich den Gästen zu einem runden Ganzen.

Herzlich willkommen in den Dörverden Ortschaften des Aller-Weser-Dreiecks!



Spaziergang an der Weser in Dörverden

Borgfeld – ein wachsendes „Dorf“ im Grünen

Johannes Huesmann, Ortsamtsleiter

Bevölkerung, Struktur

Borgfeld, ein Stadtteil im Osten Bremens an der Grenze zu Niedersachsen, ist seit Jahrhunderten geprägt durch seinen dörflichen und landwirtschaftlichen Charakter. Rund 2/3 seiner Fläche von insgesamt 1659 ha sind auch heute noch Grün- und Wasserflächen. Auf einen ha Fläche entfallen damit nur drei Einwohner, eine Relation, die nur in einigen Randgebieten Bremens noch günstiger ist. Nicht ohne Stolz sprechen die Borgfelder daher von ihrem „Dorf“ im Grünen, das sie lieben und das sie in seiner Eigenart - so wie es gewachsen ist - erhalten möchten. Alle Borgfelder, einschl. Beirat und Ortsamt sind sich darin weitgehend einig. Mit Skepsis und häufig ausgeprägter Sorge werden daher die Pläne des Bausenators verfolgt, der in den nächsten Jahren weitere rund 1200 Wohneinheiten in Borgfeld bauen möchte.

Die Bevölkerungszahl Borgfelds, die von Mitte der 80iger bis Mitte der 90iger Jahre etwa bei 4.600 stagniert hatte, nimmt seit einigen Jahren mit leicht steigender Tendenz wieder zu. Am 1. 10. 98 lag sie bei 4866, was eine Zunahme im letzten Jahr um rd. 90 ausmachte. Diese Entwicklung ist ein deutliches Anzeichen dafür, daß Borgfeld als Wohngebiet zunehmend beliebter wird. Nicht zuletzt aus diesem Grunde und weil hier noch ausreichend freie Flächen zur Verfügung stehen, dürf-

te der Bausenator seine Baupläne für Borgfeld entwickelt haben. Wenn diese alle verwirklicht werden, könnte die Einwohnerzahl Borgfelds in den nächsten zehn Jahren auf etwa 8000 steigen. Die Sorge der Borgfelder geht nun dahin, daß dieser starke Zuwachs nicht ohne Friktionen verkraftet werden kann, eine Integration der neuen Einwohner, wie nach dem Kriege in den 50iger und 60iger Jahren, nicht gelingen wird und die Wohnqualität Borgfelds darunter merklich leiden dürfte.

Die Bevölkerung Borgfelds besteht heute noch zum geringeren Teil aus alteingesessenen Landwirten und Handwerkern. In den 50iger Jahren kamen zahlreiche Vertriebene und Flüchtlinge hinzu, die inzwischen voll integriert sind. Daneben ist Borgfeld aber in zunehmendem Maße Wohnsitz für Bremer Kaufleute, Professoren der nahen Universität, aber auch für Beamte, Angestellte und Facharbeiter, die in der „Stadt“ ihre Beschäftigung finden. Die landwirtschaftlichen Betriebe, die einen Teil der eigenen Identität ausmachen, sind in den vergangenen Jahren zahlenmäßig leider deutlich zurückgegangen. Im Ortskern existieren nur noch wenige Höfe als Vollerwerbsbetriebe. Hinzu kommen noch mehrere Höfe in Timmersloh, die sich allerdings in den letzten Jahren nicht selten zu Reiterhöfen verändert haben. Zusätzliche Arbeitsplätze werden im wesentlichen nur vom

örtlichen Handel und den Handwerksbetrieben angeboten. Industriebetriebe sind in Borgfeld nicht ansässig.

Geschichtlicher Rückblick

Borgfeld kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. 1985 konnte unter breiter Beteiligung der Bevölkerung die 750-Jahrfeier begangen werden. Dazu erschien eine umfangreiche Festschrift, Borgfeld – Eine alte Landgemeinde Bremens, Hrsg. Wilhelm Dehlwes im Eigenverlag 1984, s. dort vor allem den Beitrag von H. Schulz: Die Verwaltung – Vom Erbgericht zum Ortsamt, die die wechselvolle Geschichte des Ortes im einzelnen wiedergibt. In der historischen Entwicklung lassen sich fünf Phasen unterscheiden. Das sumpfige moorige Brachland wurde ab 1106 durch Holländer urbar gemacht. Im Jahr 1235 wird Borgfeld (damals Bruchfelde) erstmals urkundlich erwähnt. 1281 ist bereits eine Kirche vorhanden. In den folgenden Jahrhunderten folgt die Zeit der Guts- und Ritterherrschaft (Borgfeld als Miniaturstaat). Das Dorf ist grundherrliches Eigentum verschiedener Familien, die häufig wechselten (bis 1595). Dann folgt die Zeit der Erbrichter und Vögte bis etwa 1810. Bis in diese Zeit waren die Borgfelder Bauern den Grundherren gegenüber zinspflichtig und ihnen als „Bauleute“ und „Köthner“ untertan. Eine Gemeinschaft der „Bauleute“, die über gemeinsames We-





geeigentum verfügen, existiert noch heute. Neben den Erbrichtern, die sich mit den Ratsrichtern die rechtliche Hoheit teilten, standen die Vögte, die die Vertreter der Obrigkeit mit regelmäßigen Obliegenheiten waren. Von Einfluß bis auf die heutige Zeit blieb die Franzosenzeit von 1810 bis 1813, als die „Mairie“ Borgfeld zusammen mit Bremen ein Teilgebiet Frankreichs war. Bald danach wurde das alte Borgfelder Gericht aufgelöst (1817) und die Obrigkeit durch beamtete Landherren, zwei Landvögte und die Landdragoner verkörpert. Mit der Landgemeindeordnung von 1870 entstand die „Samtgemeinde Borgfeld“ mit Borgfeld und Katrepel, die sich ab 1889 „Gemeinde Borgfeld“ nannte, mit den Dörfern Borgfeld, Warf, Butendiek, Timmersloh und Katrepel. Erst am 1. Dezember 1945 wurde die bis dahin selbstständige Landgemeinde Borgfeld in die Stadt Bremen eingemeindet und ein Stadtteil Bremens. Zum ersten Amtsvorsteher (später Ortsamtsleiter) wurde Johann Wischhusen ernannt, der diese Funktion bis 1969 ausübte. Ihm folgten Albert Bremermann

(1969–1975), dann Heinz Schulz (1975–1986), darauf Hans Otto Häneke (1986–1995) und ab 1995 der Verfasser.

Naturschutz, Naherholung, Kultur

Aufgrund seiner Weiträumigkeit und seiner zahlreichen Grün- und Wasserflächen bietet Borgfeld gute Voraussetzungen für Projekte des Naturschutzes und der Naherholung. Von gesamtstaatlicher repräsentativer Bedeutung sind die Borgfelder Wümmewiesen, die 1987 mit einer Größe von 677 ha als Naturschutzgebiet mit einschränkenden Nutzungsregelungen für die Landwirtschaft und Freizeit/Erholung festgelegt wurden. Mit ihren feuchtgebietstypischen Wasserständen, dienen sie als wichtiger Vogelrastplatz und Brutgebiet (u. a. Kampfläufer, Kiebitz, Wachtelkönig, Uferschnepfe, Bekassine). Daneben ist die Wümmeniederung entlang der Wümme als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Borgfeld ist seit langem ein bekanntes und beliebtes Naherholungsgebiet. Vielen älteren Borgfeldern und Bremern ist

der Ratsspieker als Ausflugs- und Tanzlokal mit Bootsanleger an der Wümme noch in bester Erinnerung. Leider wurde er 1962 abgebrochen. Der Kreuzdeich, Borgfelder Deich, Holler Deich sowie der Kuhweideweg und andere landwirtschaftliche Wege werden nach wie vor für die Radtouristik intensiv genutzt. Ein Fernradweg, der Borgfeld durchquert wird, und dann weiter über Fischerhude, Lilienthal, Grasberg bis nach Osterholz-Scharmbeck und zurück führen soll, ist in der Entwicklung und dürfte zu einer weiteren Belebung des Radtourismus führen. Unterwegs können die Ausflügler eine Reihe von Borgfelder Sehenswürdigkeiten bewundern, die Dank des besonderen Einsatzes des Beiratssprechers, Dr. Carlsson, gerade mit Testtafeln über ihre Historie versehen worden sind. Zu nennen sind hier u. a. die Kirche, das Ratsspiekergelände, der Wümmehof, die Wikingborg, der Brandenhof und das Kaisenwohnhaus.

Das kulturelle und gesellschaftliche Geschehen in Borgfeld wird weitgehend von den zahlreichen Borgfelder Vereinen

OTTO BOLLHAGEN
Malereibetrieb

Otto Bollhagen GmbH & Co.
 Karl-Bücher-Straße 5
 28307 Bremen
 Tel. 48 79 07 - Fax 48 88 22

bestimmt. Sie bieten viele Angebote zur Gestaltung der Freizeit und tragen wesentlich zum Wohlbefinden der Bürger bei. Nennen möchte ich hier vor allem die Borgfelder Sportvereine, den Bürgerverein, die Feuerwehren, Gesangs- und Theatergruppen sowie andere Interessengruppen. Sie alle leisten einen Beitrag zum friedlichen Miteinander und gegenseitigen Verstehen. Ihr Tun kann nicht genug gewürdigt werden und schließt erhebliche ehrenamtliche Leistungen ein. Besonders hervorzuheben ist die Jugendarbeit, die viele der Vereine erbringen. Der Beirat unterstützt dieses Aktivitäten im Rahmen seiner Möglichkeiten. Als zwei besonders zu erwähnende Ereignisse seien hier noch der Bau des Kaisenstiftes und die Schaffung eines Borgfeld Archivs angeführt. Mit dem Bau des Kaisenstiftes im Jahre 1995 ist das Erbe Wilhelm Kaisens in eine Einrichtung von herausragender sozialer Bedeutung überführt worden. In drei Häusern mit 24 Plätzen finden geistig und mehrfach behinderte Kinder und Jugendliche ein neues Zuhause. Ergänzt werden soll die Anlage noch durch eine Kaisengedenkstätte, die im ehemaligen Wohnhaus und der Scheune von W. Kaisen eingerichtet werden soll. Bei dem Aufbau eines Borgfeld Archivs handelt es sich im wesentlichen noch um eine Zukunftsaufgabe, die durch das Freiwerden des bisherigen Feuerwehrgerätehauses (ein neues wird gerade gebaut) ermöglicht wird. Bedeu-

tende Vorleistungen sind hier durch unseren Heimatforscher Wilhelm Dehlwes bereits erbracht worden. Mehrere Jahrzehnte sammelte er schon Material über Borgfeld und unsere nähere Heimat, er hat Bücher darüber veröffentlicht, Fotos gemacht und alles beim Heimatverein Lienthal bzw. bei sich zuhause aufgehoben und archiviert. Er ist bereit, einen Teil seiner wertvollen Materialien dem Borgfeld Archiv zu vermachen. Auch der ehemalige Ortsamtsleiter Heinz Schulz hat mit der Gründung einer Heinz-Schulz-Stiftung einen wichtigen ideellen und finanziellen Beitrag zur Schaffung eines Borgfeld Archivs beigesteuert. Dieses Vorhaben wird vom Beirat und Ortsamt nachhaltig und auch finanziell unterstützt.

Aktuelle Vorhaben und Probleme

Ein wichtiges Vorhaben ist gegenwärtig die Verschönerung und Attraktivitätssteigerung des Borgfelder Zentrums. Die Bemühungen hierfür dauern schon lange. Die Verwirklichung des Umbaus, der nicht nur die Anziehungskraft Borgfelds erhöhen dürfte, sondern auch geordnete Parkverhältnisse schaffen und die ungeliebten Plätze zum Verschwinden bringen und die Verkehrssicherheit im Ort erhöhen soll, ist nun im Zusammenhang mit der Bebauung von Borgfeld Ost und West möglich geworden. Die Baumaßnahmen haben Anfang Juni begonnen, die dürften sich bis fast Weihnachten

hinziehen. Leider bringen sie, einschl. der notwendigen Straßensperrungen, spürbare Nachteile für die Geschäftsleute mit sich. Daher sollen die Behinderungen auf ein Mindestmaß beschränkt und die Bauzeit möglichst gestrafft werden. Nach Abschluß der Umbaumaßnahmen dürfte unser „Dorf“ ohne Zweifel deutlich an Anziehungskraft und Ausstrahlung gewonnen haben, was vor allem auch den einheimischen Geschäftsbetrieben zugute kommen dürfte.

Wenn sich die Probleme in Borgfeld auch im Vergleich zu manchen anderen Stadtteilen in Grenzen halten, gibt es in der Bevölkerung doch nicht zu leugnende Sorgen bezüglich der weiteren Entwicklung. Diese beziehen sich vor allem auf die geplante, bereits erwähnte umfangreiche neue Bebauung und die zukünftigen Verkehrsverhältnisse. Zwar haben sich Beirat, Ortsamt und die überwiegende Bevölkerung von Anfang an mit der geplanten Bebauung von Borgfeld Ost (420 Wohneinheiten) einverstanden erklärt, gegenüber Borgfeld West (800 Wohneinheiten) bestehen aber nach wie vor erhebliche Bedenken. Die Befürchtung geht dahin, daß hier ein verkräftbares Maß an Bevölkerungszuwachs überschritten wird, eine Integration nicht gelingt und sich jenseits der Borgfelder Allee eine Trabantenstadt bildet.

In Borgfeld Ost hat die Vermarktung der Grundstücke durch die zu diesem



Zweck gegründete Projektgesellschaft Borgfeld inzwischen begonnen, nachdem mit den ehemaligen Eigentümern auf freiwilliger Basis eine Einigung über den Verkaufspreis erzielt worden war. Zunächst war Anfang 1996 das Gebiet durch die Bürgerschaft als Entwicklungsbereich festgelegt worden. Der Bausenator erklärte sich dann jedoch zum Abschluß eines städtebaulichen Vertrages bereit, der den Eigentümern einen deutlichen Preisvorteil brachte. Positiv ist auch zu bewerten, daß 30 % (110) der Grundstücke als bauträgerfrei festgeschrieben wurden. Damit ist nicht nur eine Preisgrenze nach oben (der Gutachterausschuß legt den Preis fest), festgeschrieben worden, gleichzeitig wurde auf diese Weise auch eine eintönige und uniforme Bebauung verhindert. Die Bebauung dürfte in allererster Zeit beginnen, nachdem die Erschließung des Gebietes begonnen hat. Die Nachfrage nach Grundstücken ist durchaus rege, von zunächst über 400 Interessenten sind etwa die Hälfte übriggeblieben. Die im Baugebiet vorgesehenen Fleete, Fuß- und Radwege garantieren, daß hier keine starke Verdichtung erfolgt und auch die Naherholung hinreichend berücksichtigt wird.

Die Bedenken der überwiegenden Mehrheit der Einwohner von Borgfeld gegen Borgfeld West konnten bisher nicht entkräftet werden. Letztlich wird befürchtet, daß die dörfliche Struktur, die einen erheblichen Teil der Wohnqualität ausmacht, verloren geht. Nachdem gerichtlich entschieden worden ist, daß die Bebauung von West erlaubt ist, um vor allem die Abwanderung aus Bremen zu

verhindern, sehen es Beirat, Ortsamt und "Die Bürger für Borgfeld" (Bürgerinitiative) als ihre Pflicht an, die Bebauung kritisch zu begleiten, um unerwünschte Entwicklungen zu verhindern und auch hier eine aufgelockerte Bebauung zu erreichen. Positiv ist festzuhalten, daß die Zahl der Wohneinheiten von ursprünglich 2000 auf 800 herabgesetzt worden ist und auch keine Hochhäuser (höchstens zwei Stockwerke erlaubt) gebaut werden sollen. Auf Unverständnis stößt bei den vormaligen Eigentümern die Tatsache, daß in Borgfeld West nur etwa die Hälfte des in Borgfeld Ost erzielten Preises gezahlt wird. Die formellen Voraussetzungen für die Bebauung dürften im laufenden Jahr abgeschlossen werden. Mit dem Beginn der Bebauung, die sich über eine Reihe von Jahren hinziehen dürfte, ist im nächsten Jahr zu rechnen. Erforderlich ist, daß schon bald die notwendigen Infrastrukturgebäude (Kindertagesstätte, Schulräume, Räume für die Jugend, Dreifachturnhalle) errichtet werden, da sich der Bedarf schon jetzt abzeichnet.

Wichtig ist für Borgfeld ferner, eine befriedigende Lösung für die vorhandenen Verkehrsprobleme zu finden. Bisher stand den Borgfeldern mit den Linien 30 und 30 S eine relativ schnelle Verbindung in die Innenstadt zur Verfügung. Nachdem die Linie 4 bis Horn gebaut worden ist, müssen die Nutzer des 30iger Busses in Horn umsteigen, was von vielen als Nachteil empfunden wird. Unbestritten ist außerdem, daß schon jetzt viele Borgfelder nicht selten unter Staus leiden, die einmal von Lilienthal

nach Borgfeld herüberschwappen und sich zum anderen auf dem "Langen Jammmer" bilden. Daher ist auch die überwiegende Mehrheit des Beirates und der Borgfelder Bevölkerung der Ansicht, daß eine Verlängerung der Linie 4 nach Borgfeld erst dann kommen darf, wenn eine Entlastungsstraße von Lilienthal direkt in Richtung Autobahnanschluß in Horn geschaffen worden ist. Ansonsten ist bei der wachsenden Einwohnerzahl zu befürchten, daß Borgfeld in einem Dauerstau ersticken wird.

Die Borgfelder sind sich nach wie vor darin einig, daß der dörfliche Charakter unseres „Dorfes“ trotz der stark wachsenden Bevölkerung und Bebauung weitgehend gesichert und erhalten bleiben muß. Dazu gehören auch die noch vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe, auch wenn es manchmal nach Gülle riecht. Die zunehmende Bebauung wird zwangsläufig Strukturveränderungen zur Folge haben. Trotzdem besteht kein Grund zum Pessimismus. Die aufgelockerte Bebauung von Borgfeld Ost und hoffentlich auch von Borgfeld West wird eine bedenkliche Verdichtung verhindern. Es dürfte wesentlich bei uns selbst liegen, ob die Integration der Neubürger gelingen wird. Eine wichtige Aufgabe kommt hier den zahlreichen Borgfelder Vereinen zu, die sich schon bisher als Schmelztiegel für neue Mitbürger erwiesen haben. Warum sollte dies nicht auch zukünftig gelingen? Wenn Beirat, Ortsamt und die Einwohner auch weiterhin wie bisher gut zusammenarbeiten, sehe ich durchaus optimistisch in die Zukunft.

IMPRESSUM

Der Aufbau

Zeitschrift der Aufbaugemeinschaft
Bremen e. V.
Sögestraße 37/39
Eingang Gerhard-Iversen-Hof
28195 Bremen, Tel. (04 21) 32 41 90

Herausgeber und Anzeigenverwaltung
Verlag der Wiederaufbau
28195 Bremen, Sögestraße 37/39

Verantwortlich: Dr. Jann Lüning

Redaktion: Hans Budde

Der Wiederaufbau
Registergericht Bremen, HRA 18551,
Sögestraße 37/39
28195 Bremen, Tel. (04 21) 32 41 90.

Für unverlangte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Zum Abdruck angenommene Beiträge unterliegen der freiwilligen Verfügung des Herausgebers, wenn nicht ausdrücklich anders vereinbart. Die mit vollem Namen oder mit den Initialen gekennzeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers dar.

Nachdruck auch auszugsweise, einschließlich des Rechts der Übersetzung in fremde Sprachen und der fotomechanischen Wiedergabe oder einer sonstigen Verfielfältigung, auch in Mikroform, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Gerichtsstand ist Bremen.

Jahresbeitrag: DM 20,- inkl. Mehrwertsteuer, Einzelstück DM 10,- inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich Versandkosten. Die Bezugsdauer verlängert sich jeweils um 1 Jahr, wenn bis zum 1. Dezember des laufenden Jahres keine Abbestellung erfolgt ist.

Satz + Druck:

IDEE & DRUCK
Bayernstraße 151
28219 Bremen
Telefon (04 21) 3 99 89 9
Telefax (04 21) 3 99 89 89

Parkerlebnis!



Sie haben das Auto, wir haben den Platz:

- ... 7 Parkhäuser direkt in der City
- ... Veranstaltungsparken auf der Bürgerweide
- ... P+R-Plätze am Stadtrand

Lassen Sie sich leiten vom
Bremer Parkinformations-
und -leitsystem (PILS)



BREPARK GmbH | Ansgaritorstraße 16
28195 Bremen | Telefon 0421/17 47 10



Mit einem Partner, der ganz persönlich betreut, fühlt

man sich leicht wie **Hans im Glück.**

Denn wir entwickeln Finanzierungs-Strategien

im Dialog von Entscheider zu Entscheider.

**BREMER
LANDESBANK**

Eine Frage des Anspruchs.