

# DER AUFBAU

T 5473

**BÜRGER UND STADT**



HEFT 4

BREMEN · DEZEMBER 1967

21. JAHRGANG





# KOMMUNALE BAUHILFE

Gesellschaft für Kommunal- und Gewerbebauten mbH.

TOCHTERGESELLSCHAFT DER  
**BREMER TREUHAND**

übernimmt Trägerschaft - Baubetreuung - Finanzierung  
für

**Einkaufs- und Gewerbe-Zentren, Schulen, Krankenhäuser  
Gemeindebauten aller Art**

BREMEN · DOMSHOF 21a · TELEFON 32 48 24 · TELEX 024 4310

## D. Oldigs K. G.

**HOCH-, TIEF- UND STAHLBETONBAU**

Gegr. 1914



Bremen, Scharnhorststraße 101

Telefon 23 03 10

*Isoschaüm*

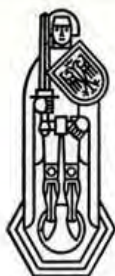
Die neuzeitliche Isolierung für  
Heizungsschlitze, Wände und Decken zur  
Vermeidung von Wärmeverlust und  
Schallübertragung

Ausführung und Beratung durch

**NEUE BAUSTOFFE HÖTING & CO.**

**NEBA-AKUSTIK-BREMEN**

Industrieafen 55 - Ruf 64 02 21



## Deutsche Hypothekenbank Bremen

Meininger gegründet 1862  
Domshof 18-20 Telefon 32 01 71 Fernschreiber 02 44 590

Verbriefte Sicherheit



Hypotheken  
Kommunal-Darlehen  
Kommunal-Schuldverschreibungen  
Pfandbriefe



# DER AUFBAU

(vormals: „DER WIEDERAUFBAU“)

## BÜRGER UND STADT

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

Heft 4

Bremen, Dezember 1967

21. Jahrgang

### INHALTSVERZEICHNIS

#### Teil I

Helfen – Bauen – Dienen

Der Bau des Syrischen Waisenhauses in Amman  
Architekt BDA Gerhard Langmaack (Hamburg)  
Kraftverkehr: Selbstzweck oder dienende Funktion  
Professor Dr. Gerd Albers  
Der „verdrehte“ Kirchturm von Stolzenau  
J. R., Bremen

#### Teil II – „Bürger und Stadt“

Neuer Arbeitskreis in Duisburg  
Einen Lebensraum ordnen –  
Regionalplanung im Großraum Hannover  
Dipl.-Ing. Heinz Weyl

#### Teil III

Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft  
„Der Grüne Kreis“ – Berichte und Informationen  
Mehr als ein Vogelparadies  
Dr. Kurt Becker, Berlin-Dahlem

#### Teil IV

Bericht der Betreuungsgesellschaften  
Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau  
GmbH  
Nordbremische Gesellschaft für Wohnungsbau  
m.b.H.

#### Teil V – Umschau

Kummer mit dem Öltank vor der Tür  
Heizkeller müssen öldicht sein  
Lösungsmittelfreies Innenbeschichtungsmaterial  
Reuter Public Relations, Düsseldorf  
Die bremischen Windmühlen  
Dipl.-Ing. Karl Dillschneider  
Hans Christoph Seebohm † Dr. Karl Löbe  
Buchbesprechungen

Titelbild: Syrisches Waisenhaus bei Amman/Jordanien, Theodor-Schneller-Schule und Haupthaus, 1966

### Ein Wort zum Bau des Syrischen Waisenhauses in Amman 1966

Mit diesem Artikel soll einmal ein Blick über unsere Grenzen hinaus in den Teil der Welt getan werden, der uns in diesem Jahr schlagartig über Nacht neu vor Augen gerückt wurde. Unser Weg führt uns in den Vorderen Orient. Wir erleben mit, wie Baumeister unseres Landes ein Werk neu planen und bauen. Die letzten Wochen eines Jahres rufen besonders dazu auf Rückschau und Ausschau zu halten. Wenn man den Bericht des Architekten BDA Gerhard Langmaack, Hamburg, liest, wird deutlich, daß das, was uns in unserer Wohlstandsgesellschaft selbstverständlich erscheint, in anderen Ländern aufgrund örtlicher Gegebenheiten ganz anders aussieht. Wer kennt schon bei uns das Suchen nach Wasser, nach Bausteinen u. a. m. Daß es gut und notwendig ist einander ohne Ansehen der Person und der Rasse über Grenzen hinaus zu helfen, macht der Bericht deutlich.

Die Hilfe sinnvoll angesetzt bereitet allen Beteiligten Freude und ermuntert gemeinsam fortzufahren, den Menschen in Not zu helfen. Wort und Bild von Arch. BDA Langmaack lassen den Leser und Betrachter miterleben, wie in großer Geduld und echtem Gottvertrauen alle Schwierigkeiten auf technischen, finanziellen und menschlichen Gebieten überwunden wurden.

„Der Bote aus Zion“ — Heft 3/1966 — berichtet über die Einweihung der Theodor-Schneller-Schule in Amman folgenden:

„Die neu erbaute Schule wurde am 8. November 1966 in Gegenwart des Königs Hussein von Jordanien eröffnet und am 11. November, dem 106. Gründungstag des Syrischen Waisenhauses in Jerusalem, mit einem Festgottesdienst in der neuen Anstaltskirche vom württembergischen Landesbischof D. Dr. Erich Eichele eingeweiht.

*Tage der Freude und Dankbarkeit! Nach dem einstigen Verlust der vier Anstalten im Westjordanland hat Gott mit seiner Gnade nach der Erstellung der Johann-Ludwig-Schneller-Schule in Khirbet Kanatar im Libanon nun auch den Wiederaufbau im Ostjordanland gelingen lassen. Ihm sei Lob und Dank!*

*Gedankt sei auch allen, die dies große Werk geplant und durchzuführen geholfen haben, unserem Ehrenvorsitzenden D. Hermann Schneller, dem Direktor der Theodor-Schneller-Schule Dipl.-Ing. Ernst Schneller, den Architekten G. und D. Langmaack, Hamburg, der Baulirma Philipp Holzmann AG, Frankfurt, und allen ihren Mitarbeitern, der Vereinigung ehemaliger Schüler des Syrischen Waisenhauses und dem Vorstand in Köln, ganz besonders unseren Geldgebern, der Evang. Zentralstelle für Entwicklungshilfe und dem Schulerat des Auswärtigen Amtes in Bonn, der Aktion „Brot für die Welt“, der Südwestdeutschen Evang. Arbeitsgemeinschaft für Weltmission, der Evang. Kirche im Rheinland und den Freunden unseres Missionswerkes.“*

*Durch die guten Verkehrs- und Nachrichtenverbindungen sind die Menschen dieser Welt einander sehr viel näher gekommen. So stehen nicht nur die Probleme des nächsten Nachbarn vor unserer Tür, sondern die Sorgen und Nöte der Menschen in anderen Völkern rücken uns genauso auf den Leib. Macht der folgende Artikel nicht deutlich, wie man gemeinsam über große Entfernungen hinaus einander helfen kann? So ist der Bericht und Vorgang aus 1966 auch heute aktuell und das Jahr 1968 und weitere rufen den Bürger als Laien, den Bürger als Bauherrn und den Fachmann als Baumeister zu gemeinsamer Tat. War es nicht immer so?*

*Wir woll'n es gerne wagen,  
in unseren Tagen der Ruhe abzusagen, die's Tun vergißt.*

*Wir woll'n nach Arbeit fragen, wo welche ist, nicht an dem Amt verzagen, uns fröhlich plagen und unsere Steine tragen aus Baugerüst. (Zinzendorf 1700—1760). Der Schriftleiter*



# Helfen – bauen – dienen

## Der Bau des Syrischen Waisenhauses in Amman 1966

Von Gerhard Langmaack

Als ich im Frühjahr 1954 unter Führung von Ingenieur Nsair mit Pfarrer Hermann Schneller und Said Aghabi von Amman aus Landbesichtigungen vornahm, wurde mir so recht bewußt, wie das geistige Erbe von Vater Johann Ludwig Schneller weit über seinen Tod hinaus lebendig geblieben war! Das Schicksal des Syrischen Waisenhauses von seiner Gründung an ist ein bewegtes gewesen, und die Weltkriegsjahre waren — nicht ohne Spuren zu hinterlassen — einschneidende Jahre, bis hin zum Verlassen der Einheitsstätten und der geliebten Ländereien. Dieser Verlust hatte die Tätigkeit des Syrischen Waisenhauses lahmgeschlagen. Aber nun wachte der alte Wille, unter dem die Arbeit angetreten war, wieder auf. Im Libanon begann Pfarrer Hermann Schneller den ersten Bau für eine Neupflanzung der ehemaligen Anstalt, und in Amman wurde in großzügiger Weise Grund gelegt für den Auf- und Neubau anstelle der verlassenen Stätten.

Vater Schneller hatte gelehrt, den Wurf nie zu gering zu bemessen; und sein — und später auch seines Sohnes Theodor Schnellers — Weitblick und tief fundierter Glaube haben geholfen, das Werk zu treiben, die Mittel zu erbitten und den ständigen Ausbau zum Segen der Zöglinge voranzutreiben.

Und die Nachkommen dieser Arbeit, der Enkel Hermann Schneller und die Schar der zusammenstehenden „Schnellerschüler“ warfen erneut die Netze aus, um das Erbe einzuholen und zu verwalten.

Wir besuchten die verschiedensten Plätze, ob sie geeignet waren für ein neues großes Syrisches Waisenhaus.

Wir fanden wohl schöne Landstriche, und ich konnte im Geiste schon das Bauprogramm jeweils verwirklicht sehen. Aber die Wasserfrage machte manches Wunschbild wieder zuschanden. Erst ein Jahr später (1955) wurde ein neues Gelände, 10 km vor der ungeheuer schnell angewachsenen Hauptstadt Jordaniens, Amman, erworben, das Gelände, auf dem heute nach elf Jahren die große Anstalt des Syrischen Waisenhauses neu erstellt werden konnte. Es war eine rechte Gottesfügung, daß die arabischen Freunde, die „Rabita“ der Schnellerschüler, dieses Stück karger Erde erwerben konnten. (Einen ausführlichen Bericht über den Beginn der Pläne in Amman gab Hermann Schneller im „Boten aus Zion“ Weihnachten 1955).



Haupthaus, 1966



Theodor-Schneller-Schule und Haupthaus, 1966

Bei einer „Begehung“ des 66 ha großen Besitzes im Mai 1955 mit Hermann Schneller konnte ich erneut Programm und Bebauungsmöglichkeiten prüfen. Es ist eine wunderbare Aufgabe für den Bauherrn und den Baumeister, dieses Miteinander von Raum- und Gebäudewünschen mit der Planung und ihrer architektonischen Verwirklichung in Gespräch und Skizze in Einklang zu bringen. Hier war die erste beglückende Zusammenarbeit mit Ernst Schneller in Köln und Hamburg. Und wir steckten unsere Wünsche weit. Hatten wir doch zwei Triebkräfte hinter uns: einmal den Wunsch, ein Syrisches Waisenhaus zu erstellen, das demjenigen in Jerusalem an Ausbau und Inhalt nicht nachstehen sollte, und zum anderen eine ganze Siedlung mit allen dazugehörigen Nebenanlagen für die „Rabita“ zu planen, für Schnellerschüler und ihre Familien, die im „Schatten der Anstalt“ wohnen wollten. Wir ahnten nicht, welch langer Weg vor uns lag, und unser zweiter Wunschtraum mit der Siedlung ist bis jetzt noch nicht einmal angefangen, obgleich Straßenanlagen und Parzellenzuschnitte und Haustypen zeichnerisch lange festgelegt sind.

Aber der eigentliche Aufbau der Anstalt begann dennoch nach unseren großen Plänen und nach den vielen Einzelangaben. Wenn wir heute feststellen, daß 1959 das Direktorwohnhaus auf dem „Dschebel Schneller“ gebaut und bezogen werden konnte, so ist der Rückblick ja immer voll Dankbarkeit, und all die Schwierigkeiten, die auf dem Wege zum Ziel lagen, sind bald vergessen.

Wohl am dankbarsten aber müssen alle sein, daß es gelang, durch eine glücklich angesetzte Bohrung Wasser zu erschließen! Schon zu Ende des Jahres 1956 war es besiegelt, daß wir durch das Wasservorkommen den umfangreichen Bauplan würden durchführen können.

Nur unter großen Opfern ist dann die Arbeit mühsam, aber zielstrebig unter Ernst Schnellers Leitung vorangetrieben. Als erstes sollten die Lehrwerkstätten gebaut werden, um sie als Ausgangspunkt für die handwerkliche Erziehungsarbeit und als Ausgangspunkt für den praktischen Einsatz bei den zukünftigen Bauaufgaben verwenden zu können. Doch waren diese ersten Ansätze ja nur der Auftakt zur Verwirklichung unseres großen Planes. Der wurde im Frühjahr 1956 aufgestellt, und wenn er auch im Laufe der Jahre durch manche Gespräche, Einwände und gründliche Prüfungen



gen an vielen Dingen Veränderung erfahren mußte, ist er doch in seinen Grundzügen geblieben und zu einem glücklichen Ende geführt.

Sechs große, auch bauliche Zusammenhänge sind auf den ersten Blick erkenntlich. Die beiden Täler, die den mittleren hohen Hügel begleiten und wie zwei Arme in das Gelände greifen, gaben die natürlichen Anlagen für die Verteilung der Bauten:

Am Eingang, gleichsam als Aufschließung der gesamten Anstalt und wie ein kleiner Staudamm gegenüber der stets belebten Verbindungsstraße von Amman nach Zerqa, ist die *Torhausanlage* mit Pförtnerwohnung, Büro, Laden, Jugendherberge, Garagen und Einstellplätzen angelegt. Der flache Baukörper legt sich um einen zur Straße hin offenen Hof, der abgemauert und mit Flaggenmasten geschmückt zwei Durchfahrten in das Gelände hat.

Linker Hand liegt dann auf dem auslaufenden Hügel die Gruppe der **9 Mitarbeiterhäuser**, teils für eine, teils für zwei Familien benutzbar. Sie geben Ansehen und Auftakt zu den geplanten Siedlungshäusern im linken Tal, und sie haben ihre Bewährungsprobe schon während der Bauzeit bestanden, als sie die Büros und Familien der Baufirmen usw. aufnahmen. In diese Gruppe fügt sich das Gesellenheim ein, das für die ausgebildeten Lehrlinge und Junggesellen der Werkstätten und anderer Betriebe als eigene Wohnstätte, gleichsam zwischen Anstaltsgelände und freier Siedlung, errichtet wurde.

Die Krönung des linken Hügels ist das **große Hauptgebäude** mit der Kirche, den Kindertrakten, den Wirtschaftsräumen, den Mitarbeiterzimmern, der Krankenstation, dem Gemeinschaftssaal, den Gästezimmern und den verschiedenen geforderten Nebenräumen. Die einzelnen Trakte gruppieren sich um einen großen Innenhof, der in sich terrassenförmig angeordnet wurde. Dieser Hof ist gleichzeitig Grünhof und Hof für die Wirtschaftsräume; man kann durch eine große Toreinfahrt mit Wagen hereinfahren.

Die Wirtschaftsräume, von der Küche an bis zu den Vorratskellern, der Bäckerei, der Wäscherei usw. müssen später einmal besonders beschrieben werden. Auch zu der Anlage der „Familien“-Wohnungen wird eine eigene Erläuterung mit Abbildungen nötig sein. Und über die Kirche soll an anderer Stelle berichtet werden; sie ist zu einem echten architektonischen und „traditionellen“ Bindeglied zu der Gesamtanlage und zu den Bauten im alten Waisenhaus geworden.

Die Zuordnung, die Baumassenverteilung und das praktische Ineinandergreifen der Programmpunkte gehört mit zu den wesentlichen Aufgaben, die der Baumeister zu lösen hat. Zumal an dieser die ganze Anstalt bestimmenden und dominierenden Landschaft der Schlüssel für das Ansehen liegt und eine bewußt nicht verdrängte Werbekraft des Unternehmens „Syrisches Waisenhaus“. Wir haben lange mitein-



Mitarbeiterhäuser, 1966

ander, mit Ernst Schneller und dem Vorstand, über diese Frage gerungen. Wir haben uns schließlich zusammengefunden in dem, was nun gebaut wurde und wie es nun gebaut wurde. Wir zeigen in den Gebäuden keine Unbescheidenheit und erst recht keine Angeberei von dem, was wir alles leisten wollen oder schon leisten mit der Arbeit des „Syrischen Waisenhauses“. Aber wir dürfen wohl einmal sagen, daß wir ein hundertjähriges Erbe zu repräsentieren haben, dessen sich niemand zu schämen braucht und das im Lande unserer arabischen Freunde keineswegs unbekannt ist. Und hier sollte deutlich werden, daß Werk und Haus, Arbeit und Bau miteinander immer in Beziehung stehen. Ist das, was wir nun geschaffen haben, Erbe, so ist es auch zugleich Mahnung und Aufruf zu ständiger Bitte um eine rechte Erfüllung dessen, was uns aufgetragen ist.

Doch wir fahren in der Aufzählung der Baugruppen fort: Das **Lehrlingsheim** kann mit seinen beiden leicht schräg gegeneinander gestellten Flügeln mit zum Hauptbau gerechnet werden.

Vom Gemeinschaftssaal des abschließenden Traktes blickt man über den großen Sportplatz zu der **Anlage der Schulen**. Ein breit ausgelagerter Bau in erdgeschossiger Bauweise umfaßt — um einen Hof mit Schwimmbecken gruppiert — die Volksschule, die Vorbereitungsschule und die Berufsschule. Fachklassen, Räume für Verwaltung und Lehrer und Lehrmittel und genügend Pausenhöfe ergänzen das Ganze.

Die Einbindung in die Landschaft — der Schulkomplex liegt am Ende des langen Hügels mit der Hauptgruppe — und die bauliche architektonische Zuordnung waren Hauptanliegen beim Planen und Bauen. Die Anordnung der Räume im Innern ist dem im Lande üblichen Schema, aber auch den neueren pädagogischen Erkenntnissen entsprechend getroffen.

Wieder muß in diesem Zusammenhang betont werden, wie dankbar alle sind, daß alle Baugruppen in ihren Ausstattungen großzügig gebaut werden konnten, weil wir die Gabe Gottes in dem erbohrten Wasser reichlich genießen können. Selbst das geräumte Schwimmbecken wird immer frisches Wasser haben, weil es im ständigen Überlauf für die Bewässerung des heute im frischen Grün liegenden Tales weiter benutzt wird. Dieses Tal weist hinüber zu der allerersten Gruppe, die gebaut wurde.

Hier auf dem gegenüberliegenden Hügelstreifen an der Grundstücksgrenze wurden — in allerbescheidenster Weise — die **Lehrwerkstätten** errichtet. Hier haben wir die ersten kümmerlichen Versuche mit Fertigbetonteilen gemacht und die Bauten in Zementsteinen aufgeführt, geputzt, mit Brettbindern versehen und mit Welleternit gedeckt. Aber diese Hallen wurden bald mit Leben erfüllt, und es ist wie ein Wunder, daß die bescheidenen Anfänge der Schlosserei und der Schreinerei unter der Leitung bewährter Meister sich vergrößerten und tatsächlich in der Lage waren, den gesam-



Theodor-Schneller-Schule — Haupthaus, 1966



ten Bedarf der großen Bauanlagen zu bewältigen. Auch die Werkstatt für die Betonfertigteile hat Meisterhaftes geleistet.

Zu dieser Gruppe gesellte sich noch das Haus der Druckerei, ein Lagerschuppen und die Kraftstation.

Auf der Höhe dieses rechten Hügels zur Straße hin ist das **Haus für den Anstaltsleiter**, Herrn Direktor Ernst Schneller errichtet. Es war mit den Werkstätten das erste Haus, und mit ihm ist seinerzeit gleichsam von dem Gelände Besitz ergriffen worden. Anfänglich mußte es noch vielerlei anderen Zwecken dienen. Die Verwaltung und die Buchhaltung, die Gäste und die Wartenden für die Durchführung personaler Anliegen und manches andere mußten zunächst noch hier Arbeitsplatz und Raum finden.

Auch darf nun in der Aufzählung all dessen, was gebaut wurde, auch der **Landwirtschaftshof** an der Ostgrenze des großen Geländes nicht fehlen. Hier handelt es sich um ein ökumenisches Gemeinschaftswerk, das im Segen schon gewirkt hat und den jetzigen und erst recht den vielen zukünftigen Insassen der Anstalt schon gedient hat und weiter dienen soll.

Nimmt man nun noch den großartigen Plan dazu, den die ehemaligen Schnellerschüler schon im Jahre 1954 faßten, eine **Siedlung** zu bauen, und denkt sich seine Verwirklichung, so mag Vater Schneller wohl Recht gegeben werden, daß in allem, was er dachte und worin er handelte, jener große Missionsauftrag seine Erfüllung finden würde, zu dem er einst ausgesandt wurde und der nach Auf und Ab des Schicksals des „Syrischen Waisenhauses“ unter einer wunderbaren Führung stand und stehen möge.

Mein Bericht könnte eigentlich die Überschrift haben „Zwölf Jahre Planen und Bauen“ in Amman für das Syrische Waisenhaus. Da es sich nun um einen Bau handelt, der als ein fertiges Gehäuse erfüllt werden soll mit Aufgabe und Leben, und da der Baumeister mit der Schlüsselübergabe Abschied nimmt von seinem langen Werk, so dürfen wohl einige schlichte Daten und Zahlen nicht fehlen:

Daß die Planung bereits 1954 begann, wurde schon geschrieben, und daß die Wasserbohrung 1956 erfolgreich war und die ersten Gebäude 1959/60 erstellt wurden. Im Frühjahr 1963 konnten dann die ersten Anträge mit Beschreibungen, Zahlen und Zeichnungen eingereicht werden, um die großen Mittel einzuwerben, die der Verein allein nie selbst hätte aufbringen können. Aber schon viel früher, als die Mittel bereit standen, wurde im Vertrauen auf Gott der Grundstein gelegt. Am 9. November 1959 wurde im Beisein des jordanischen Königs Hussein die Grundsteinlegung vollzogen, und damit wurde die ganze Aufgabe, also auch die Bauaufgabe unter seinen Schutz genommen. 1964 verzeichneten wir die ersten finanziellen Bewilligungen durch das Auswärtige Amt und durch die Evangelische Zentralstelle für Entwicklungshilfe. Die Pläne wurden baureif gemacht und Ausschreibungen unter deutschen Generalfirmen vorgenommen. Nachdem die Angebote geprüft und ausgewertet waren, konnte der Auftrag an die Firma Philipp Holzmann A.G., Frankfurt, erteilt werden. Das war im Sommer 1964. Und schon rollten die Baumaschinen, und die Firmen setzten ein mit der Arbeit, Deutsche und Araber Hand in Hand. Die angesetzte Bauzeit wurde nicht ganz in Anspruch genommen, so daß bereits im Herbst 1965 das Richtfest und im November dieses Jahres (1966) die Schlüsselübergabe und die Inbetriebnahme und Einweihung erfolgen kann.

Dies sind nüchterne Zahlen und Zeitabschnitte, die vor allem, wenn man sie rückwärts betrachtet, kurz erscheinen, die aber eine ungeheure Fülle von Zeichnungen, Berechnungen, Ausschreibungen sowie handwerklicher und technischer Einzelleistungen umfassen, daß es unmöglich ist, alles auf einmal zu beschreiben bzw. sich vorzustellen.

Zur Vollendung eines so großen Unternehmens gehören noch die mancherlei Reisen zur Baustelle zur Wahrnehmung der Oberleitung, die mein Sohn Dieter Langmaack sich mit mir geteilt hat, und eine unermüdliche und umsichtige Bauleitung am Ort. Hier muß der Name von Ingenieur Hartmut Stoller genannt werden, der in ständiger Vertretung der Architekten tätig war.



Der König und der Architekt

Vielleicht können einige Materialangaben in Menge oder Stückzahl die Vorstellungskraft stärken und die Größe der Aufgabe verdeutlichen.

Was am ehesten auffällt, ist die „Monumentalität“ der Gebäude und Gebäudekomplexe. Das rührt von der Verarbeitung des im Lande gebrochenen Kalksteines her. Schon die Kreuzfahrer und vor ihnen die Einwohner des ganzen vorderen Orients haben ihre Bauten, ihre Paläste, ihre Burgen und ihre einfachen Häuser so gebaut. Die Araber haben Steinmetzgeschlechter durch die Jahrtausende herangezogen, und es ist eine Freude zu sehen, wie aus dem roh gebrochenen Block der Baustein geschlagen wird mit mindestens einer Lagerfläche und einer Ansichtsfläche. Diese wird entweder in tupsi, d. i. die primitivste Methode, oder in samsam, d. i. eine fein bearbeitete Oberfläche oder noch in fast geschliffener Art behandelt. Wir wählten die einfachste Art und erzielten damit die starke Wirkung einer verborgenen Monumentalität und Wehrhaftigkeit. Wir haben es ausgerechnet, daß diese Bauart die billigste ist gegenüber Ziegelsteinen oder anderen Fassadenmaterialien. Billig auch gegenüber den Betonsteinen mit Verputz usw., denn es muß natürlich auch die Frage der Dauer berücksichtigt werden. Und was wir von der Repräsentation eines Erbes sagten, gilt bis in die Fassadengestaltung und ihr Material hinein. Kostbar ist das Ungewohnte und kostbar ist unsere Aufgabe. Kostbar sind uns die Araberkinder, die in diesen Räumen und Häusern erzogen werden sollen, und kostbar ist die Sendung, unter der wir das Werk tun.

Von diesen tupsi-Steinen sind viele Schichten nötig gewesen, und sie ergeben alle aneinandergelagert von allen Bauten zusammen mindestens eine Länge von 48 km, ein Lastesel würde wohl mindestens 10 Stunden an ihnen entlanglaufen. Und ca. 12 000 qm Terrazzofußboden aus dem Lande waren nötig. Man könnte mit dieser Menge zwei Fußballplätze pflastern.



Die Schlosser fertigten — in der eigenen Lehrwerkstatt des Syrischen Waisenhauses — allein 900 Stück Fenster und Fenstertüren. Und was alles mußten wir aus Deutschland einführen (und wieviel Mühe hat uns der Transport und die Zollbefreiung und die heile Anlieferung gekostet!).

So mag denn der ganze Vorgang des Planens und Bauens in diesem Bericht umschrieben sein, und wenn er etwas von dem aussagt, was an Mühe und Kleinarbeit und schöpferischer Leistung von allen Seiten erforderlich war, so mag er zugleich ein Werbebeitrag sein, der den Leser ermuntert, zu einem Betrachter zu werden.

Aus der lebendigen Anschauung möge etwas überspringen auch von der Freude des Bauens und der Freude der Arbeit, die nun dort geleistet werden soll zur Erbauung des Reiches Gottes hier auf Erden.

### Norddeutsche Mission, Bremen

Vor 14 Tagen schickten fünf Kinder 25 DM, die Belohnung für ihre guten Schulzeugnisse, damit Kinder in Togo Schulbücher bekommen können. Vor drei Tagen erhielten wir die Summe von 5000 DM aus einem Testament. Das sind Einzelbeispiele. Warum? Man kann mit:

- DM 5 einem Leprakranken für ein Jahr helfen,
- DM 16 einen von einer Giftschlange Gebissenen retten,
- DM 25 einem Schulkind alle notwendigen Bücher kaufen,
- DM 160 monatlich das Gehalt eines Katechisten tragen,
- DM 200 ein neues Fahrrad in der Evangelisation einsetzen,
- DM 280 einen VW-Bus im Equipeneinsatz neu bereifen,
- DM 3500 monatlich einen „Stoßtrupp der Liebe“ finanzieren,
- DM 5000 eine Wasserzisterne betonieren,
- DM 5700 eine Kirche mit Aluminiumblech decken,
- DM 25 000 eine steinerne Zisternenkirche bauen.



Altarraum mit Kreuzifixus  
aus der alten Anstaltskirche in Jerusalem

Malereibetrieb

# ROBERT MEYER KG.

Bremen, Kirchbachstraße 140, Telefon 44 83 83

Das seit Jahrzehnten bekannte Fachgeschäft für Qualitätsarbeiten und gute Fachberatung



## DIE SPARKASSE IN BREMEN

BREMENS ÄLTESTES GELDINSTITUT — GEGRÜNDET 1825  
mit über 750 000 Einzelkonten  
bedient und berät in allen Geldangelegenheiten



Vorteilhaft sparen mit guter Verzinsung und 20-30% Sparprämie



# Kraftverkehr: Selbstzweck oder dienende Funktion?

Aus den Vorbemerkungen zu einem städtebaulichen Gutachten von Prof. Dr. Gerd Albers — mit freundlicher Genehmigung des Verfassers — ingesta report 4/1967.

Wenn der Kraftverkehr heute gegenüber den anderen im räumlichen Gefüge zu befriedigenden Bedürfnissen eine Sonderstellung im öffentlichen Bewußtsein einnimmt, so gewiß nicht allein wegen des — gewiß vorhandenen — emotionalen Verhältnisses zum eigenen Auto, sondern auch deshalb, weil dieser Bereich am leichtesten quantifizierbar ist: Kraftfahrzeugzahlen, Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten und dergleichen lassen sich zahlenmäßig erfassen, und der Verkehrsingenieur arbeitet mit dem Handwerkszeug mathematischer Formeln, das ihn gegenüber den subjektiven Aussagen des Städtebauers verlässlicher erscheinen läßt. Aber der Schein trügt: die Mathematik liefert nur Näherungswerte für menschliches Verhalten, und sie schützt nicht vor Fehlschlüssen. Zu ihnen gehört die Neigung, die Nachfrageelastizität für Straßenraum zu unterschätzen; die aufgrund des Verkehrsaufkommens berechnete Entlastungsstraße ist alsbald wieder verstopft, weil sie durch ihr Vorhandensein zusätzlichen Verkehr ausgelöst oder doch angezogen hat.

Hier stößt das am Berechenbaren geschulte Ingenieurdenken auf Zusammenhänge, die weniger von in Formeln zu fassenden Naturgesetzen als vom menschlichen Verhalten bestimmt sind und sich daher nur bedingt in die festen Kategorien mathematischer Funktionen einordnen lassen. Dies vor allem deshalb nicht — und damit ist ein zweiter Trugschluß angedeutet —, weil der Mensch sich nicht durchweg

rational verhält, auch nicht als Autofahrer. Die neue breitere Straße wird nicht zur Erhöhung der Sicherheit bei gleicher Geschwindigkeit genutzt, sondern zur Erhöhung der Geschwindigkeit bis an die Grenze des Sicherheitsrisikos und über sie hinaus; die Unfälle sind dann um so schwerer. Ein dritter Trugschluß liegt in der Annahme, man brauche die immateriellen Werte unserer Welt nicht ins Kalkül einzubeziehen, wenn es um reale und mit konkreten Zahlen belegbare Dinge wie die Verkehrsplanung gehe.

In ihm spiegelt sich das, was man das Raubbaudenken unserer Zeit nennen könnte — die Auffassung, man könne den Weg des geringsten Widerstandes, den der kurzfristig sichtbaren Erfolge zu Lasten langfristiger Vorausschau gehen, ohne dafür einen Preis bezahlen zu müssen.

Hinter allen diesen Erscheinungen steht die Gefahr der Selbständigung einzelner Elemente und Aspekte der Umweltgestaltung — die Gefahr, daß der Verkehr nicht als Teil des Ganzen gesehen und beurteilt wird nicht eingeordnet wird in eine Abwägung der bei der Planung berührten Werte. Das Problem ist nicht neu, wie Theodor Fischers Bemerkung aus dem Jahre 1922 über die Gründerzeit zeigt: „In den Zeiten des glorreichen Aufschwungs nach dem vorigen französischen Krieg, der uns ein beträchtliches Maß unserer anständigen Kultur gekostet hat, brachte die Verkehrswut es fertig, daß die meisten unserer schönen Städte unwiederherstellbar verdorben worden sind, indem die alten Verkehrswege durch die Stadt gewaltsam verbreitert wurden. Spießbürgerlich klein war im Grund die Gesinnung dieses Aufschwungs...“



**NORD  
KREDIT**

**DIE GUTE BANKVERBINDUNG**

**NORDDEUTSCHE  
KREDITBANK**

BREMEN · BREMERHAVEN · EMDEN



## DEUTSCHE CEMENT-INDUSTRIE

**H. KELLNER & CO.**  
GEGRÜNDET 1891

**STAHLBETONBAU · BETONSTEINWERK · SPANNBETON**

● Coloment-Gartenplatten	● Waschbeton	● Spannbeton
● Betonwaren für den Straßenbau	● Montagetreppen	● Stahlbetonfertigteile
● Weißbeton	● Betonwerkstein	● Rammpfähle

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

Werk Industriehafen: Südweststraße



# Der »verdrehte« Kirchturm von Stolzenau

(aus: Die Weser 11/67)

In den Ferien hatte meine Großmutter wegen allzu loser Streiche hin und wieder Anlaß, mich zu schelten. Sie sagte dann unter anderem: „Du bis' so verdreht as de Karken in Stolzenau.“

Es hat mich in späteren Jahren nicht ruhen lassen, doch einmal festzustellen, ob der Kirchturm in Stolzenau tatsächlich „verdreht“ sei. Als ich ihn dann schließlich zu Gesicht bekam, war ich doch sehr betroffen, für wie „verdreht“ meine Großmutter mich damals gehalten hatte.

Natürlich wollte ich wissen, wie Stolzenau zu diesem besonderen Kirchturm gekommen war. Ich fragte den Klabautermann und erfuhr folgendes:

Vor vielen Jahren hatten sich die Stolzenauer eine Kirche mit einem schönen, schlanken Turm bauen lassen, und als Abschluß setzten sie oben auf den Kirchturm einen großen, goldenen Wetterhahn.

Recht bald hatten es sich die Stolzenauer angewöhnt, des Morgens hinauf zum Wetterhahn zu blicken. Hatte er seinen Kopf nach Süden gerichtet, so konnten sie mit ziemlicher Sicherheit gutes Wetter erwarten. Drehte er sich aber nach Westen, so war ihnen Regen sicher. Sah der Hahn nach Osten, so erwarteten sie das, was wir heute als „veränderlich“ bezeichnen. Hatte er jedoch den Kopf nach Norden, nach Bremen hin, gerichtet, so zogen sie ein finsternes Gesicht, denn von dort war noch nie etwas Gutes gekommen.

So ging es viele Jahre, und sie waren mit ihrem Wetterhahn recht zufrieden. Eines Morgens jedoch, als sie wieder hinaufblickten zu ihrem goldenen Wetterhahn, da hatte dieser den Kopf nach Süden gedreht, und dabei stürmte und regnete es aus Nordwest, daß man keinen Hund hinausjagen mochte. Nun, so dachten sie, die Sache wird sich schon geben; aber am Abend blickte der Hahn immer noch nach Süden. Auch am nächsten Tage und, sooft der Wind auch umsprang: Der Hahn regte sich nicht mehr; er war einfach festgerostet.

Nun war guter Rat teuer. Die Stolzenauer liefen zu ihrem Bürgermeister und bedeuteten ihm, er habe dafür zu sorgen, daß der Hahn repariert werde. Das war leichter gesagt als getan, denn der einzige Dachdecker in Stolzenau war alt und dick, und die anderen Handwerker im Orte zeigten wenig Neigung, sich auf das steile Turmdach zu wagen. Schließlich setzte der Bürgermeister einen Preis aus, der demjenigen gehören sollte, der den Hahn wieder zum Drehen bringe.

Es meldeten sich verwegene Burschen aus der Umgegend. Sie stiegen alle recht kühn die Kirchentreppe hinauf, an den Glocken vorbei; aber jedesmal, wenn solch ein Anwärter auf den ausgesetzten Preis dann aus der Dachluke steigen sollte und dabei einen Blick hinabwarf auf die kleinen Menschen, Tiere und Häuser, die er dort, tief unten, sah, so verließ ihn der Mut, und er ließ Preis und Wetterhahn Wetterhahn sein. So ging das viele Jahre.

Zum Ärger hatten die Stolzenauer auch noch den Spott der Leute aus Schlüsselburg, Leese und Liebenau zu ertragen, die den Stolzenauern bei jeder Gelegenheit vorhielten, die Bewohner Stolzenaus müßten doch ausgemachte Dummköpfe sein, wenn der höchste Stolzenauer nicht einmal in der Lage sei, die Windrichtung anzugeben. Wer in jener Zeit Lust zu einer handfesten Prügelei verspürte, brauchte nur einen Stolzenauer nach einer der vier Himmelsrichtungen zu fragen.

In seiner Not wandte sich der Bürgermeister an einen Riesen namens *Milsis*, der einige Jahre zuvor aus Lettland gekommen war und sich im Wesergebirge niedergelassen hatte. Dieser Riese war ein gutmütiger Keil, der erst bei den



Bauern höflich anklopfte, bevor er ihnen ein Stück Vieh wegnahm, um es aufzufressen. Mit diesem Riesen wurde der Bürgermeister handelseinig, und eines schönen Tages kam der Riese tatsächlich herbeigestapft, daß die Erde erzitterte und die Stolzenauer sich in ihren Häusern verkrochen. Er trat vorsichtig zwischen die Häuser und packte den Hahn, um ihn loszudrehen. Jedoch, der Hahn saß zu fest. Der Riese wurde zornig, und, da er mehr Kraft als Verstand hatte, drehte er nun so heftig, daß der Kirchturm die Form eines Korkenziehers annahm.

Der Bürgermeister stürzte aus dem Hause und schrie an dem langen Riesen empor, er solle doch aufhören und lieber den Hahn fest lassen, bevor er die ganze Kirche abdrehen. Der Riese war einsichtig, verzichtete auf seinen Lohn und machte sich kopfschüttelnd davon. Nun schaute der Hahn nicht mehr nach Süden, sondern nach Norden, denn so weit hatte der Riese den Kirchturm herumgedreht. Was die Stolzenauer nun an Spott und Hohn zu erdulden hatten wegen ihres Wetterhahnes, den sie, extra der Bremer wegen, halten herumdrehen lassen — wie die lieben Schlüsselburger sagten —, war einfach nicht mehr zu ertragen. Sie brachen jeglichen Verkehr mit der Umwelt ab und schossen auf jeden, der sich auf dem Landwege ihrem Orte näherte.

Die Flößer und die Schiffer, welche die Weser befuhren, waren die einzigen Fremden, die in jenen Tagen von den Stolzenauern eingelassen wurden. Man muß sagen: zum Glück der Stolzenauer, denn unter den Schiffen war ein junger Matrose, der auf Segelschiffen mit hohen Masten gefahren und es daher gewöhnt war, sich in großen Höhen zu bewegen. Als dieser junge Mann von dem Preis hörte, der für das Lösen des Wetterhahnes ausgesetzt worden war, beschloß er, den Stolzenauern zu helfen und für sich den Preis zu erlangen.

Er ging nicht mit leeren Händen wie die anderen auf den Turm hinauf, sondern er nahm ein langes Tau und einen Topf Tran mit zur Dachluke. Das Tau warf er geschickt über den Wetterhahn hinweg, so daß das andere Ende wieder zu ihm herabfiel. Mit Hilfe des Taus kletterte er nun an dem verdrehten Kirchturme empor bis zum Wetterhahn. Den schmierte er gründlich mit dem Tran, füllte das Rohr, in dem der Hahn sich einst gedreht hatte, voll Fett und versuchte dann, den Hahn zu drehen. Aber der saß immer noch fest. So stieg der junge Matrose wieder zur Dachluke hinab, löste das Tau und, als er glücklich unten auf dem Kirchplatze angekommen war, verlangte er von dem Bürgermeister seinen Lohn. Der aber weigerte sich, denn ein Blick



nach oben bewies ihm, daß der Wetterhahn sich immer noch nicht drehte, worauf der Matrose erklärte, er werde am nächsten Tage wiederkommen.

Am folgenden Morgen blickten die Stolzenauer gespannt zu ihrem Wetterhahn empor, und — richtig — er schaute nach Westen, von wo es regnete und stürmte. Jede Bö, die den Wetterhahn schräg von der Seite traf, warf ihn herum, so daß er immer dem Winde gerade in das Gesicht blickte. Die Stolzenauer waren so aus dem Häuschen, daß sie trotz des schlechten Wetters in ihren Nachtkleidern auf der Straße herumsprangen.

Der junge Matrose erhielt den ausgesetzten Preis, und die Leute aus Schlüsselburg, Leese und Liebenau hatten nun keinen Anlaß mehr, die Stolzenauer wegen ihres Wetterhahnes zu verhöhnen. Der Hahn drehte sich nun wieder; aber der Kirchturm hat seine verdrehte Form bis heute behalten.

☆

Kommt Ihr einmal nach Stolzenau, so seht Euch den „verdrehten“ Kirchturm an. Aber es ist besser für Euch, wenn Ihr keinen Stolzenauer nach der Wind- oder Himmelsrichtung fragt!  
J. R., Bremen

# Erich Groß

**Bau- und Industriefinanzierungen**  
**Repräsentant leistungsfähiger Banken**

I. und II. Hypotheken, Bauspar- und Zwischenfinanzierungen,  
Grundstücksankaufkredite, Kommunaldarlehen, Versicherungen

28 BREMEN 1 · Herdentorsteinweg 42 · Telefon 31 25 06 · Telex 02/45 564

## WESTAG-Türen

— ein Qualitätsbegriff!

WESTAG-Spiraltüren, siebenfach aufgebaut

WESTAG schallhemmende Türen  
Schalldämmwert: ca. 30 Dezibel

WESTAG-Feuerstop-Türen nach DIN 4102

WESTALIT-Türen in 10 verschiedenen Dessins  
äußerst strapazierfähig!

**WESTAG & GETALIT A.G.**

Wiedenbrück i. W.

Alleinverkauf im Raum Bremen und Bremerhaven:

**ENNO ROGGEMANN**

Holzhandlung und Holzimport

28 BREMEN · Gelsenkirchener Straße  
Ruf 5 09 82 27



## Norddeutsche Wasserversorgungs- Gesellschaft

Fritz Koch + Co.,  
Bremen - Brokstraße 19  
Telefon 49 04 10

Gegründet 1908

**Brunnenbau - Grundwasser-  
absenkungen - Bohrpfahl-  
gründungen - Bodenunter-  
suchungen - Rohrleitungsbau  
Horizontalbohrungen**



# BÜRGER und STADT

## Neuer Arbeitskreis in Duisburg

Am 7. 11. 1967 hatten das „Niederrheinische Museum“ und die „Mercator-Gesellschaft“ zu einer Veranstaltung in den Saal der alten Stadtbücherei im Kantpark Duisburg eingeladen. Das Thema lautete: „Stadt- und Landschaftsplanung und Bürgerschaft.“ Im Einladungsschreiben lesen wir:

„Bekanntlich faßt die Mercator-Gesellschaft einen Kreis von Persönlichkeiten zusammen, die sich dafür interessieren, wie unsere niederrheinische Heimat und besonders unsere Stadt Duisburg geworden ist von den Anfängen der menschlichen Besiedlung an, die die Archäologen erforschen, bis hin zur heutigen Industrielandschaft. Dabei ist es eine selbstverständliche Folge, daß durch die Beschäftigung mit dem Gewordenen die Frage geweckt wird, wie die Entwicklung weitergeht, und es ist sicher eine Aufgabe der Mercator-Gesellschaft, auf diese Frage einzugehen.“

So haben wir im vorigen Jahr den Vortrag des Beigeordneten des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Herrn Dr. Froriep, gehört mit dem Thema: „Das Ruhrgebiet, gestern, heute und morgen.“ In diesem Jahr haben wir in unserem Programm einen Vortrag, durch den das Interesse der Bürgerschaft auf die Gegenwartsprobleme der Stadt- und Landschaftsplanung unseres engeren Bereiches gelenkt werden soll.

### Programm dieser Veranstaltung:

Dipl.-Ing. Ernst Rosin:	Einleitung
Prof. Erich Kühn, o. Prof. der TH Aachen, Lehrstuhl für Städtebau und Landesplanung:	Stadt und Bürger
Gerhard Iversen, Generalsekretär der Gesellschaft „Bürger und Stadt“, Bremen:	Das Beispiel Bremen (Kurzreferat mit Lichtbildern)
Günter Hollweg, Gartenbaudirektor, Duisburg:	Stadtplanung und Grünplanung
Heido Stumpf, Dipl.-Ing. Architekt, Duisburg:	Die Arbeitsgruppe „Bürger und Stadt“ in der Mercator-Gesellschaft

Aus mancherlei Ursachen wird unsere Stadt in der Zukunft mehr noch als in den vergangenen Jahren ihr Gesicht und ihre Gestalt verändern, und mehr noch als in der Vergangenheit bedarf dieser Vorgang der Anteilnahme der Menschen, die in unserer Stadt leben.

Die Mercator-Gesellschaft will, aus dem rechten Verständnis ihrer Aufgabe heraus, helfend und fördernd bei diesem Prozeß mitwirken. Sie beabsichtigt daher die Bildung eines Arbeitskreises mit den folgenden Zielen:

Interesse für den Städtebau in möglichst weiten Bevölkerungsschichten zu wecken,

am Bau unserer Stadt interessierte Bürger zusammenzuführen,

die städtebauliche Diskussion zu ermöglichen, den Planern unserer Stadt einen Gesprächspartner zu verschaffen und Verständnis für städtebauliche Maßnahmen herbeizuführen.

Durch öffentliche Vorträge, Seminare, Gespräche, Tagungen, Ausstellungen und Wettbewerbe sollen diese Ziele verfolgt werden.

Über diese Tagung berichteten die Tageszeitungen: „Rheinische Post“, „Westdeutsche Allgemeine“ und die „Neue Ruhrzeitung“. Über den Verlauf der Veranstaltung schreibt die „Neue Ruhrzeitung“ unter dem 8. 11. 1967 folgendes:

## Der Bürger soll bei der Stadtplanung mitsprechen

### Mercatorgesellschaft rief neuen Arbeitskreis ins Leben

ph. Duisburg. Spät, aber keineswegs zu spät unternimmt man in Duisburg den Versuch, den Bürger stärker an der baulichen Gestaltung seiner Stadt zu beteiligen, ihn zu einem Gesprächspartner für den Stadtplaner zu machen. Die Mercatorgesellschaft wurde initiativ und regte die Bildung eines Arbeitskreises für Städtebau an. Der Einladung zur Gründungsversammlung folgten rund 120 interessierte Bürger: Kaufleute, Gewerbetreibende, Architekten, Hausfrauen, aber auch Ratsherren und leitende Verwaltungsbeamte.

Die Stadt ist die größere Wohnung des Bürgers. Das Wohlbefinden des Städters, seine Gesundheit, seine Existenz sind viel stärker vom „Funktionieren der Stadt abhängig, als es den meisten bewußt ist. Die Stadtplanung geht darum alle an. Sie muß demokratisiert werden. Der Bürger muß zum Gesprächspartner des Stadtplaners werden. Deshalb erscheint es notwendig, daß der Bürger eine Möglichkeit erhält, sich städtebaulich zu bilden, gemeinsam mit Gleichgesinnten, mit Städtebauern und Ratsherren zu diskutieren. Das sind einige Kerngedanken aus einem Vortrag von Prof. Kühn von der TH Aachen, Präsident der Vereinigung „Bürger und Stadt, Gesellschaft für Städtebau“. Dieser Organisation, die in zahlreichen deutschen Gemeinden bereits aktive Gruppen besitzt, ist die Mercatorgesellschaft korporativ beigetreten.

Voraussetzung zur Mitsprache ist die Information oder „städtebauliche Bildung“, wie es Prof. Kühn ausdrückte. Prof. Kühn leistete zu diesem Thema einen instruktiven Beitrag, als er in seinem Vortrag auf moderne Formen der Siedlungsgestaltung einging. Eine Ergänzung fand dieses Bemühen in einem Vortrag des Duisburger Gartenbaudirektors Holweg über die Wandlung der Grünflächen in der städtebaulichen Planung.

### Bremer gaben ein Beispiel

Was bürgerschaftliche Verbundenheit mit einer Stadt und der Anteilnahme von Bevölkerungsgruppen an der Stadtplanung zu erreichen vermögen, illustrierte der Generalsekretär der Gesellschaft „Bürger und Stadt“, Gerhard Iversen am Beispiel Bremens. Die Aktivität der Bremer reiche von der Kritik an geplanten Straßentrassen bis zur Denkmalspflege. Das praktische Ergebnis ist ein an den Bedürfnissen und Wünschen der Bürgerschaft orientierter Städtebau.

Der Duisburger Dipl.-Ing. und Ratsherr Heido Stumpf wird den Arbeitskreis Städtebau in der Mercatorgesellschaft leiten. „Es scheint mir wichtig“, sagte Stumpf, „ein Höchstmaß an sachlicher Information über die Stadtplanung in die Bürgerschaft zu tragen und Interesse und Initiative der Duisburger an Schicksal und Entwicklung unserer Stadt zu wecken; auch den Stolz auf eine Stadt, die wegen ihrer geographischen und verkehrsgünstigen Lage, wegen ihres Potentials an Menschen und Industrie alle Ursache hat, der Zukunft mit Optimismus entgegenzusehen.“

Beginnend mit dem Jahre 1968, habe man die Absicht, alle zwei Monate zu Arbeitskreisabenden einzuladen, deren Inhalt aus Vorträgen und Diskussionen zum Themenkreis Stadtplanung und Stadtentwicklung bestehen soll. „Ganz entschieden soll die Tätigkeit des Arbeitskreises in engster Beziehung zu unserer städtebaulichen Wirklichkeit stehen“, sagte Stumpf, daraus ergebe sich die Notwendigkeit von Besichtigungen, hier in Duisburg und in anderen Städten.





## Einen Lebensraum ordnen

Auf der Jahreshauptversammlung der „Aufbaugemeinschaft Bremen“, am 24. Mai 1967, hielt Dipl.-Ing. Heinz Weyl, Beigeordneter des Verbandes Großraum Hannover, den Hauptvortrag. Der Vortragende hat nach Rückkehr von einer Studienreise in den USA und in Kanada, die mit der Teilnahme an einer weltweiten Tagung über die Probleme von Ballungsräumen in Toronto verbunden war, den überarbeiteten Text seines Vortrages zum Abdruck zur Verfügung gestellt. Herr Weyl berichtete am 23. Oktober d. Js. vor der „Aufbaugemeinschaft Hannover“ über diese Studienreise anhand von schönen Lichtbildern.

In der Diskussion, die dem Vortrag folgte, ergab sich, daß die Bundesrepublik auf dem Kongreß in Toronto nur mit einer Delegation, nämlich der des Großraumes Hannover, vertreten war. Die ebenfalls geladenen anderen deutschen Ballungsräume, u. a. Berlin, Hamburg und das Ruhrgebiet, hatten aus finanziellen Gründen von der Entsendung von Delegationen Abstand genommen. Dies war besonders be-

dauerlich, weil der gesamte deutsche Sprachraum damit nur sehr unvollkommen vertreten war.

Die Diskussion vermittelte dem an städtebaulichen und landesplanerischen Fragen interessierten Bürger den Eindruck, daß in allen Ländern dieser Erde die Sorgen und Aufgaben um die Raumordnung sehr ähnlich sind. Schließlich wurde auch deutlich, daß der Großraum Hannover in der Organisation und planerischen Lösung seiner regionalen Fragen in der Spitzengruppe aller Verdichtungsräume steht.

Wenn man nun die folgenden Ausführungen und Pläne aufmerksam überdenkt, ist man sicherlich beeindruckt von der vorbildlichen Arbeit der Fachleute und der ebenso vorbildlichen Zusammenarbeit mit den Vertretern der in den betroffenen Lebensräumen wohnenden und schaffenden Menschen. Möge das begonnene Werk für den Großraum Hannover einen guten Fortgang nehmen und anderen Gebieten im Lande ein leuchtendes Vorbild sein.

Der Schriftleiter



# Regionalplanung Großraum Hannover

Von Heinz Weyl

Seit dem Ende des zweiten Weltkrieges hat sich um Hannover — ähnlich der Entwicklung in anderen vergleichbaren Verflechtungsräumen — ein Verdichtungsraum gebildet, der heute über eine Million Einwohner umfaßt als ‚Großraum Hannover‘ bezeichnet wird.

Für diesen Raum ist durch das Niedersächsische Gesetz zur Ordnung des Großraumes Hannover vom 14. 12. 1962 ein ‚Verband Großraum Hannover‘ gebildet worden, zu dessen Bereich die Stadt Hannover, drei angrenzende Landkreise und Teile von zwei weiteren Landkreisen mit insgesamt 209 Gemeinden gehören.

Der Verbandsbereich umfaßt ca. 2200 qkm, also eine Fläche, die etwa gleich groß ist wie das Saarland, aber weniger als 5 Prozent der Fläche des Landes Niedersachsen ausmacht. Der Zuschnitt des Verbandsbereichs entspricht dabei nur annähernd den idealen Abgrenzungen einer Region Hannover, da im Süden und Südwesten Randgebiete aus benachbarten Kreisen, die wirtschaftlich und kulturell nach Hannover tendieren, außerhalb des Verbandsbereichs verblieben sind, während der Verbandsbereich im Nordwesten über die eigentliche Region hinausgreift.

Die eine Million Einwohner, die zur Zeit im Verbandsbereich leben, stellen ca. 15 Prozent der Wohnbevölkerung von Niedersachsen dar; davon entfielen 1965 noch etwas mehr als die Hälfte auf die Stadt Hannover und der Rest auf die äußeren Verbandsgebiete. Dieses Verhältnis ist jedoch in einer dauerenden Wandlung begriffen, da sich allein seit der Volkszählung 1961 der Index für den Großraum insgesamt (1961 = 100) auf über 104 und für den Großraum ohne die Stadt Hannover auf über 112 erhöht hat, während er für die Stadt Hannover auf unter 99 zurückgegangen ist.

Die Einwohnerdichte des Verbandsbereichs ist mit knapp 500 Ew/qkm etwa  $3\frac{1}{2}$  mal so hoch wie die des Landes Niedersachsen. Diese Einwohnerdichte ist allerdings eine nur statistische Durchschnittszahl zwischen den Extremen der auch für westdeutsche Verhältnisse sehr hohen Zahl von über 4200 Ew/qkm für die Stadt Hannover und der geringsten Dichte von 130 Ew/qkm für Teile des äußeren Verbandsbereichs. In diesen extremen Dichteunterschieden deutet sich bereits das besondere Spannungsfeld und die gleichfalls extreme Interessenlage dieses Raumes an, die wiederum Ausdruck seiner Spannweite zwischen dem hoch aktiven Verdichtungsraum und den zum Teil menschenleeren Heideflächen sind.

Die jährliche Zuwachsrate des Raumes beträgt durchschnittlich 12 000 Einwohner, die sich in

- $\frac{1}{3}$  biologischer Zuwachs,
- $\frac{1}{3}$  Zuwanderung aus der Bundesrepublik und
- $\frac{1}{3}$  Zuwanderung von Gastarbeitern

aufgliedern. Dabei hat sich die Bevölkerung des stadtnahen Landkreises Hannover in den drei Jahren seit der Volkszählung 1961 von 350 auf 400 Ew/qkm erhöht, während die Einwohnerzahl der Schnellwachsgemeinden um die Landeshauptstadt Hannover sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt hat.

Während aber die jährliche Zuwachsrate nur etwa 12 000 Einwohner beträgt, sind im Schnitt der letzten fünf Jahre jährlich ca. 36 000 Personen in neuen Wohnungen unterge-

bracht worden. Daraus folgt, daß die Bevölkerungsbewegung innerhalb dieses Raumes nur zum geringeren Teil durch Zuwachs und zum weitaus größeren Teil durch Wanderungen von bereits in diesem Raum — genauer gesagt im Kern dieses Raumes — ansässigen Personen veranlaßt wird. Das Verhältnis zwischen Zuwachs und Binnenwanderung hat sich dabei zwischen 1961 und 1966 von 1:1 auf ca. 1:2 zugunsten der Binnenwanderung verschoben, eine Tendenz, die weiter anzuhalten scheint. Die Belegungsdichte der neu erstellten Wohnungen hat sich allein in den letzten fünf Jahren von 3,5 Einwohnern pro Wohnung auf 3,0, also um  $\frac{1}{5}$ , verringert, was im Verein mit der gleichfalls spürbaren Vergrößerung der durchschnittlichen Wohnungsgrößen (von ca. 65 qm auf heute ca. 78 qm) zu einem erheblichen Mehrbedarf an Fläche für die Unterbringung der gleichen Zahl von Personen führt. Diese Tendenzen können in ihrer Gesamtheit als typisch für die Entwicklung zentraler Verdichtungsräume eines bestimmten Entwicklungsstadiums angesehen werden, bei denen der in Gang gekommene Prozeß der Umverteilung der Wohnbevölkerung aus der Kernstadt in die äußeren Gebiete des Verdichtungsraumes quantitativ bedeutsamer ist als die eigentliche Zuwanderung.

Im Verbandsbereich sind etwas mehr als  $\frac{1}{2}$  Millionen Menschen beschäftigt, das sind ca. 20 Prozent der Beschäftigten des Landes Niedersachsen. Von diesen entfallen etwa  $\frac{3}{4}$  allein auf die Stadt Hannover. Die Beschäftigtenquote innerhalb der verbandsangehörigen Landkreise entspricht dem Durchschnitt des Landes Niedersachsen, während sie in der Stadt Hannover um annähernd 50 Prozent höher liegt. Der Index der nicht landwirtschaftlich Beschäftigten hat sich dabei seit der Volkszählung 1950 für die Stadt Hannover bei gleichmäßigen Steigerungsraten weitaus stärker erhöht als für die anderen verbandsangehörigen Gemeinden. Hier wird die zu der Entwicklung der Wohnbevölkerung gegenläufige Entwicklung der Arbeitsplätze deutlich, die sich in diesem Zeitraum besonders stark auf die zentrale Stadt konzentriert haben. Entsprechend hat sich die Zahl der Ependler nach Hannover von knapp 50 000 im Jahre 1950 über knapp 90 000 bei der Volkszählung 1961 auf heute annähernd 150 000 erhöht.

Der Verbandsbereich besitzt mehr als 20 Prozent der Realsteuerkraft des Landes Niedersachsen und erbringt 22 Prozent des Kommunalsteueraufkommens des Landes. Auch das Brutto-Inlandsprodukt des Verbandsbereichs liegt erheblich über dem Landesdurchschnitt.

## Rechtsgrundlagen

Um die Ordnung dieses Raumes nach einheitlichen Gesichtspunkten zu ermöglichen, wurde durch das bereits erwähnte Niedersächsische Gesetz zur Ordnung des Großraumes Hannover der ‚Verband Großraum Hannover‘ gebildet, der als öffentlich-rechtliche Körperschaft mit dem Recht der Selbstverwaltung ausgestattet ist. Der Verband ist Behörde; seine Organe sind die Verbandsversammlung, der Verbandsvorstand und der Verbandsdirektor. Die Mitglieder der Verbandsversammlung werden nicht gewählt, sondern von den Räten der größeren Verbandsglieder nach besonderen Schlüsseln bestimmt. Der Verbandsvorstand hat die Aufgaben, die die Niedersächsische Landkreisorde- nung dem Kreisausschuß zuweist und setzt sich aus den leitenden



Persönlichkeiten der politischen Parteien zusammen. Der Verbandsdirektor leitet die Verwaltung des Verbandes; (ca. 50 Bedienstete).

In dem Gesetz wird u. a. bestimmt:  
(§ 6 GrRG)

(1) Der Verband hat zur sinnvollen Gestaltung des Großraumes Hannover durch einheitliche Planung die Entwicklung der Verbandsglieder zu fördern. Er soll sie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen und entlasten und auf eine Abstimmung aller Interessen hinwirken.

(2) Der Verband hat in eigener Verantwortung Grundsätze für die Nutzung des Bodens festzulegen. Dabei sind die Erfordernisse der Siedlung, der gewerblichen Wirtschaft und des Verkehrs, der Land- und Forstwirtschaft, der Wasserwirtschaft, der Energie- und Wasserversorgung, der Landschafts- und Heimatpflege und des Schutzes der Natur zu beachten.

(3) Der Verband kann die Erhaltung größerer, von der Bebauung freizuhaltender Flächen, vor allem Wälder, Grünflächen, Wasserflächen und Parks sowie die Vorhaltung von Baugelände und Bauaustauschgelände für die Verbandsglieder sichern und andere entwicklungsbestimmende Maßnahmen durchführen, soweit es für die Verbandsaufgaben förderlich ist und die Verbandsglieder dazu nicht in der Lage sind.

In § 7 bestimmt das Gesetz sodann:

(1) Der Verband hat als Grundlage für die Erfüllung seiner Aufgaben einen Verbandsplan aufzustellen. Dieser muß sich in die übergeordnete Planung einfügen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung (§ 1 Abs. 3 des Bundesbaugesetzes) sollen aus dem Verbandsplan ersichtlich sein. Er ist im Benehmen mit den sonstigen Behörden der Landesplanung aufzustellen und hat die bestehenden Bauleitpläne und übergemeindlichen Planungen zu berücksichtigen, soweit sie den Zielen des Verbandsplanes nicht entgegenstehen.

In § 8 des Gesetzes wird über die Wirkungen des Verbandsplanes ausgeführt:

(1) Die Verbandsglieder sowie Zusammenschlüsse, an denen Verbandsglieder beteiligt sind, haben Flächennutzungspläne und übergemeindliche Planungen im Benehmen mit dem Verband aufzustellen. Das gleiche gilt für Bebauungspläne, wenn kein Flächennutzungsplan erforderlich ist.

(2) Die Verbandsglieder sowie Zusammenschlüsse, an denen Verbandsglieder beteiligt sind, haben auf Verlangen des Verbandes bestehende Pläne dem Verbandsplan anzupassen.

(4) Öffentliche Planungsträger, die nach § 7 Absatz 3 beteiligt sind, haben ihre Planungen dem Verbandsplan anzupassen . . .

Der niedersächsische Gesetzgeber hat dem Verband damit eine Anzahl von Zuständigkeiten übertragen, die sich zwar im wesentlichen, aber durchaus nicht ausschließlich, auf die Planung beziehen. Vielmehr deuten insbesondere § 6 Absatz 3, aber auch § 9 GrRG darauf hin, daß dem Verband mit der Zeit auch erhebliche Durchführungsaufgaben zufallen oder auf ihn übertragen werden können. In § 9 des Großraumgesetzes heißt es hierzu:

(1) Der Verband kann auf Antrag eines Verbandsgliedes dessen Aufgaben und Einrichtungen übernehmen, soweit dies für die Verwirklichung des Verbandszwecks (§ 6) förderlich ist und gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen . . . Mit der Übernahme hat der Verband insoweit die Rechte und Pflichten des Verbandsgliedes . . .  
(hoheitl. Aufgaben, beratende Aufgaben: Ortsplanung)

Als Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises obliegen dem Verband sodann gemäß § 9 Abs. 2 GrRG die Aufgaben, die durch das Reichsnaturschutzgesetz den unteren Naturschutzbehörden zugewiesen sind; der Verband ist also

innerhalb seines Bereichs untere Naturschutzbehörde. Weitere staatliche Aufgaben können dem Verband durch Verordnung des Landesministeriums zugewiesen werden, soweit dies für die Verwirklichung des Verbandszwecks förderlich ist. Der Verband erfüllt diese Aufgaben als untere oder höhere Verwaltungsbehörde (§ 9 Absatz 3 GrRG).

Seit dem 1. April 1966 ist der Verband gemäß § 19 NROG außerdem untere Landesplanungsbehörde und nimmt zugleich die wesentlichen Aufgaben der höheren Landesplanungsbehörde wahr.

Die Zuständigkeiten des Verbandes beinhalten demgemäß die Vollkompetenz für die Regionalplanung gemäß §§ 6 und 7 GrRG, wobei zu beachten ist, daß diese Zuständigkeit vom Landesgesetzgeber an den Verband delegiert ist und sich im Rahmen der landesplanerischen Kompetenz des Landes selbst halten muß. Auch wird dadurch die örtliche Planungshoheit der Gemeinden über das in § 1 Absatz 3 des Bundesbaugesetzes vorgesehene Maß hinaus nicht zusätzlich eingeschränkt. Vielmehr ist die Zuständigkeit des Verbandes für die Regionalplanung seines Bereichs mit denen der in § 1 Absatz 3 BBauG genannten Stellen der Raumordnung und Landesplanung gleichzusetzen. Diese Vollkompetenz des Verbandes für die Regionalplanung wird in bezug auf die Ortsplanung der verbandsangehörigen Gemeinden ergänzt durch im wesentlichen beratende und koordinierende Zuständigkeiten, die dem Verband gemäß § 3 Absatz 1 GrRG zugestanden sind. Dagegen ist es dem Verband nicht möglich, eigene Bebauungspläne aufzustellen, da dies eine nachträgliche Änderung des Bundesbaugesetzes erfordert hätte. Der Verband wird auf dem Gebiete der eigentlichen Ortsplanung daher nur beratend und insoweit tätig, als dies im regionalen Interesse liegt oder sofern die regionale Planung in einzelnen Schwerpunkten auf die örtliche Konkretisierung angewiesen ist oder schließlich sofern diese beratende Tätigkeit des Verbandes für seinen Bereich sich normativ auswirken kann. Die bisherige Übung hat allerdings gezeigt, daß verbandsangehörige Gemeinden, von denen viele über keinen entsprechenden Verwaltungsapparat verfügen, geneigt sind, sich des naturgemäß weitaus leistungsfähigeren Apparates des Verbandes zu bedienen und den Verband mit der Aufstellung ihrer Bauleitpläne zu beauftragen. Der Verband wird in solchen Fällen also in doppelter Hinsicht tätig, einmal als Träger der regionalen Planung und zum anderen als Planungsbeauftragter für die Ortsplanung der verbandsangehörigen Gemeinden, wobei er die Konkretisierung der Regionalplanung im Rahmen der Ortsplanung selbst vornimmt und die mangelnde Verwaltungskraft der betreffenden Gemeinden insoweit substituiert.

Die Landesregierung hat den sachlichen Aufgabenkatalog für den Verband durch einen Erlaß über die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für den Verbandsbereich in bezug auf die räumlichen Zielsetzungen und einige hierbei zu beachtende Grundsätze ergänzt. Dem Verband sind damit für die Ausgestaltung seines Bereichs im regionalen Rahmen eine Anzahl von sachlichen und räumlichen Grundsätzen vorgegeben, die bei der weiteren Planung zu beachten waren.

Um dem Verband für die Ausarbeitung des von ihm geforderten Verbandsplanes einen zeitlichen Spielraum zu geben, hat die Landesregierung schließlich einen vorläufigen Regionalplan für den Verbandsbereich aufgestellt, der für die Verbandsglieder bindend ist und Darstellungen von Siedlungsflächen für ca. 250 000 zusätzliche Wohnplätze enthält.

Der Verband ist bei der Aufstellung seines Verbandsplanes zwar an die Ziele der Landesplanung gebunden, nicht aber an die räumlichen Darstellungen des vorläufigen Regionalplanes. Er hatte daher die Möglichkeit, den Gemeinden gegenüber den vorläufigen Regionalplan als Filter oder Bremse gegen überstürzte oder unerwünschte Entwicklungen einzusetzen, solange er seine eigenen Erwägungen über den künftigen Verbandsplan noch zu keinem rechtlich wirk-



samen Abschluß gebracht hat. Der vorläufige Regionalplan tritt erst dann außer Kraft, wenn der Verbandsplan aufgestellt und von der Aufsichtsbehörde genehmigt ist.

### Bestandsaufnahme

Als der Verband seine Arbeit aufnahm, konnte er sich außer auf den vorläufigen Regionalplan der Landesregierung auch auf Vorarbeiten insbesondere der Landeshauptstadt Hannover, aber auch des Landkreises Hannover stützen. Naturgemäß bedurfte aber auch dieses Material noch erheblicher Ergänzungen, da dem Verband daran gelegen sein mußte, als Grundlage seiner regionalen Planungskonzeptionen möglichst alle planungsbedeutsamen Daten, Fakten und Entwicklungen seines Bereiches zu erfassen und auszuwerten.

Im Rahmen dieser Bestandsaufnahme werden die naturräumlichen Gegebenheiten, unter besonderer Berücksichtigung aller Faktoren, die einer Besiedlung entgegenstehen sowie der wasserwirtschaftlichen und der klimatischen Gegebenheiten, ebenso eingehend untersucht wie die Entwicklung der Besiedlung, die derzeitige Flächennutzung, die Verteilung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten innerhalb des Verbandsbereiches, die Erfassung der Pendlerbewegungen, die derzeitige Verkehrsbedienung und die Energieversorgung. Die Untersuchungen über die Zentralität der größeren Orte des Verbandsbereiches sind gleichfalls abgeschlossen, die sehr schwierigen Erhebungen über die Besucherströme der zentralen Stadt werden dagegen noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Alle planungsbedeutsamen Daten werden in einem Datenarchiv gesammelt, das ständig fortgeführt wird. Die manuelle Datenverarbeitung soll u. U. durch die Einführung der elektronischen Datenverarbeitung auch für alle planungsbedeutsamen Daten ergänzt werden. Entsprechend wird das Datenarchiv zu einer Datenbank für den gesamten Bereich des Großraumes um- und ausgestaltet.

Die Bestandsaufnahme zeigte als wichtigstes Ergebnis, daß der Planungsraum auch heute noch überschaubar und eindeutig bestimmt ist und daß dieser Raum über die verschiedenen wirtschaftlichen, verkehrstechnischen, sozialen und politischen Abschnitte langer Zeitspannen hinweg sich mit innerer Folgerichtigkeit so entwickelt hat, wie es die topographische Situation — die Ebene ohne besonders hemmende oder fördernde Geländeformen — ermöglichte. Dabei sprach mit, daß die Zentralität von Hannover durch keinen annähernd gleich starken Ort im näheren Umland wesentlich beeinträchtigt werden konnte (Hannover—Braunschweig ca. 65 km). Der Standort Hannover hat zudem in den letzten Jahrzehnten aus verkehrsmäßigen (Mittellandkanal, Autobahnen, Elektrifizierung der Bundesbahn), aber auch aus politischen Gründen (Landeshauptstadt) eine erhebliche Aufwertung erfahren, die die Entwicklung im ganzen wesentlich begünstigt hat und weiter begünstigen wird.

### Methodik der Regionalplanung

Die Entwicklungsmöglichkeiten eines jeden Raumes sind nun um so mannigfaltiger, je größer und je vielseitiger strukturiert er ist und je vielfältiger die Verflechtungen und Impulse sind, die in ihm wirken. Diese zunächst sehr große Vielfalt ungewerteter Möglichkeiten für die Entwicklung eines solchen Raumes kann durch die Anwendung methodisch klarer Verfahrensweisen und Wertungen systematisch eingegrenzt werden, um so aus der Vielzahl der theoretisch möglichen Lösungen über einige wenige praktikable Vorschläge zu optimalen Ergebnissen zu gelangen.

*Dauerhafte Ergebnisse werden sich aber nur erzielen lassen, wenn das Einfließen der Planungsgedanken in die verantwortlichen politischen Gremien gesichert werden kann. Hierfür ist eine Zusammenarbeit zwischen den Planern einerseits und den Mitgliedern der politischen Gremien andererseits unabdingbar, weil die zu beschließende Lösung — die ja immer auch eine politische Lösung sein muß — nur im*

*ständigen Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen Planern und Politikern und unter Zuhilfenahme aller Vergleichsmöglichkeiten gefunden werden kann. Bei einem solchen Verfahren wird die Erkenntnisfindung versachlicht, vereinfacht und soweit als möglich ihres kommunalpolitischen Sprengstoffes entledigt, so daß die allmähliche Herausformung und Konkretisierung der politischen Willensbildung in den auch sachlich vorgegebenen Verfahrensstufen erfolgen kann. Diese Form der politischen Willensbildung wurde in dem vorliegenden Fall dadurch erleichtert, daß sich innerhalb der Vertretungskörperschaft keine örtlichen, sondern politische Fraktionen herausbildeten. Der Interessenausgleich in dem zeitweise recht brisanten Spannungsfeld zwischen Kernstad. und Umland vollzog sich so bereits innerhalb der Fraktionen. Die Verbandsversammlung konnte unter diesen Voraussetzungen in der Tat zu einem einheitlichen Gremium zusammenwachsen, das den Interessen des Gesamtgebietes zu dienen bestrebt ist.*

Es mußte der Zweck eines solchen Verfahrens sein, dem Entwurf eines Regionalplanes durch Mehrheitsbeschluß und damit unter Umständen durch Majorisierung betroffener Gemeinden Rechtskraft zu verleihen. Um hierbei auf möglichst unanfechtbare Weise zu verfahren, mußten vorab Bewertungsmaßstäbe — in Form von besonderen Grundsätzen — eingeführt werden, aus denen Kriterien für eine qualitative Bewertung von Planungsvorstellungen gewonnen werden konnten. Maßstab jeder qualitativen Bewertung mußte sein, ob und inwieweit es sich bei den betreffenden Planungsvorstellungen um ‚wünschenswerte‘ Entwicklungen handelte. Als ‚wünschenswerter‘ wurden ausschließlich solche Entwicklungen angesehen, die nach gesicherter oder doch vorherrschender Auffassung geeignet wären, die räumliche Ordnung im Sinne unserer im Grundgesetz verankerten Gesellschaftsordnung zu beeinflussen und sie damit zu verbessern. Derartige Grundsätze, die also speziell für die Bedürfnisse des eigenen Raumes aufzustellen waren, mußten sich den bundes- und landesgesetzlichen Bestimmungen über die Raumordnung und Landesplanung einfügen. Sie wurden wie folgt formuliert:

- (1) Planungen sind nicht an die bestehende Verwaltungsgliederung gebunden.
- (2) Wohngebiete sollen so liegen, daß möglichst viele Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen möglichst schnell und bequem zu erreichen sind.
- (3) Siedlungs- und Verkehrsplanung bilden eine Einheit. Grundlage der Siedlungs- und Verkehrsplanung soll ein leistungsfähiges Schnellbahnsystem sein. Große Siedlungseinheiten müssen im Einzugsbereich von Schnellbahnen liegen.
- (4) Maßnahmen, die im Verbandsplan vorgesehen sind, sollen einheitlich geplant und durchgeführt werden.
- (5) Bei Entscheidungen, die von wirtschaftlichen Überlegungen abhängen, sollen die gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkte den einzelwirtschaftlichen vorgehen.
- (6) In Gemeinden, in denen der Verbandsplan keine Schwerpunkte regionaler Siedlungsentwicklung vorsieht, soll nur Eigenentwicklung stattfinden. Zentrale Einrichtungen sollen in Mittelpunktgemeinden zusammengefaßt werden. Die Zersiedlung der Landschaft ist zu verhindern.

Der erste Grundsatz bedarf keiner besonderen Erläuterung. Anders ist es bei Grundsatz 2: Bislang war die Zuordnung bestimmter Wohnplätze zu bestimmten Arbeitsplätzen zugleich ein planerisches Axiom und eine Hilfskonstruktion der Raumordnung, durch deren Anwendung kompliziertere Tatbestände der Siedlungs- und Sozialstruktur vereinfacht dargestellt werden konnten. Funktionieren konnte eine solche Zuordnung — wenn überhaupt — nur in einer früheren, eher patriarchalischen Gesellschaftsordnung, in der die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern einseitiger und die Marktchancen für die letzteren geringer waren. Inzwischen sind aber Freizügigkeit und freie Wahl des Arbeitsplatzes nicht mehr nur theoretische,



wenn auch im Grundgesetz verbrieft Rechte eines jeden Bürgers. Vielmehr haben die Veränderungen unserer Wirtschaftsstruktur und die damit verbundene Motorisierung die Mobilität weiter Bevölkerungsschichten derart erhöht, daß diese erstmals die Chance der Freizügigkeit auch praktisch wahrnehmen können. Und die breite räumliche wie fachliche Streuung des Angebotes an Arbeits- und Ausbildungsplätzen bewirkt, daß vom Wohnsitz einer Familie eine Vielzahl von räumlich durchaus unterschiedlichen Beziehungen zu diesen Arbeits- und Ausbildungsplätzen ausgeht, so daß auch der letzte Rest einer nur zweiseitigen Zuordnung von Wohn- und Arbeitsplätzen zur Illusion wird. Als Konsequenz dieser Entwicklung muß daher eine solche nur zweiseitige Zuordnung durch einen neuen Grundsatz abgelöst werden, der besagt, daß ein Maximum an Wohnplätzen optimal einem Maximum an Arbeitsplätzen und öffentlichen Einrichtungen jeder Art zuzuordnen ist.

Voraussetzung dazu ist, daß diese funktional einander zugeordneten Plätze auch untereinander optimal erreichbar sind. Eine solche optimale Erreichbarkeit ist aber im größeren Maßstab und auf wirtschaftliche Weise nur zu erzielen, wenn die regionale Entwicklung von vornherein auf leistungsfähige Schnellbahnsysteme aufgebaut wird. Die Planung der regional bedeutsamen Verkehrswege und Verkehrsmittel wird dabei als Instrument zur Schaffung optimaler Daseinsbedingungen im Verflechtungsraum verstanden (Grundsatz 3).

Während die Grundsätze 4 und 5 nicht besonders erläutert zu werden brauchen, ist Grundsatz 6 von eher komplexer Art: Der Verbandsplan wird zunächst solche Entwicklungen darstellen, die durch regionale Impulse bedingt sind und die insoweit über die im Bundesbaugesetz für jede Gemeinde vorgesehene Eigenentwicklung hinausgehen. Er wird sodann eine Reihe von Angaben über jede Gemeinde enthalten, aber keineswegs eine Art Zusammenstellung der gemeindlichen Bauleitplanungen in vereinfachter Form sein können. Dies wäre auch rechtlich bedenklich, weil es einer Vermengung und Verwechslung von Regionalplanung und gemeindlicher Bauleitplanung Vorschub leisten würde. Grundsatz 6 stellt zunächst diesen Tatbestand klar.

Darüber hinaus werden hier erste Richtlinien für eine differenzierte Entwicklung der kleineren (agrarischen) Gemeinden des Verbandsbereichs gegeben, die ihre Begründung wiederum in der Vorsorge für eine optimale Versorgung der Bevölkerung solcher Gemeinden finden. Unsere Gesellschaftsordnung verlangt, daß jedem ihrer Glieder gleiche Chancen für die Ausbildung und für die weitere Lebensgestaltung gegeben werden. Das setzt eine Grundausstattung der Gemeinden mit möglichst vielen hierfür erforderlichen kommunalen und mittelbar auch privaten Gemeinschaftseinrichtungen voraus. Eine solche Grundausstattung ist aber kostspielig und läßt sich auf wirtschaftliche Weise nur dort einrichten, wo ein ausreichend großer Einzugsbereich und eine entsprechende Menge oder Konzentration von Einwohnern gegeben sind. Das wird in dünn besiedelten ländlichen Gebieten nur dann der Fall sein, wenn solche Einrichtungen für eine Vielzahl von Gemeinden in günstig gelegenen sogenannten „Mittelpunktgemeinden“ zusammengefaßt werden können, die damit die Funktionen eines zentralen Ortes unterer Ordnung übernehmen.

Diese Grundsätze sollten also als Kriterien für die Detaillierung des bislang nur in pauschaler Form vorliegenden Programms dienen.

Das Programm selbst bestand im wesentlichen aus den *Zielen der Raumordnung und Landesplanung für den Bereich des Verbandes Großraum Hannover*, in denen dem Verband für die räumliche Gestaltung seines Bereichs eine Bevölkerungszunahme von 300 000 Menschen vorgegeben war, ohne daß hierfür eine besondere Begründung oder eine Zeitspanne angegeben wurde. Aus den eingangs aufgeführten Daten hatte sich jedoch ergeben, daß die Entwicklung des Raumes weniger von der effektiven Vermehrung der Bevölkerung als vielmehr von dem sehr stark in Gang gekommenen Prozeß einer Umverteilung der vorhandenen

Wohnbevölkerung bedingt ist. Deshalb wurde dem Verbandsplan ein modifiziertes Programm zugrunde gelegt, das die Anlage zusätzlicher Wohnstätten für 300 000 Menschen zum Inhalt hatte. Planerisch verfügbar war allerdings nur ein Teil davon, weil im Bereich der rechtsgültigen Flächennutzungspläne der Gemeinden des Verbandes noch freie Wohnbauflächen für etwa 100 000 Einwohner lagen. Ein Teil davon könnte zwar in den künftigen Verbandsplan eingehen; immerhin verbliebe im Sinne des Programms nur noch eine Restzahl von 225 000 Einwohnern.

Dieses reduzierte Programm, das gewissermaßen die regionalplanerische Manövrierreserve enthält, diente nun als Grundlage für eine größere Anzahl verschiedenartiger Entwicklungstypen. Dabei wurde immer dasselbe Programm für denselben Gesamttraum, aber nach räumlich und funktionell durchaus verschiedenartigen Entwicklungspunkten modellartig dargestellt, damit jede der dabei entstehenden unterschiedlichen Entwicklungstypen auf ihre Konsequenzen in räumlicher, sozialer, wirtschaftlicher, verkehrstechnischer und regionalpolitischer Hinsicht untersucht werden konnte.

Die bislang gegebene Situation entsprach naturgemäß keinem dieser Entwicklungstypen, sondern tendierte zu einer immer stärkeren, im hohen Grade unwirtschaftlichen und unerwünschten Zersiedlung weiter Gebiete auf der Basis einer individuellen und undifferenzierten Entwicklung aller Gemeinden des Verbandsbereichs. Es stand zu erwarten, daß diese Zersiedlungstendenzen sich verstärkt fortsetzen würden, wenn keine regionale Planung einsetzt. Auch diese undifferenzierte und im Grundsatz verzettelte Entwicklung des Verbandsbereichs wurde bis zu einem Umfang, der der Programmstellung entsprach, zu einem besonderen Entwicklungstypus, dem „Fall O“, weitergebildet. Das betreffende Modell diente als Gegenstück zu den anderen Entwicklungstypen, die bei allen grundsätzlichen Unterschieden doch sämtlich von einer Konzentration der Siedlungsflächen und damit von einer bewußten Differenzierung der Entwicklungstendenzen ausgingen.

Aus der immer noch zu großen Zahl der Entwicklungstypen wurden in einem weiteren Verfahrensgang 5 Grundtypen einer regionalen Entwicklung des Verbandsbereichs ermittelt, die als „regionale Entwicklungsmodelle“ bezeichnet wurden. Jedem dieser 5 Grundmodelle lag also eine typische Art der Entwicklung zugrunde, die in sich möglichst rein durchgebildet wurde. Es sind dies:

#### Modell A: **Massierte Entwicklung**

Die Hapterschließung erfolgt durch ein kommunales Schnellbahnnetz (U-Bahn).

Dieses Modell beruht auf einer schalenförmigen Weiterentwicklung der Zentralstadt Hannover in konzentrierter Form, etwa in der Art einer konventionellen Stadterweiterung.

#### Modell B: **Radikale Entwicklung**

Die Hapterschließung erfolgt wiederum durch ein kommunales Schnellbahnnetz (U-Bahn).

Auch dieser Entwicklungstyp geht von der Zentralstadt aus. Die Siedlungsentwicklung vollzieht sich ausschließlich im Einzugsbereich von radialen Schnellbahnlinien und stößt bis zur äußersten wirtschaftlichen Reichweite der Schnellbahn in das Umland vor.

#### Modell C: **Punktförmige Entwicklung**

Hier wird die Hapterschließung durch ein schnellbahnmäßig auszubauendes Netz der Bundesbahn bewirkt.

Dieses Modell hat eine zu den Modellen A und B durchaus gegensätzliche ausschließliche Entwicklung der zentralen Orte (Kleinstädte im 20- bis 25-km-Abstand von der Kernstadt Hannover) zum Inhalt.

#### Modell D: **Achsiale Entwicklung**

Auch bei diesem Modell erfolgt die Hapterschließung durch das Netz der Bundesbahn, das S-Bahn-mäßig auszubauen wäre.



Dieser Typus kann als Abwandlung des Modells C verstanden werden, weil die alleinige Entwicklung der zentralen Orte durch mögliche Siedlungsflächen im Zuge der Bundesbahnstrecken zwischen der Kernstadt Hannover und den zentralen Orten ergänzt wird.

#### Modell E: Bandförmige Entwicklung

Verkehrsmäßige Voraussetzung für dieses Modell ist eine lineare Haupteerschließung durch eine leistungsfähige Schnellbahn. Das Modell zeigt den Sonderfall einer Entwicklung, durch die die Kernstadt Hannover bandartig nach Westen und Südosten weiterentwickelt wird.

Für jedes Modell liegen zwei Darstellungen vor:

Die erste zeigt die Verteilung der vorhandenen und geplanten Siedlungsflächen (Siedlungsflächen = Wohnsiedlungsflächen + Gewerbeflächen) mit dem vorgesehenen Haupteerschließungssystem der öffentlichen Verkehrsmittel (Plan: Siedlungsflächen), die zweite die Verteilung der vorhandenen und neuen Wohnplätze gemäß dem Programm und eine mutmaßliche Verteilung der Arbeitsplätze (Plan: Wohnbevölkerung und Arbeitsplätze). Bei jedem dieser Grundmodelle wird das Programm durch die Darstellung von Siedlungsflächen für 225 000 Einwohner erfüllt. Darüber hinaus sind auch solche Siedlungsflächen dargestellt, die eine Erweiterung im Rahmen des betreffenden Modells über das Programm hinaus ermöglichen. Für diese Fälle sind auch mögliche Erweiterungen des Haupteerschließungssystems mit untersucht und dargestellt.

Um eine möglichst objektive Vergleichbarkeit der einzelnen Modelle in ihren charakteristischen Eigenschaften zu erreichen, wurde das folgende Schema für eine qualitative und zum Teil auch quantitative Wertung entwickelt:

#### (1) Standortmerkmale (neue Siedlungsflächen)

Gegenseitige Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsplätzen, Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen, Zuordnung zu Naherholungsgebieten, landschaftliche Reize

#### (2) Verkehr

- a) Öffentlicher Verkehr  
Bedienung
- b) Individueller Verkehr  
Auswirkungen im Kernraum  
Räumliche Verteilung
- c) Theoretische Verkehrsbeziehungen
 

Summe der Beförderungsfälle	(P)
Summe der Beförderungsleistungen	(P · km)
Mittlere Beförderungsweite	(km)

#### (3) Öffentliche Investitionen

Versorgung	(DM)	
Entsorgung	(DM)	
Ausstattung	(DM)	
Anteil Sanierung	(DM)	
Öffentlicher Verkehr	(DM)	
Individueller Verkehr	(DM)	
Investitionsaufwand je Einwohner	(DM)	
	(DM)	Summe

#### (4) Zeit-Kosten-Relation

Funktion  $K(t)$

#### (5) Regionalpolitische Gesichtspunkte

#### (6) Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Diese Modelle haben im Grundsatz Ähnlichkeit mit Simulationsmodellen. Im Unterschied zu diesen weisen sie jedoch nur wenig wertungsrelevante Faktoren auf. Damit verbot sich jede — an sich erwünschte — Quantifizierung der qualitativen Faktoren, weil bei der geringen Anzahl der zu wertenden Eigenschaften die Wahrscheinlichkeit von Fehlwertungen zu groß geworden wäre.

Bereits aus der Definition der Grundmodelle als stark typisierte, gleichsam akademische Planvorstellung folgte, daß eine praktische Anwendung auf den Verbandsplan unmittelbar kaum möglich sein konnte. Es bedurfte vielmehr der Kombination mehrerer Grundmodelle, um räumliche oder sachliche Vorteile der einzelnen Modelle zusammenfassen

und spezifische Nachteile zu einem Teil oder auch ganz aufheben zu können. Die Wertung machte z. B. deutlich, daß die Bedienung des öffentlichen Verkehrs bei allen Grundmodellen jeweils nur für Teilräume gut war und daß die methodisch reinen, aber darum insoweit einseitig angelegten Modelle regionalpolitisch unausgewogen bleiben mußten.

#### Das Leitmodell

Diese Modelle wurden daher unter Anwendung der getroffenen Wertungen weiterentwickelt. Dabei wurden negativ bewertete Planungsvorstellungen ausgeschieden und positiv bewertete Vorstellungen aus einzelnen der Modelle zu einem sogenannten „Leitmodell“ zusammengefügt.

Das Leitmodell ist im Grundsatz eine Kombination der Modelle A und C und hat die dort vorgesehenen konzentrierten Entwicklungen der zentralen Orte einerseits und des Umlandbereichs der Stadt Hannover andererseits übernommen. Diese Planungsvorstellungen werden ergänzt durch einige Aufbauachsen an Bundesbahn- und Schnellbahnstrecken. Die Haupteerschließung ist als zweistufiges Schnellbahnsystem vorgesehen, wobei dem kommunalen Schnellbahnnetz die Bedienung des inneren Bereichs und dem schnellbahnmäßig auszubauenden Bundesbahnnetz die der äußeren Bereiche zugedacht ist.

Dieses „Leitmodell“ wurde in den Ausschüssen der Verbandsversammlung eingehend erörtert; nach der abschließenden Beratung im Vorstand wurde es als „Leitmodell für die regionale Entwicklung“ durch die Verbandsversammlung beschlossen. Mit diesem Beschluß der Verbandsversammlung wurden die Grundsätze für die Aufstellung und Durchführung des Verbandsplanes, die regionalplanerische Konzeption in ihrer räumlichen Verteilung, die zeitliche Folge bei der Inangriffnahme der vorgesehenen regionalen Entwicklung und deren Zuordnung zu öffentlichen Massenverkehrsmitteln festgelegt, so daß das Programm der Regionalplanung innerhalb des Verbandsbereichs damit in allen wesentlichen Punkten umrissen war. Alle Detailfragen, räumliche wie sachliche, die über den Inhalt des „Leitmodells“ hinausgehen, blieben einem zweiten Beschluß der Verbandsversammlung vorbehalten, durch den der Regionalplan als Satzung festgestellt werden sollte.

#### Zentralität und Mittelpunktgemeinden

Der Rahmen, den das Leitmodell somit für die Ordnung des Raumes gesetzt hat, blieb weiterhin grobmaschig und berücksichtigte zudem ausschließlich die räumliche Verteilung der sogenannten ‚regionalen Entwicklung‘. Er bedurfte um so mehr einer baldigen Verdichtung, als in Grundsatz 6) bestimmt wird, daß „zentrale Einrichtungen in Mittelpunktgemeinden zusammengefaßt werden sollen“.

Zur Verwirklichung des Auftrages, der offenbar in diesem Grundsatz enthalten ist, mußte zunächst untersucht werden, in welchen Orten Einrichtungen von zentraler Bedeutung bereits heute vorhanden und wie diese beschaffen sind, bevor darüber entschieden werden konnte, wo solche Einrichtungen in Zukunft konzentriert oder gefördert werden sollten. Es mußte dabei sorgfältig unterschieden werden zwischen der Feststellung dessen, was ist, und einer später zu treffenden — politischen — Entscheidung über das, was sein soll, die sich allerdings in ihrer sachlichen Fundierung auf das Material stützen würde, das in der Bestandsaufnahme zu erarbeiten war.

Die Untersuchung sollte möglichst schnell Informationen für eine konkrete Planungsaufgabe erbringen; sie mußte deshalb pragmatisch angesetzt werden und durfte nur insoweit in die Breite gehen, wie es für den konkreten Zweck erforderlich war. Dazu wurden drei Verfahrensarten untersucht: Die Ermittlung von Einzugsbereichen, statistische Analysen und die Bestandsaufnahme ausgewählter zentraler Einrichtungen. Bei der Ermittlung der Einzugsbereiche gewisser Einrichtungen, aber auch gewisser Orte stellte es sich bald heraus, daß jede Einrichtung des gleichen Ortes, aber auch gleichartige Einrichtungen in den verschiedenen Orten grundsätzlich andere Einzugsbereiche hatten, eine Erscheinung, die sowohl qualitative als auch quantitative Gründe hat. Da



der Arbeitsaufwand zur Fixierung derartig vieler unterschiedlicher Bereiche in keinem angemessenen Verhältnis zu dem damit zu erreichenden Nutzeffekt zu stehen schien, wurde diese Verfahrensart fallengelassen.

Der weiteren Untersuchung wurden somit nur noch die beiden anderen Verfahrensarten zugrunde gelegt. Zunächst wurden fünf für die Zentralität bedeutsame Faktoren statistisch untersucht. Es sind dies

- Die Beschäftigten im Handel auf 100 Einwohner
- Die Dienstleistungsbeschäftigten auf 100 Einwohner
- Die Anzahl der Einwohner je Arzt
- Die Dienstleistungszentralität nach Kannenberg\*
- Die Arbeitszentralität nach Kannenberg\*

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden in Kennziffern gefaßt und kartiert.

Sodann wurde der Bestand an 41 ausgewählten zentralen Einrichtungen für jede Gemeinde des Verbandsbereichs (ohne Hannover) ermittelt und kartiert. Der Katalog der hierbei erfaßten Einrichtungen reicht von den wichtigen Verwaltungsstellen wie Kreisverwaltung, Finanzamt, Amtsgericht über die Schulen, Krankenhäuser, Ärzte, Krankenkassen, Banken, Genossenschaften bis zur Hebamme und Gemeindegemeinschaft. Bei dieser Auswahl wurden Einrichtungen des kulturellen Lebens aus praktischen Gesichtspunkten (langwierige Erfassungsmodalitäten) zunächst nur in geringem Ausmaß berücksichtigt; dies ist inzwischen nachgeholt worden. Einrichtungen des Verkehrs wurden dagegen grundsätzlich ausgespart. Dies aus der Erwägung, daß solche Einrichtungen (Bahnhöfe, Autobahn-Auffahrten u. a.) sich auf den Ist-Zustand an Zentralität bereits anderweitig ausgewirkt haben (z. B. durch die Standortwahl öffentlicher oder privater zentraler Einrichtungen) und daß sie darüber hinaus von Bedeutung erst wieder für das sein können, was sein soll, also als Motivation einer politischen Entscheidung. Andererseits ergab die Kartierung, daß einzelne der ausgewählten Einrichtungen so allgemein verbreitet waren, daß ihre Einbeziehung ohne Aussagegewert blieb. Derartige sogenannte „ubiquitäre“ Faktoren sind z. B. Postämter, Mütterberatungsstellen, aber auch Gemeindegemeinschaften.

Die so ermittelte Datenmasse setzte sich aus sehr verschiedenen Qualitäten zusammen, die zur ihrer Aufbereitung und weiteren Verwendung quantifiziert werden mußten. Hierzu wurde jedes einzelne Zentralitätsmerkmal nach einem bestimmten Schlüssel gewichtet. Maßstab der Gewichtung war vor allem die Besucherfrequenz der betreffenden Einrichtungen, die allerdings nur zum Teil genauer zu ermitteln war. Nun kann eine Quantifizierung von Qualitäten durch Gewichtung niemals ganz frei von Willkür sein, weil die Zuordnung der betreffenden Gewichte (hier der Punktwerte) nur selten so schlüssig ist, daß darüber keine Auffassungsunterschiede bestehen könnten. Die große Zahl der Einzel-faktoren und die ebenfalls große Zahl der gemeindlichen Einheiten, auf die sich die Untersuchung erstreckte, haben aber zur Folge, daß eventuelle Gewichtungsfehler sich nicht störend auswirken können, sondern sich im allgemeinen ausgleichen.

Durch die Kombination der statistischen Kennziffern mit den Punktwerten der ausgewählten Einrichtungen konnten daher Gesamtzentralitätskennziffern für jede einzelne Gemeinde gebildet werden, die sich im interkommunalen Vergleich als recht genaue Darstellungen der derzeitigen Zentralitätsgewichte im Verbandsbereich erwiesen haben. Dies zeigte sich u. a. daran, daß die Ergebnisse den Vorstellungen entsprechen, die Kenner der betreffenden kommunalen Verhältnisse ohnehin hatten. Der Wert der Untersuchung liegt daher auch weniger in der Feststellung überraschender Momente — auch solche traten auf — als vielmehr in der in Zahlen faßbaren Bestätigung von bislang unwägbarem Wissen sowie darin, daß jetzt Aussagen darüber möglich sind, wie sich die ermittelten Zentralitätsgewichte im Raum zu einander und zu den entsprechenden Bevölkerungsgewichten verhalten.

\*) Ein von Kannenberg erarbeitetes Verfahren, das auf der Zusammenstellung verschiedener statistischer Daten beruht.

In einem weiteren Verfahrensgang wurden die ermittelten Zentralitätswerte auf die Bevölkerungszahlen bezogen. Auf diese Weise konnten spezifische Zentralitätskennziffern gebildet werden, die nun Aussagen erlauben über das, was als „Bedeutungsüberschuß“ bezeichnet werden könnte. Denn die Existenz zentraler Einrichtungen ist ja an sich erst ein Indiz für eine gewisse Bedeutung, die aber durchaus auf den eigenen Raum beschränkt sein kann. Erst die spezifische, also auf den Einwohner bezogene, Zentralitätskennziffer macht deutlich, ob es sich um eine echte Zentralität, also einen Überschuß an Bedeutung, handelt, oder um eine unechte, die einzig auf der Versorgung größerer eigener Bevölkerungsgewichte beruht und nicht in das Umland ausstrahlt.

Die Auswertung der spezifischen Zentralitätskennziffern zeigte, daß sich unter den Stadtrandgemeinden trotz zum Teil hoher Bedeutungswerte nur wenige mit „mittlerem Bedeutungsüberschuß“ und keine mit „großem Bedeutungsüberschuß“ befinden. Dagegen ist das Ergebnis im weiteren Umland genau umgekehrt: Unter den Gemeinden mit gewisser Bedeutung finden sich dort nur zwei mit wenig, aber 20 mit mittlerem und zwölf mit großem Bedeutungsüberschuß. Hierin erweist sich, daß das Problem der Zentralität am Rande des Verstädterungsgebietes durchaus anders zu beurteilen ist als im noch ländlichen Raum. Für die Stadtrandgemeinden ist Hannover „Mittelpunktgemeinde“.

Das hier beschriebene Verfahren ermöglichte es also, die Zentralität aller Gemeinden des Verbandsbereichs sowohl quantitativ als auch qualitativ zu beschreiben. Damit wären die Voraussetzungen geschaffen, um, ausgehend von dem, was ist, das, was sein soll, vorzubereiten; nämlich die Bestimmung der Standorte der zentralen Orte als Gestaltungsmittel der Raumordnungspolitik.

Die derart aufzustellende Hierarchie zentraler Orte wurde unterteilt in solche unterer Ordnung — die eigentlichen Mittelpunktgemeinden — und solche nächsthöherer Ordnung, die sogenannten regionalen Zentren. Außerdem wurden noch Nebenzentren zur Entlastung des Hauptzentrums Hannover festgelegt.

**Mittelpunktgemeinden** sollen wenigstens 5000, besser mindestens 6000 bis 8000 Einwohner umfassen. Als Richtzahl für die größte Entfernung zum Zentrum einer Mittelpunktgemeinde wurden sieben km vorgeschlagen. Auf dieser Grundlage sollen die erforderlichen öffentlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge geschaffen und unterhalten werden. Dabei können Gemeinden eines Kreises oder eines Regierungsbezirkes auch Mittelpunktgemeinden in anderen Kreisen oder Regierungsbezirken zugeordnet werden.

**Regionale Zentren** sollen als zentrale Orte nächsthöherer Ordnung zugleich die Funktionen von Mittelpunktgemeinden für ihr zugeordnetes Umland wahrnehmen. Sie sollen öffentliche und kulturelle zentrale Einrichtungen höherer Stufe anbieten und im privaten Bereich der Versorgung ein größeres Angebot leistungsfähiger Einkaufsstätten auch für mehr als nur den Tagesbedarf aufweisen. Sie sollen außerdem günstige verkehrsmäßige Standortbedingungen erfüllen und besonders gut an das regionale Nahschnellverkehrsnetz der Bundesbahn angeschlossen sein.

**Nebenzentren** sollen das Hauptzentrum Hannover ergänzen und entlasten. Sie sollen insbesondere für den Individualverkehr gut erreichbar sein; sie sollen weiter in vorhandenen oder geplanten großen Siedlungsgebieten liegen und in diese voll eingegliedert sein sowie ausreichende Parkflächen für den Individualverkehr haben und an das regionale Straßennetz sowie an das U-Bahn-Netz besonders gut angebunden sein.

Mit der Kennzeichnung der Mittelpunktgemeinden, der regionalen Zentren und der Nebenzentren wurde der großmaschig konzipierte Rahmen des Leitmodells auf sehr bedeutsame Weise ergänzt:

Zu den grundsätzlichen Festlegungen der regionalen Entwicklung kam die Festlegung des hierarchischen Aufbaus



der Siedlungsstruktur hinzu, so daß auch diese qualitativ und siedlungspolitisch gleich wichtige Entscheidung getroffen werden konnte, noch bevor der Entwurf des Verbandsplanes der Verbandsversammlung zugeleitet wurde.

### Der Entwurf zum Verbandsplan

Nachdem somit alle wesentlichen Voraussetzungen für eine weitere Detaillierung der Planung getroffen waren, konnte die Aufstellung des Entwurfs für den Verbandsplan in relativ kurzer Zeit erfolgen. Der Entwurf zum Verbandsplan gliedert sich in einen Textteil, der die Grundsätze der Planung, die Angaben über die Zuordnung der Gemeinden zu Mittelpunktsgemeinden und über die anzustrebenden Gemeindegrößen sowie Definitionen zur Legende der zeichnerischen Darstellung enthält, und in den zeichnerischen Teil.

Der Textteil wird durch Erläuterungen ergänzt, der zeichnerische Teil durch ergänzende Beipläne für besondere Sachgebiete (z. B. Energie- und Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallversorgung, Landschaftsentwicklung, öffentlicher Nahverkehr, Straßenverkehr).

Im Textteil wird zunächst der Begriff „Eigenentwicklung“ erläutert, der hier bei der Mehrzahl der verbandsangehörigen Gemeinden als Qualifizierung der anzustrebenden Gemeindegröße angewandt wird. Danach ist „Eigenentwicklung“ wie folgt definiert:

„Art und Umfang der Eigenentwicklung ergeben sich aus der Funktion der Gemeinde. Eigenentwicklung findet ihre Begrenzung dort, wo eine Zuwanderung von Bevölkerung planmäßig gefördert wird.“

Damit wird die an sich übliche und auch denkbare Quantifizierung der Gemeindegrößen im Rahmen des Regionalplanes durch eine elastischere Formulierung ersetzt, die vielfältige Quantifizierungsmöglichkeiten je nach der Eigenart der betroffenen Gemeinden zuläßt.

Der zeichnerische Teil des Verbandsplanes ist auf der begrifflichen Trennung zwischen Funktionen im Raum (Qualitäten) und Nutzungen des Raumes aufgebaut. Unter dem Titel „Zentralität“ werden die jeweiligen Funktionen der Gemeinden im Raum mit entsprechenden Symbolen (Kreisen) gekennzeichnet. Die Nutzungen des Raumes oder genauer „die Grundsätze für die Nutzung des Bodens“ werden, wo dies aus Gründen der Raumordnung erforderlich ist, durch räumliche Abgrenzungen (Schraffuren) festgelegt. Solche raumordnerischen Gründe liegen vor bei der Sicherung bestimmter Funktionen, wie etwa der Zuordnung von Siedlungsräumen zu Schnellbahnsystemen und bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen, über die die Raumordnung entscheiden muß (z. B. im Verdichtungsraum). In allen anderen Fällen werden Art und Qualität der Nutzung durch abstrakte Symbole festgelegt; dies erscheint ausreichend, weil im Zusammenhang mit der Anwendung der „Eigenentwicklungsformel“ auch die quantitative Begrenzung im Raum folgt.

Das im Regionalplan dargestellte Hauptstraßennetz ist zunächst empirisch entwickelt und alsdann auf seine optimale Ausgestaltung rechnerisch überprüft worden.

Der Verbandsplan wurde als Entwurf im Juni 1966 von der Verbandsversammlung aufgestellt. Dieser Entwurf wurde damit Gegenstand des nun folgenden Verfahrens zur Beteiligung der dem Verband als Glieder angehörenden Städte, Gemeinden und Landkreise sowie der betroffenen Fachbehörden und anderer Träger öffentlicher Belange.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde der Plan von September bis November 1966 in 46 Erläuterungsterminen 275 Verbandsgliedern und anderen Trägern öffentlicher Belange zur Kenntnis gebracht. Von der Hälfte der 209 verbandsangehörigen Gemeinden wurden keine oder nur unbedeutende Bedenken gegen den Plan geäußert. Die Bedenken der übrigen Gemeinden führten in einer zweiten Phase des Beteiligungsverfahrens in 82 Fällen zu intensiven mündlichen Erörterungen mit diesen Gemeinden; diese Erörterungen wurden unter Beteiligung von Vertretern der Verbandsversammlung und der Landkreise durchgeführt. Dabei konnten wiederum 50 Prozent der vorgebrachten Einwendungen aus-

geräumt werden. Von den verbleibenden 47 Einwendungen betrafen 30 nur Fragen der Zuordnung der betreffenden Gemeinden zu zentralen Orten. Im März 1967 wurde der Plan von der Verbandsversammlung — ohne Gegenstimmen — beschlossen

Das — in diesem Ausmaß unerwartet — positive Ergebnis des gesamten Verfahrens ist wohl mit der sehr weitgehenden Beteiligung aller Träger öffentlicher Belange und insbesondere mit der sehr intensiven Erläuterung der Ziele des Verbandes mit den Verbandsgliedern zu erklären. Es stand zu erwarten, daß der Entwurf des Planes im Verfahren gewisse Konturenverluste erleiden würde. Dies ist eritreulicherweise nicht geschehen. Der Plan ist auch nach Berücksichtigung einer großen Reihe von Anregungen und Bedenken nicht verwaschen worden, sondern im Gegenteil noch präziser und deutlicher geworden. Für den Gesamttraum Unwesentliches ist zurückgetreten, Wesentliches, z. B. die Konzentration von Siedlungsschwerpunkten, aber auch die unterschiedliche Funktion und Organisation des offenen Landes, wurde noch schärfer gefaßt.

### Verwirklichung

Die mit diesem Plan angestrebte räumliche Ordnung ist ohne Konzentration der Investitionen — insbesondere der öffentlichen Hand — auf die wesentlichen Ziele der Planung nicht zu verwirklichen. Sinn jeder übergeordneten Planung wird zunächst die bessere Wirtschaftlichkeit der aufeinander abzustimmenden Einzelmaßnahmen sein und damit gesamtwirtschaftlich gesehen, entweder eine Einsparung von Mitteln bei Erzielung des gleichen Effekts oder die Erzielung eines besseren gesamtwirtschaftlichen Nutzeffekts bei gleichbleibender Höhe der zu investierenden Mittel. Die Verwirklichung der Ziele des Verbandsplanes wird aber darüber hinaus davon abhängig sein, ob für diesen Raum in seiner Gesamtheit höhere Mittel als bisher zur Verfügung stehen, deren Bereitstellung zur Vervollständigung der für den Raum erforderlichen Grundausrüstung (z. B. Schnellbahnnetz) notwendig ist. Auch die bislang verfügbaren Mittel müssen schwerpunktmäßig auf die im Plan festgelegten Entwicklungsvorhaben von regionaler Bedeutung angesetzt werden.

Das Investitionsvolumen zur Verwirklichung der regionalen Ziele des Verbandsplanes wird im öffentlichen Bereich für die Siedlung (nur kommunale Leistungen) etwa 2 Milliarden DM und für Verkehrswege etwa 3,3 Milliarden DM, davon ca. 1,9 Milliarden DM für den Schienenverkehr und ca. 1,4 Milliarden DM für den Straßenverkehr betragen müssen.

Bei Verteilung der kommunalen Grundleistungen und Folgekosten auf etwa 15 Jahre (also  $\frac{1}{2}$  Generation) wird hierfür eine jährliche Investitionsquote von rund 100 Mill. DM anzusetzen sein und bei Verteilung der Investitionen für die Verkehrswege auf etwa 30 Jahre (als 1 Generation) eine weitere jährliche Investitionsquote in gleicher Höhe, bei der jeweils die Hälfte auf Schienenwege und auf Straßen entfallen würde.

Über die Priorität von Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des Verbandsplanes wird an Hand einer mittelfristigen Finanzübersicht entschieden werden, in der das Programm des Verbandes für entwicklungsbestimmende Maßnahmen für die Rechnungsjahre 1968—1972 dargestellt ist. Diese Entscheidungen werden zu den wichtigsten Maßnahmen des Verbandes in der Verwirklichungsphase des Planes gehören.

Wenn der Plan — wie vorgesehen — greift, wird er in Anwendung der dargelegten Grundsätze und planerischen Grundlagen sehr erhebliche positive Veränderungen der gesamten Region bewirken, die Chancen dieses Raumes in der Konkurrenz zu anderen erhöhen und so eine nachhaltige Verbesserung der Lebensverhältnisse für die Menschen in diesem Raum bewirken. Damit wird zugleich unter Beweis gestellt, daß in Verdichtungsräumen die gerade hier stets bedrohte Freiheit der gesellschaftlichen Entwicklung durch demokratisch legitimierte Planung erhalten und auch auf Dauer gewährleistet werden kann.



# Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

Von Gerhard Iversen

## An die Verhandlungskommission SPD und FDP zur Neubildung des Senats

Sehr geehrter Herr Präsident!  
Sehr geehrter Herr Bürgermeister!  
Sehr geehrte Herren Senatoren!  
Sehr geehrte Damen und Herren!

Jetzt, nach der Neuwahl des Bremischen Parlaments, beginnen die Verhandlungen über das Koalitionsprogramm der nächsten 4 Jahre. Beobachtungen und Erfahrungen der vergangenen 4 Jahre ermutigen uns, einige Anregungen zu geben. Wir tun dies besonders für die Stadtteile, in denen keine Ortsamtsbeiräte tätig sind.

Es ist für uns selbstverständlich, daß begonnene Maßnahmen zu einem gewissen Abschluß gebracht werden müssen. Nach unserer Ansicht sind aber in den vergangenen 4 Jahren bestimmte Maßnahmen zu kurz gekommen. Wir dürfen Sie daher höflich bitten, folgende Anregungen bei der Festlegung des 4jährigen Koalitionsprogramms mit in Ihre Überlegungen einzubeziehen:

### I.

1. Schnellerer Ausbau der Versorgungsstraßen (Ladeverkehr) zur Entlastung der Straßen mit fließendem Verkehr.
2. Schnellerer Ausbau der Blockinnenhöfe = Ladehöfe (s. hierzu Beschluß der Baudeputationen von 1957).
3. Ausbau der Westerstraße und der Birkenstraße.
4. Regulierung und Ausbau der Ecke Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Straße.
5. Weiterer Ausbau der Ringstraßen:  
Mit dem Bau der Werderseebrücke sollte nach Klärung bestehender Schwierigkeiten der Ausbau des dazugehörigen Ringstraßensystems nicht mehr hinausgeschoben werden, da der Grund und Boden dieser Ringstraßenrasse fast zu 100 Prozent im Besitz der Stadtgemeinde ist. Der zur Werderseebrücke gehörende Ringstraßenzug wird auch die Stadtmitte beachtlich entlasten können und mit einem geringeren Einsatz an Haushaltsmitteln gegenüber der Ostentlastung funktionsfähig werden. Diese ist von den natürlichen Gegebenheiten her viel schwieriger zu verwirklichen.
6. Förderung aller baulichen Maßnahmen, die den Ausbau der Hafenrandstraße ermöglichen.
7. Förderung aller baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverbindung nach Bremen-Nord (Autobahn—B 74—Werderlandstraße — usw.).
8. Bau von Garagen für Kurzparker:  
Katharinenklosterhof, Hinter der Bremer Bank, Bremen-Nord, Vorbereitung: Grüner Kamp.
9. Weiterer Ausbau der Fußgängerzonen.
10. Bau der Grundschule Stephaniviertel.

### II.

1. Schnellerer Ausbau des Flughafens, insbesondere der Luftfrachtanlagen für den Teil der bremischen Wirtschaft, der in keiner Beziehung zum „nassen“ Hafen steht, aber in dem größeren europäischen Wirtschaftsraum das schnellebige Wirtschaftsgut direkt nach Bremen und nicht nach Frankfurt (Flughafen) geliefert haben möchte. Diese Aufgabe sollte auch im Zusammenhang mit dem Container-Verkehr in Verbund mit der Bundesbahn, Hafen linkes Weserufer, gesehen werden. Bei dieser Anregung verweisen wir auf die verschiedenen Veröffentlichungen im Handelsblatt in den letzten Monaten. Wir haben den Eindruck, daß die zuständigen senatorischen Bereiche ihr Augenmerk zu sehr auf den „nassen“ Hafen gelegt haben und dem Teil der Wirtschaft, der mindestens  $\frac{1}{3}$  des Gesamtumsatzes erfaßt, zu wenig Aufmerksamkeit schenken. Der bekannte Terminplan für den Ausbau des Flughafens ist u. E. in seinem zeitlichen Ablauf längst überholt; wenn man die Entwicklung im Luftverkehr und die Entwicklung im europäischen Wirtschaftsverkehr verfolgt.

2. Der Ausbau des Westfriedhofes darf nicht mehr hinausgeschoben werden. Schon heute sind die Mitbürger der westlichen Vorstadt gezwungen, ihre Angehörigen auf dem Friedhof in Osterholz zur letzten Ruhe zu betten. Es kann auch schon heute übersehen werden, daß dieser Friedhof in etwa 3—5 Jahren belegt sein wird. Dann werden die Familien aus dem Osten gezwungen sein, wenn der I. Abschnitt des Westfriedhofes fertiggestellt sein sollte, ihre Angehörigen im Westen zur letzten Ruhe zu betten.

Unsere Stadt hat sich, aufgrund der besonderen Struktur an der Weser, für das dezentralisierte Friedhofswesen entschieden. Es muß weiter bedacht werden, daß die Bauzeit für den Westfriedhof 3—5 Jahre in Anspruch nimmt. Wir meinen daher, daß diese Aufgabe keinen Aufschub mehr erlaubt.

3. In den nächsten 4 Jahren sollte es unbedingt zur Gründung eines echten Landesplanungsverbandes Bremen-Unterweser kommen. Die jetzige landesplanerische Zusammenarbeit der Beteiligten im Weserraum überzeugt nicht.

### III.

1. Die vorgenannten und ungenannten Aufgaben setzen voraus, daß der Grundstücksfonds einmal seiner Höhe nach richtig ausgestattet und zum anderen der Ankauf der Grundstücke in einer richtigen Rangfolge vorgenommen wird.
2. Für die Vergabe von Aufträgen zum Bau von kommunalen Bauten wie Krankenhäuser, Schulen etc., sollte eine echte Ausschreibung unter den in unserer Stadt vorhandenen gemeinnützigen Trägergesellschaften erfolgen. In diese Betrachtung wäre mit einzubeziehen, daß die Gesellschaften mit ihrem Sitz in Bremen, d. h., die Gesellschaften, die ihre Steuern an das Land Bremen zahlen, auf keinen Fall wie bisher bei der Ausschreibung nicht mit aufgefördert werden.

Die gegebenen Anregungen bitten wir bei der Festlegung des 4jährigen Koalitionsprogramms mit in Ihre Überlegungen einzubeziehen. Vielleicht stehen die aufgeführten Punkte schon auf Ihrem Programm, dann mögen Ihnen diese Zeilen eine Bestätigung sein, sie auch auszuführen. Vielleicht stehen aber auch noch einige Punkte außerhalb Ihrer Betrachtung, dann dürfen wir Sie bitten, diese im Interesse unserer Stadt wohlwollend zu prüfen und sie mit aufzunehmen. Freimütig dürfen wir noch bemerken, daß, falls beim Lesen dieser Zeilen die Frage nach der Zuständigkeit Anregungen für ein Koalitionsprogramm zu geben, aufkommen sollte, wir es aus Verantwortung gegenüber unserer Stadt tun und uns nicht, nachdem alle Beschlüsse gefaßt sind, sagen lassen möchten, unsere Anregungen seien zu spät eingegangen.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

G. Iversen

Dr. Körner

H. Offermann

## BAUTENSCHUTZ

### Haco-Spezial-Abdichtung

### Krautoxin-Flüssigkunststoff,

Abdichtung gegen drückendes und nicht-drückendes Wasser

Beschichtungen von Beton und Stahl

Fugenverschluß, starr und dauerelastisch

Öltankschutz

Verklebungen von Beton, Stahl, Stein etc.

starr und elastisch

**Ernst Mrutzek & Co.**

Flüssigkunststoffe

291 Westerstede/Old.

Postfach 1303

Kundendienst Bremen

**Arno Hinz, 28 Br.-Huchting**

Zum Huchtinger Bahnhof 17

Telefon: 04 21 / 581283





# DEUTSCHE BAU- UND BODENBANK

AKTIENGESELLSCHAFT

BERLIN • FRANKFURT AM MAIN

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

Geschäftsstelle in Bremen, Obernstraße 76, Telefon 31 38 51

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

**FINANZIERUNGSHILFEN** vor und während der  
Bauzeit

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

**VERWALTUNG** von Aufbaudarlehen nach dem  
Lastenausgleichsgesetz

**Dienstleistungen** für Wohnungsunternehmen  
durch das Rechenzentrum der Bank (Kapitaldienst,  
Mietbuchhaltung, Kontenführung für Eigentums-  
wohnungen usw.)

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

Die Bilanzsumme zum 31. 12. 1966 betrug DM 1,15 Milliarden. Das in dieser Bilanzsumme nicht enthaltene Treuhandgeschäft hat z. Z. ein Volumen von rd. DM 793 Millionen.

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

Nach Überzeichnung und vorzeitiger Schließung des HB-Fonds wurde der

### HB-FONDS 12

mit einem Fondsvermögen von ca. DM 23 000 000,— zur Zeichnung aufgelegt. Dem HB-Fonds 12 werden 347 öffentlich geförderte Mietwohnungen in bevorzugter Wohnlage in Hannover und Wuppertal zugeordnet.

Der neue Fonds bietet den Fondszeichnern:

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

**Hervorragende Rendite** durch

- jährliche Barausschüttung von mindestens 5 % des Zeichnungsbetrages sowie der Bewirtschaftungsüberschüsse.
- Tilgungszuwachs auf ein Mehrfaches des Zeichnungsbetrages in etwa 40 Jahren, das sind etwa weitere 7 % im Jahresdurchschnitt.
- Abschreibung nach § 7 Abs. 5 EStG auf etwa das 3/2fache des Zeichnungsbetrages. Die Abschreibung kommt einer weiteren Barausschüttung gleich und bewirkt bis auf weiteres Steuerfreiheit der Erträge.
- Auch bei der Vermögensteuer ergeben sich Vorteile durch die zur Zeit noch niedrige Einheitsbewertung.

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

Treuhandbank ist die Deutsche Bau- und Bodenbank AG, Berlin/Frankfurt/M. HB-Briefe dienen ausschließlich der langfristigen sachwertgesicherten Kapitalanlage. Als solche sind sie bei größter Sicherheit hochrentabel und ermöglichen die Begründung eines dauerhaften Familienvermögens mit laufender Barausschüttung und gleichzeitiger Wertsteigerung. Das Gesamtvermögen der HB-Fonds 1—12 beträgt etwa DM 176 Millionen.



Auskunft und Prospekt durch die Fonds-Verwaltung:

## BREMER TREUHAND

Gesellschaft für Wohnungsbau GmbH • Gemeinnütziges Wohnungsunternehmen

Hauptverwaltung Bremen • 28 Bremen, Postfach 1409 • Telefon 32 02 11 • Telex 02/44310



## Mitarbeit bei einer Verkehrsfrage

Im folgenden wird deutlich, wie durch Hinweise und Anregungen eine Baumaßnahme beeinflusst wurde:

### An Stadt- und Polizeiamt Bremen

Zur Zeit wird vom Straßen- und Brückenbauamt die Marktstraße überholt und ausgebaut. Die Firmen an der Balgebrückstraße, der Volksbank gegenüber, haben keine ausreichenden Lademöglichkeiten, verhindert durch die Anlage der Haltestellen des Massenverkehrsmittels. Diese Betriebe haben sich schon oft an die „Aufbaugemeinschaft Bremen“ und auch an mich als Mitglied der Baudeputation gewandt. Ich bitte daher, daß der in der Baumaßnahme vorgesehene Parkstreifen für die Marktstraße auf der Petrihofseite nicht mit Uhren versehen wird, sondern eine Beschilderung erhält, damit das Ladegeschäft für die Firmen in der Marktstraße und insbesondere für die Firmen im Petrihof möglich wird. Im Vergabeausschuß der Baudeputation bekam ich die Bitte mit auf den Weg, diese Angelegenheit Ihrem Hause weiterzugeben. Ich wäre dankbar, gelegentlich von Ihnen zu hören, welche Lösung verkehrsrechtlich in Ihrem Hause gefunden wurde, um das Ladegeschäft in diesem Raum wieder in eine bessere Ordnung zu bringen, damit die Beschwerden der Firmen im Petrihof usw. aufhören.

### An Aufbaugemeinschaft Bremen

Nach dem Betriebsplan des Amtes für Straßen- und Brückenbau, der von dem Stadt- und Polizeiamt als Straßenverkehrsbehörde bereits am 27. 5. 1966 formell angeordnet worden ist, ist bei dem Ausbau der Marktstraße ein Ladestreifen an der von Ihnen genannten Stelle vorgesehen. Dieser wird durch das Schild nach Bild 23 Anlage zur StVO (Parkverbot) mit dem Zusatz „Im Ladestreifen“ örtlich kenntlich gemacht werden. Hiernach werden in dieser Aushuchtung nur Ladegeschäfte zugelassen sein.

Der Wunsch der Polizei, die verkehrlichen Regelungen zu ändern, zeigt folgender Schriftwechsel:

### An die Handelskammer Bremen Aufbaugemeinschaft Bremen

Betr.: Marktstraße

Wir fügen zwei Auszüge aus den Niederschriften 5/67 und 9/67 der Arbeitsgruppe-Verkehr-Sitzungen bei und bitten um Ihre Stellungnahme zu den darin gemachten verkehrlichen Regelungsvorschlägen.

Sofern von Ihnen keine Änderungswünsche vorgetragen werden, beabsichtigen wir, den im Richtungsverkehr links befindlichen Ladestreifen derart aufzuteilen, daß dieser zur Hälfte als Droschkenhalteplatz genutzt wird und die weiter vorhandenen Stellflächen für Pkw mit Parkuhren ausgestattet werden.

Für eine baldige Nachricht wären wir dankbar.

Hochachtungsvoll  
Stadt- und Polizeiamt

Arbeitsgruppe Verkehr — Sitzung 9/67 —

9. Marktstraße — hier auch: Ziffer 9 der Niederschrift 5/67  
Die Arbeitsgruppe Verkehr hat erneut festgestellt, daß der in Fahrtrichtung der Einbahnstraße gesehene linksseitige Seitenstreifen, der z. Z. ein Parkverbot mit dem Zusatz „im Seitenstreifen“ hat, ständig von Pkw besetzt ist, die augenscheinlich zum Dauerparken schon morgens abgestellt werden. Ständige Kontrollen der Polizei haben leider nicht zu dem Ergebnis geführt, daß der Seitenstreifen von diesem ruhenden Verkehr freigehalten werden kann. Außerdem ist festgestellt worden, daß dieser Seitenstreifen entgegen der früheren Auffassung kaum für Ladezwecke in Anspruch genommen wird, bzw. in Anspruch genommen werden kann.

Schon in ihrer Sitzung 5/67 am 22. 2. 1967 hatte daher die Arbeitsgruppe Verkehr empfohlen, den Seitenstreifen mit Parkuhren zu bestücken um einem hier unverkennbar großen Kurzparkbedürfnis Rechnung zu tragen. Seinerzeit war jedoch festgestellt worden, daß das Stadt- und Polizeiamt

der Aufbaugemeinschaft Bremen auf Anfrage mitgeteilt hatte, daß dieser Seitenstreifen als Ladestreifen ausgewiesen werden sollte mit der obenerwähnten Verkehrsbeschilderung.

Nach den obenerwähnten Feststellungen ist

- a) die gesamte Länge des Seitenstreifens für die Ladegeschäfte der wenigen Firmen in der Balgebrückstraße zwischen Domsheide und Einmündung Marktstraße nicht erforderlich und
- b) benötigen die Kraftdroschken einen betrieblich günstigeren Platz in unmittelbarer Nähe des Verkehrsplatzes Domsheide, um insbesondere in Richtung Neustadt abfahren zu können. Der jetzige Droschkenplatz innerhalb des Parkplatzes Domsheide gegenüber dem Postamt 1 ist betriebsungünstig.

Um sowohl dem Bedürfnis des Ladegeschäfts als auch dem eines besseren Stellplatzes für Kraftdroschken entgegenzukommen, wird vorgeschlagen, die halbe Länge des Parkstreifens als Droschkenplatz heranzuziehen. Die andere Hälfte des Parkstreifens soll für die Ladegeschäfte wie bisher beibehalten bleiben.

Dagegen besteht auch die Möglichkeit, die letztgenannte halbe Länge den Kurzparkern zur Verfügung zu stellen und Parkuhren aufzustellen, deren Laufzeit und Höchstparkdauer denen in der Markt- und Wachtstraße angeglichen werden sollte. Dieser Regelung könnte unbedenklich zugestimmt werden, da auf der gegenüberliegenden Seite (Südseite) der Marktstraße bereits ein generelles Parkverbot steht, aus dem jederzeit Ladegeschäfte durchgeführt werden können.

Im übrigen sei noch erwähnt, daß auch an den Parkuhren Ladegeschäfte ohne Intätigkeitsetzen der Parkuhren möglich sind.

### Arbeitsgruppe Verkehr

— Sitzung und Ortsrundfahrt 5/67 — Bremen, den 22. 2. 1967  
9. Marktstraße — hier: Parkstreifen im Einmündungsbereich der Balgebrückstraße

Nach dem für den Ausbau der Domsheide vom Amt für Straßen- und Brückenbau gefertigten Betriebsplan Nr. 1—14 „Domsheide—Violenstraße—Buchtstraße“ vom 14. 9. 1965 (letzte Änderung 28. 4. 1966) wurde am Beginn des obigen Parkstreifens ein Verbotsschild nach Bild 23 mit dem Zusatz „im Seitenstreifen“ aufgestellt. Weil im Raume der Marktstraße und den benachbarten Straßen (Balgebrückstraße, Am Markt und Wachtstraße) ein erhebliches Kurzparkbedürfnis besteht, empfiehlt die Arbeitsgruppe Verkehr, dem Vorschlag, den o. g. Parkstreifen mit Parkuhren zu bestücken, zu folgen. Laufzeiten und Höchstparkdauer dieser Parkuhren sollten denen in der Marktstraße und Wachtstraße angeglichen werden.

### An das Stadt- und Polizeiamt

Betr.: Marktstraße

Bezug: Ihr Schreiben vom 9. 8. 67

Fernmündliche Stellungnahme zu obigem Betreff haben wir Ihnen bereits angekündigt. Aufgrund einer erneuten Ortsbesichtigung und aus Gesprächen mit den Anliegern ergibt sich folgender Vorschlag:

Der jetzige Ladestreifen, vom Markt kommend bis zu dem **Messingschild König, kann für Kraftdroschken freigegeben** werden. Das letzte Drittel bis zur Balgebrückstraße muß unbedingt den Firmen Stein, Knust und Wellenkamp für das Ladegeschäft zur Verfügung bleiben. Das Ladegeschäft über die Marktstraße hinweg muß verständlicherweise von der Wirtschaft wegen des Verkehrs abgelehnt werden. Die Firma Stein hat sehr sperrige Waren, die Firma Wellenkamp hat täglich mehrere Male 60-kg-Kaffeensäcke ans Lager zu nehmen. Hinzu kommt für den Nachmittag der Postversand. Die Firma Knust hat täglich das Lager mit Rauchwaren, Spirituosen und anderen Waren zu ergänzen. Es sollte daher den Firmen vorgeschlagen werden, ihre Fahrzeuge zu kennzeichnen, indem sie an die Windschutzscheibe — wenn es kleine Lieferwagen sind — ihr Firmenschild stellen, damit jederzeit die Polizei bei ihren Kontrollen erkennen kann, daß es sich um Anliegerfahrzeuge handelt. Dem Vorschlag, den Ladestreifen mit Uhren zu versehen, kann ebenfalls nicht zuge-



stimmt werden. Es wird die Bitte vorgetragen, durch entsprechende Schilder darauf hinzuweisen, daß dieser kleine Ladestreifen, der übrigbleibt, nicht durch Dauerparker blockiert wird.

Unser Vorschlag deckt sich mit der Anregung der Arbeitsgruppe Verkehr vom 17. 5. 67, Seite 2, oberer Absatz, und wird lediglich ergänzt mit der Bitte, daß der Ladestreifen freibleibt. Wenn notwendig, steht der Unterzeichnende gern zu einer Ortsbesichtigung zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

An das Stadt- und Polizeiamt  
Betr. Marktstraße

Wir stimmen den von der Arbeitsgruppe Verkehr in Aussicht genommenen Verkehrsregelungsvorschlägen in der Marktstraße unter Berücksichtigung der von der Aufbaugemeinschaft Bremen gemachten Änderungswünsche zu. Im übrigen begrüßen wir es sehr, daß in der Marktstraße ein Droschkenhalteplatz eingerichtet wird, zumal das Bedürfnis hierfür schon seit längerem gegeben ist.

Hochachtungsvoll  
Handelskammer Bremen

An die Aufbaugemeinschaft Bremen  
Handelskammer Bremen

Betr.: Marktstraße  
Bezug: Ihr Schreiben vom 30. 8. 1967 (zu a)  
Ihr Schreiben vom 7. 9. 1967 (zu b)

Wir danken für Ihre mit vorerwähntem Schreiben gegebene Anregung und haben kürzlich hinsichtlich des im Richtungsverkehr der Marktstraße linksseitig gelegenen Seitenstreifens, für den ein Parkverbot mit Zusatz „im Ladestreifen“ besteht, formell folgende Verkehrsregelung angeordnet:

- aus Richtung Markt wird der Seitenstreifen (etwa bis i. H. des Messingschildes König) als Droschkenhalteplatz für 4 Kraftdroschken genutzt,
- das anschließende Teilstück des Seitenstreifens bleibt auch weiterhin dem Güterverkehr zur Abwicklung von Ladegeschäften zur Verfügung.

Die örtliche Kenntlichmachung wird das Amt für Straßen- und Brückenbau in nächster Zeit vornehmen lassen. Parkuhren gelangen nicht zur Aufstellung.

Hochachtungsvoll  
Stadt- und Polizeiamt

Zeigt dieser Vorgang nicht, daß die Mitarbeit des Bürgers allen Beteiligten, d. h. Verwaltung und allen Betroffenen, zugute kommen?

**Tischlerhölzer aller Art**  
Spezialität: Afrikanische Tropenhölzer  
liefert

**ENNO ROGGMANN**

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

**Mahagoni-**

Fenster  
Türen  
Elemente

**HBI-Holz-Bau-Industrie**

Fensterfabrik

Bremen: Vahrer Straße 206  
Werk: Hemsbünde / b. Rtbg.

Fliesen und Marmor  
**WALTER PLASS**

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

**Friedrich Schmidt**

Dachdeckungs- und Asphaltgeschäft  
Gegr. 1906

Hohentors-Heerstraße 156-160 · Ruf 50 13 04

SEIT 1902

*Hohnholt*

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

Ruf 32 62 69

Ruf 32 69 19

**Wilhelm Zernikow**

Fliesenfachgeschäft

BREMEN, Vegesacker Straße 89, Ruf: 38 28 47  
BREMEN-BURG, Postmoor 36, Ruf: 63 17 28



**Paul Kossel & Cie.**

Stahlbeton und Schüttbodyen

BREMEN, Delbrückstraße 12  
Telefon 34 10 37

**PAUL DASENBROOK**

MALERMEISTER



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





## »Der Grüne Kreis«

### Offener Brief

an Dr. Max Brauer, Hamburg, von Graf Lennart Bernadotte

Dem Vizepräsidenten der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft  
zum 80. Geburtstag am 3. September 1967

Lieber, verehrter Max Brauer!

Was sagt man einem grand old man zum 80. Geburtstag? Zuerst einmal recht herzliche Glückwünsche. Möge Ihnen das Leben, das für Sie so bewegt war, nur noch friedvolle Jahre der Erfüllung bringen.

Ihnen sollte aber heute vor allem gedankt werden. Das muß auch die Deutsche Gartenbau-Gesellschaft tun. Sie haben als Vizepräsident entscheidend dazu beigetragen, daß unsere Gesellschaft seit ihrer Wiedererweckung im Jahre 1955 dem Gärtner um des Menschen willen mit Überzeugungskraft dient. Gemeinsam mit unserem Freund Dr. Ernst Schröder haben wir in diesem Geiste erfolgreich zusammen gewirkt.

Immer wieder haben Sie — auf Grund Ihrer politischen Erfahrung und Weltaufgeschlossenheit — dafür gesorgt, daß wir neben den großen auch kleine soziale Ziele nicht außer acht lassen. Ein blumengeschmückter Balkon, ein kleiner Garten oder ein Kinderspielplatz im Grünen sind Ihnen wichtiger als nebulöse Träume von Menschenbeglückung. Sie sind zutiefst überzeugt und können andere überzeugen, daß die heutigen Menschen das heilende und helfende Grün notwendiger denn je brauchen.

Sichtbare Zeugnisse Ihrer menschenfreundlichen Lebenseinstellung sind Ihre großartigen Leistungen in Hamburg und Harburg. Ihnen ist bewußt, daß menschliche Kultur auf die Dauer nur dort gedeihen kann, wo die Lebensumwelt gesund ist — wo Luft, Wasser und Boden den Menschen hold sind. Die Weite Ihres geistigen Blickfeldes hat sicher mit dazu beigetragen, daß Sie zu einem Vollblutpolitiker von außergewöhnlichem und eigenwilligem Format wurden.

Jedes Mal, wenn wir zusammenkamen, ging es ein Stück voran. Denn auch Sie kennen die alte Weisheit: Gärten halten die Erde jung.

In diesem Sinne grüßt Sie auf das herzlichste

gez. Lennart Bernadotte

Die „Aufbaugemeinschaft Bremen“, die „Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftspflege“, Landesgruppe Bremen-Oldenburg, und die „Vereinigung für Städtebau“, Bremen, veranstalteten gemeinsam einen Vortragsabend am Freitag, dem 17. November 1967 im Schütting.

Dr. rer. nat. F. Wilhelm Dahmen,

Biologe und Landschaftsplaner, Lehrbeauftragter an der Hochschule für bildende Künste, Kassel, sprach über das Thema „Biologisch-ökologische Grundlagen der Stadt- und Grünplanung“ — Land und Stadt sind Lebensraum für Pflanze, Tier und Mensch —

In den letzten Jahren hat sich als neuer Wissenschaftszweig die sog. Ökologie entwickelt, deren Aufgabe es ist, sich mit der Forschung nach den Standortbedingungen zu beschäftigen. In dieser Eigenschaft gehört die Ökologie zu den notwendigen Grundlagen eines fortschrittlichen Städtebaues.

Der Referent, der als Biologe und Landschaftsplaner ein eigenes Büro in Siegburg führt, hat an der praktischen Durch-

führung städtebaulicher Aufgaben mitgewirkt, z. B. bei dem Entwurf der neuen Stadt Wulfen im Auftrag des verstorbenen Stadtplaners Professor Fritz Eggeling.

Herr Dr. Dahmen zeigte in seinem Vortrag, unterstützt durch Lichtbilder und Karten, daß bei Stadtplanungen und Stadterweiterungen neben gestalterischen und technischen Fragen vor allem auch die Veränderungen der naturgegebenen Lebensgemeinschaften durchdacht und sorgfältig bei der Planung berücksichtigt werden müssen.

### Asphaltstraßen durch den Heidepark

Von Dr. Carlson

Viele Menschen aus dem norddeutschen Raum — besonders aus Hamburg und Bremen — haben in diesem Jahre wieder Erholung und Entspannung im Naturschutzpark Lüneburger Heide gefunden. Wenn ihre Zahl wie in den Vorjahren mit 3 Millionen Menschen angesetzt wird, so ist sie sicher nicht zu hoch gegriffen. Wenn aber 3 Millionen Menschen sich alljährlich in diesen rund 200 qkm großen Naturschutzpark gezogen fühlen, ohne daß dafür irgendwie gewonnen wird und ohne erwarten zu können, dort sei „etwas los“, so läßt sich keine überzeugendere Rechtfertigung für diese Einrichtung finden.

Der Mensch unserer Tage braucht einen Ausgleich für die Belastungen des Alltags und das Leben in der Großstadt. Er spürt selber dieses starke Verlangen nach dem Erlebnis der freien Natur sowie reiner Luft und damit die Notwendigkeit eines biologischen Ausgleichs. Deshalb ziehen alljährlich Millionen von Menschen hinaus in den Heidepark, ungerufen und ohne besondere Werbung. Sie alle rechtfertigen auch die Aufwendungen der Länder und des Bundes für den weiteren Ausbau und die Erhaltung dieser Erholungslandschaft.

Um so mehr verwundert die Einstellung und das Vorgehen einer anderen staatlichen Verwaltungseinheit, nämlich des Kreises Harburg, in den der nördliche Teil des Heideparks fällt.

Erinnern wir uns: Vor drei Jahren beantragte der Kreistag des Landkreises Harburg, die Schutzvorschriften für den Heidepark zu lockern. Der Naturschutz sollte nach den Vorstellungen dieses Kreistages in den weniger straffen Landschaftsschutz umgewandelt werden. Er hätte den Grundeigentümern u. a. eine freiere Verfügung über ihren Boden gestattet. Die Heide hätte parzelliert und stufenweise verkauft oder verpachtet werden können. Die Landesregierung in Hannover versagte diesem Antrag ihre Zustimmung. Und jetzt?

Am 25. September 1967 war im Hamburger Abendblatt zu lesen, Oberkreisdirektor Dr. Andreas Dehn (Landkreis Harburg) habe in der Kreistagssitzung vom 22. August 1967 den „hochbrisanten“ Vorschlag gemacht, man müsse in Erwägung ziehen, auch innerhalb des Naturschutzgebietes Wanderstraßen zu bauen, damit die Ausflügler näher an die Naturschönheiten herankommen könnten. Dem stimmte der CDU-Abgeordnete Karl Buchholz aus Döhle zu und aus dem Kreishaus war zu erfahren, man müsse sich nach den Zielen motorisierter Touristen richten und nicht nach den wenigen „romantisierenden Wandervögeln“.

Bisher war das Kerngebiet des Heideparks für Kraftfahrzeuge gesperrt. Dafür standen 120 Pferdekutschen bereit, den Besucher durch den Park zu fahren, wenn er nicht laufen konnte oder wollte. Das gesamte Naturschutzgebiet rund um den Wilseder Berg wird heute von zwei Straßen durchzogen und für den Autofahrer erschlossen. Von Sahrendorf über Undeloh nach Inzmühlen führt die eine und von Behringen über Haverbeck nach Wintermoor die andere. An die-



sen beiden Straßen hat der Verein Naturschutzpark mit erheblichem Kostenaufwand viele vorbildliche Parkplätze anlegen lassen. Von ihnen führen gekennzeichnete Wanderwege zu den schönsten Punkten des Heideparks. „Steig aus und wandere“ ist das Motiv, unter dem die Besucher des Heideparks stehen und stehen wollen, wenn sie ihn besuchen.

Gegen die geplanten Asphaltstraßen für den Autowanderer hat sich in erfreulicher Einmütigkeit die gesamte norddeutsche Öffentlichkeit gewendet. Vor allem Hamburger Zeitungen wurden mit Leserzuschriften bestürmt, alle voller Proteste und keine befürwortend für die Pläne des Kreises Harburg. Ausgebaut und dem Kraftverkehr geöffnet werden sollten nach den bisherigen Erörterungen die Straßen von Undeloh nach Wilsede. Ein lokaler Bedarf für eine derart ausgebaute Straße besteht nicht, denn in Wilsede beispielsweise gibt es keine selbständigen landwirtschaftlichen Betriebe mehr. Der noch bestehende ist vom Verein Naturschutzpark angepachtet und der Verein wendet sich gegen Benzingeruch und Kraftfahrzeuglärm in der Heide. Er hat sich sogar bereit erklärt, die Mehrkosten für eine Verbesserung des Weges Undeloh—Wilsede durch Kopfsteinpflasterung zu tragen, wenn die Straße weiterhin für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt bleibt. Auf dieses Angebot ist der Landkreis nicht eingegangen. Statt dessen wurde seitens der Landkreis nicht eingegangen. Statt dessen wurde seitens der Landkreises Harburg rechtlich nicht haltbar.

Es gehört aber keine große prophetische Gabe dazu, zu erkennen, daß den Erschließungsstraßen durch die Heide sehr bald die Landmesser und die Bauhandwerker folgen werden. Dann ziehen Zäune durch den Heidepark und nicht mehr Millionen von Menschen, die in dieser letzten Oase der Stille Entspannung und Erholung suchen.

Wie stellen sich die Anwohner dazu, die es doch zunächst einmal angehen müßte? Der Verkehrsverein Undeloh befürwortet zwar die Ausbesserung der Straße von Undeloh nach Wilsede durch Verlegen eines Kopfsteinpflasters. Auch er ist jedoch gegen eine Schwarzdecke und wendet sich ganz entschieden gegen die Öffnung dieser Straße für den allgemeinen Verkehr. Andere Anwohner, die jetzt durch Kutschfahrten einen zusätzlichen Verdienst haben, fürchten um diese Einnahmequelle. Natürlich gibt es auch Bewohner, für die das allgemeine Verkehrsverbot un bequem ist und die es gelockert sehen möchten. So befürwortet Pastor Scharffetter aus Undeloh eine bessere Straßenverbindung nach Ollsen, weil die Konfirmanden jetzt den direkten Weg durch den Wald nehmen müssen. Einen Postbus, der von Hanstedt über Ollsen fährt, befürwortet er der Kinder wegen, die in die weiterführenden Schulen nach Buchholz müssen.

Offensichtlich hat Herr Dr. Dehn nicht damit gerechnet, daß er Sturm ernten wird. Schon Anfang September ließ er verlauten, er habe nur darauf hingewiesen, es sei nötig, die

landschaftlichen Schönheiten des Kreises durch Straßen zu erschließen. Nicht allen Menschen sei es möglich, in das Naturschutzgebiet zu wandern. Alte und Gehbehinderte müßten die Möglichkeit haben, mit dem Auto direkt in die Wandergebiete hineinfahren zu können. Noch deutlicher war die Abschwächung anlässlich der 18. Nordheide-Pressefahrt des Fremdenverkehrsverbandes Nordmark vom 27. August 1967. Bei dieser Gelegenheit betonte Dr. Dehn ebenfalls, es werde keine Autostraßen über den Wilseder Berg geben, und er habe mit seinen Hinweisen auf der letzten Kreistagssitzung keinesfalls die Straße von Undeloh nach Wilsede gemeint. Aus den Aussagen des Kreistagsabgeordneten Eck (Winsen/Luhe) und des Bürgermeisters von Holm/Seppensen, Hoyer, ergab sich aber Presseberichten zufolge, daß im Landkreis Harburg die Asphaltierung dieser und auch weiterer Straßen im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide lebhaft erörtert wird. Noch zwei Tage zuvor, am 25. August 1967, wurde einem Vertreter des Vereins Naturschutzpark von der Kreisverwaltung in Winsen eröffnet, der Landkreis Harburg plane den Ausbau der Straße von Undeloh nach Wilsede und die Öffnung dieser Straße für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr, weil eine weitere Sperre dieser Straße nach Ansicht des Landkreises Harburg rechtlich nicht haltbar sei. Mit diesen Arbeiten solle bereits im Herbst 1967 begonnen werden. Der Verein Naturschutzpark möge deshalb in Wilsede die Ausweisung und Herrichtung ausreichender Parkplätze vorsehen. Parkplätze am Fuße des Wilseder Berges, am Rande des Toten- und des Steingrundes rund um Wilsede, das wäre das Ende des ältesten Naturparks Deutschlands.

Dieser Gedanke ist keineswegs etwa absurd, denn schon Anfang August 1967 unterrichteten auch die Regierung in Lüneburg und der Bürgermeister von Undeloh den Verein Naturschutzpark, der Landkreis Harburg plane den Ausbau der Straße nach Wilsede. Ein offizieller Antrag des Landkreises zum Ausbau dieser Straße lag bis Mitte September 1967 beim Regierungspräsidenten Lüneburg noch nicht vor. Ein solcher Antrag würde auch kaum Aussicht auf Genehmigung haben. Es ist sogar fraglich, ob er überhaupt im Kreistag eine Mehrheit findet, denn nach Ansicht eines Mitgliedes seines Bau- und Planungsausschusses wird sich bei der derzeitigen Zusammensetzung des Harburger Kreistages mit Sicherheit keine Mehrheit für diese Straßenbaupläne finden. Nach Ansicht seines Oberkreisdirektors jedoch kann man auf die Dauer den motorisierten Ausflügler nicht mehr aus dem Park heraus halten. Die Entwicklung in allen Kulturländern, nicht nur den europäischen, hat gezeigt, daß derartige Erholungsgebiete heute eine unabweisliche Notwendigkeit der Daseinsvorsorge für den Menschen unserer Tage bilden. Heute wie vor 3 Jahren wird aber auch offenbar, daß im Heidepark starke Individualinteressen am Werke sind, deren Anfängen es zu wehren gilt, damit nicht Millionen von Menschen zugunsten einiger weniger von den lebensnotwendigen Erholungsmöglichkeiten ausgeschlossen werden.

# VOLKSBANK

BREMEN-NORD



VEGESACK  
Am Sedanplatz



mit angeschlossener Bausparkasse Schwäb.-Hall AG.  
und deutscher Genossenschafts- Hypothekenbank  
AG. Hamburg



LESUM  
Hindenburgstraße 3

**dient der Bauwirtschaft!**



## Heinrich-Wiepkings-Preis 1967

an Diplomgärtnerin Gudrun Bronner, Karlsruhe

Professor Heinrich Fr. Wiepking hat durch sein Lebenswerk die Garten- und Landschaftskultur einzigartig gefördert. Um seine Verdienste beim akademischen gärtnerischen Nachwuchs bewußt zu halten, stiftete die Deutsche Gartenbau-Gesellschaft aus Anlaß seines 70. Geburtstages am 23. März 1961 den Heinrich-Wiepkings-Preis. In der Stiftungssatzung ist niedergelegt, daß Professor Wiepking, solange es ihm möglich ist, allein den Preisträger erwählt.

*Durch diesen Preis soll ein junger, umfassend gebildeter Gärtner die Bestätigung erhalten, daß er sich im Sinne der Lebensarbeit Professor Wiepkings entwickelt und daß man Großes von ihm erwartet.*

Anläßlich der Preisübergabe am Donnerstag, dem 21. September 1967 in Karlsruhe, der Stadt der Bundesgartenschau 1967, hielt Professor Dr. h. c. Heinrich Wiepking einen längeren Vortrag über

### „Die Frau als Gärtnerin“

in dem er eingangs u. a. sagte:

Das Thema ist größer als es von einem Menschen dargestellt werden könnte. Der Garten ist älter als der Ackerbau. In den Waldlandschaften bedurften Jäger, Fischer und Hirten einer lebensnotwendigen Zukost, die der dunkle, feuchte und kühle Wald nicht bot. Im Garten, geschützt gegen Wildwuchs, Wurzelfäulnis und Tierfraß, Schattendruck, Wind und Wetter, wurden die Pflanzen in gelockerter nährstoffreicher Erde angebaut, wo sie sich voll entfalten und ausreifen konnten.

Im Anfang der Siedhaftwerdung auf den Siedlungsblößen im sonst noch geschlossenen Walde war der Garten das Reich der Frau, der Arbeit und Beseelung brachte.

Unter Garten verstand man einst das Ganze, die Stelle: Haus, Hof und Garten. Die Frauen der Waldvölker der Alten Welt tragen noch heute Gartennamen, Irmgard, Hildegard, Adelgard und andere. Früh wurden im besonnten, geäunten, umhagten Garten auch Pflanzen aus trockenen und wärmeren Klimazonen angebaut. Zwiebeln und Kräuter der Steppen, Zukost auch für das Vieh. Und sicherlich auch bald Rosen und duftende schön blühende Stauden. Unsere Frauen Anne-rose, Rosemarie, Margarete, Iris und Veronika, Violet und Daisy haben Ahnen, die vor Jahrtausenden in den Gärten der Vorfahren die Pflanze in die Hand nahmen. Der Mann rodete das Land, die Frau pflanzte, tränkte und pflegte die Pflanze, bewahrte sie vor Unbill. Die Pflanze steht dem Herzen der Gartenfrau nahe. Bei ihr gibt es keine Trennung von Herz und Geist. In frühen Zeiten war der Wald noch Utgard, dräuende lebensfeindliche Umwelt. Aus dunkler Erde komend öffneten sich im Garten strahlend die Blumen in ihrer vollen Pracht dem All, dem Kosmos, der beflügelten Welt und dem Menschen. Eitel Freude bot der Garten in allen Jahrtausenden. In Kroatien und Bulgarien, in Schweden und England, in allen ehemals vom Wald bedeckten Ländern tragen die Frauen die Namen der Gartenblumen. Männer tragen andere.

Die Pflanze ist älter als der Mensch. Ohne Pflanzenwuchs ist unser Dasein nicht denkbar. Die dünne Haut der Erde, aus der wir leben, muß um so mehr gepflegt werden, als die Menschheit sich vermehrt. Vor 5000 Jahren schon gab es eine Hochschule für Gartenbau in China. Sumerer, Ägypter des Alten Reiches, Kreter, frühe Perser, Griechen, Inder, Römer und Araber erließen zweckdienliche Gesetze für einen sinnvollen, planmäßigen Gartenbau. Der Garten ist der älteste Kulturbegriff und erstes Sondereigentum. Art und Sitte, Freiheit, Freude und Frohsinn, Recht und Frieden sind Grundbegriffe des Gartendaseins. Sie sind aus der Wortgeschichte abzulesen.

**Dankansprache der Preisträgerin des Heinrich-Wiepkings-Preises 1967, Diplom-Gärtner Gudrun Bronner, anläßlich der Generalversammlung am 21. September 1967 in Karlsruhe**

Bitte erlauben Sie mir, sehr geehrter Herr Professor Wiepking, daß ich meiner Dankansprache einen Satz aus Ihrem

1927 erschienenen Buch „Garten und Haus“ voranstelle, der mir für unser gesamtes Tun wesentlich erscheint: „*Städtebau ist untrennbar verbunden mit der Kunst des Gartens und der schwierigeren: der Erhaltung und Veredelung der Landschaft.*“

*Heute kann die Stadt nicht mehr als eine aus sich heraus betrachtete Einheit begriffen werden. Die Beziehungen und Auswirkungen der Stadt auf das Umland sind weiter und vielfältiger geworden. Aus der großen Zahl der Einflüsse ergibt sich eine außerordentliche Mannigfaltigkeit der Verhaltensweisen und Leitbilder. Die Wertvorstellungen sind relativiert und immer weniger kann sich das Verhalten auf eingelebte Gewohnheiten stützen. Hierdurch ist der Mensch vor die Notwendigkeit gestellt, selbstverantwortlich die Voraussetzungen des Zusammenlebens zu regeln. Immerfort Jetztbewältigungen erlinden zu müssen führt aber zu einer zwangsläufigen Unsicherheit.*

*Wie soll der Rahmen beschaffen und geordnet sein, in dem sich das Leben der Menschen abspielt, der ihm ein Optimum an Wohlergehen verspricht? Mitscherlich schreibt: „Um unsere Städte anders wachsen zu lassen als es jetzt geschieht, müßten wir uns erst wieder für sie verantwortlich, von ihnen angesprochen fühlen. Die Städte aber werden nicht ansprechbar werden, bevor wir nicht mit Leidenschaft über sie nachgedacht haben.“*

Die Zusammenarbeit aller, die sich darum bemühen, das Dasein für die Menschen wohnlicher zu machen, ist unerläßlich. Doch bleibt die Frage offen, wie die Verantwortung für die Zukunft unserer Städte bei der Öffentlichkeit geweckt werden kann.

Schlagworte wie: Versteinerung unserer Städte, Ausverkauf der Landschaft, Grüne Oasen — charakterisieren die allseitige Verwirrung. Bauen und Gärten, Städte und Landschaft schließen einander nicht zwangsläufig aus, sondern sind notwendige Ergänzungen.

Eine der großen Leistungen des Menschen besteht in der Schaffung seiner Gärten, die über die Zweckmäßigkeit hinaus, ein Ort der Freude und Besinnung sind, eine unerschöpfliche Quelle für Dichtung und Malerei. Gärten, untrennbar mit dem Begriff Bauen verbunden, Spiegel großer Kulturen, die wir bewundern. Wir können nicht mehr in die Vergangenheit zurückkehren, die selbst ein instabiler Zustand, einem Ziel zustrebte, das unsere Gegenwart bedeutet, deren Vorteile sicher nicht aufgegeben werden wollen.

Diese Gegenwart verlangt von allen Beteiligten kritisches Neudurchdenken unserer Gesamtsituation, Loslösung von überkommenen Bindungen, um die Freiheit zur Verwirklichung von besseren Einsichten zu erhalten. Hierbei wird die Forderung nach einer sinnvollen Ausnutzung des Bodens dringender denn je. Wenn unser aller Ziel die gestaltete und nicht die nur agglomerierte Stadt ist, in der wir leben wollen, dann heißt das auch, mit Leben erfüllte Grünräume zu schaffen, die in sinnvollem Zusammenhang mit dem städtischen Wohnen verstanden werden müssen.

*Die Einheit von Baukörper und Freiraum ist untrennbar, und doch war die Zusammenarbeit von Hochbau- und Gartenbauarchitekten in den vergangenen Jahrzehnten nur wenigen in irrtümlicher Weise vergönnt. Gewiß, die Aufgabe an sich wäre im Idealfall am besten von einer Person zu lösen. Die Beteiligung mehrerer erfordert gegenseitige Sachkenntnis und großes Einfühlungsvermögen, um im Gespräch die gemeinsame Arbeit vorzubereiten.*

*Der Weg zur Zusammenarbeit ist uns besser geebnet für die vielfältigen Aufgaben im städtischen und ländlichen Bereich wie in der Landschaft.*

*Als gleichberechtigte Partner in dem Bemühen um die Gestaltung einer menschenwürdigen Umwelt, geht an uns die Forderung, Architekten der Freiräume zu sein. Von Freiräumen, die zum Gebrauch und Nutzen, zur Freude menschlichen Lebens und der menschlichen Begegnung geschaffen werden, in denen Form und Funktion in einem logischen Zusammenhang begreifbar sind und die Pflanze das Unverwechselbare eines Ortes unterstreicht.*



## Deutscher Rat für Landespflege

Aus dem Tätigkeitsbericht der DGG 1966/67

Dieser Rat wurde vor fünf Jahren zur Verwirklichung der Thesen der **Grünen Charta von der Mainau** auf Wunsch des Bundespräsidenten von Graf Bernadotte berufen, der selbst Sprecher des Rates ist. Daher sind die Verbindungen zwischen unserer Gesellschaft und Deutschem Rat nicht nur aus bürotechnischen Gründen eng, sondern auch deshalb, weil das Präsidialmitglied der DGG, Prof. Dr. Gerhard Olschowy, Geschäftsführendes Mitglied des Deutschen Rates für Landespflege ist. In der Berichtszeit gab der Deutsche Rat nicht nur drei weitere Hefte seiner Schriftenreihe heraus, er hielt auch drei Vollsitzungen, die sich mit sehr konkreten Fragen praktischer Landespflege beschäftigten, ab. In den fünf Jahren seines Wirkens hat der Deutsche Rat für Landespflege viele der ihm gestellten Aufgaben mutig und zielsicher angepackt. Vieles davon ist der Öffentlichkeit zur Kenntnis gekommen, manches ist infolge der Schwere der Probleme langfristig in Bearbeitung. So wurde bereits 1964 beschlossen, sich den Rechtsfragen der Landespflege zuzuwenden, und die besten Fachkenner der Bundesrepublik konnten dafür gewonnen werden. Bereits im Oktober 1964 referierten bei einer Ratssitzung in Kassel: Dr. Erhard Mäding, Köln, über die derzeitigen deutschen Gesetze und die noch zu regelnden Sachgebiete der Landespflege; Stadtverwaltungsdirektor Pohl, Köln, über den Entwurf eines Grüngesetzes; Prof. Dr. Asal, Freiburg, über den Entwurf eines Rahmengesetzes für Naturschutz und Bundesverfassungsrichter Prof. Dr. Stein, über das ausländische Recht der Landespflege.

Auf Grund dieser umfassenden Darlegungen berief der Deutsche Rat einen Rechtsausschuß unter dem Vorsitz des Ratsmitgliedes Bundesverfassungsrichter Prof. Dr. Stein und beauftragte den Ausschuß mit der Bearbeitung des Fragenkomplexes zu konkret faßbaren Thesen.

In zweijähriger Arbeit hat der Rechtsausschuß, dem außer Prof. Dr. Stein noch Prof. Dr. Buchwald, Hannover, der Hauptgeschäftsführer der Interparlamentarischen Arbeitsgemeinschaft, Wolfgang Burhenne, Bonn, Dr. Mäding, Köln, Prof. Dr. Gerhard Olschowy, Bad Godesberg, Dr. Stich, Mainz, und Dr. Zwanziger, Mainz, angehören, Leitsätze für gesetzliche Maßnahmen zur Landespflege erarbeitet. Am 3. März 1967 wurde diese außerordentlich bedeutsame Arbeit auf einer Ratssitzung in Bonn vorgetragen und einstimmig angenommen.

Die Leitsätze wurden am 15. Juni 1967 bei einer gemeinsamen Pressekonferenz der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft und des Deutschen Rates für Landespflege von Karlsruhe aus der Öffentlichkeit übergeben, um — wie Bundespräsident Dr. Lübke in seinem Vorwort zu den Leitsätzen schrieb — den Parlamenten und Regierungen eine Fülle wertvoller Hinweise für ihre verantwortungsvollen Aufgaben im Interesse des Landes und der Bevölkerung zu geben.

### Mehr als ein Vogelparadies!

Ungeahnte Auswirkung des Staustufenbaues

Von Kurt Becker

Aus Kreisen des Natur- und Landschaftsschutzes wird allenthalben und immer wieder die Klage laut, daß durch den fast atemberaubenden Aufschwung unseres Wirtschafts-

lebens mit seinen Folgeerscheinungen zwangsläufig auch eine tiefgreifende Umgestaltung unserer heimischen Landschaft Platz greift, die einer nicht wiedergutzumachenden Zerstörung gleichkommt. Es muß leider zugegeben werden, daß diese Mahnrufe nur zu oft berechtigt sind. Erfreulicherweise gibt es aber auch Gegenbeispiele, in denen sich notwendig gewordene Eingriffe in die Naturlandschaft letzten Endes und ganz unerwartet zum Segen für die Tier- und Pflanzenwelt solcher von der Technik „in den Griff genommenen“ Gebiete ausgewirkt haben. Ein ganz hervorragendes Beispiel hierfür bietet die bei der nordrhein-westfälischen Stadt Schlüsselburg am 19. April 1956 in Betrieb genommene Staustufe im Stromlauf der Mittelweser. Die vom Durchgangsverkehr abgeschnittene Weserschleife hat sich oberhalb des Wehres in den vergangenen Jahren zu einem idealen Paradies für die Vogelwelt entwickelt, das im nordwestdeutschen Raume als einmalig gilt. Augenfällig wird dieses Bild besonders in den Herbst- und Wintermonaten, wenn während der Zugzeiten zahlreiche Vogelarten, darunter viele Wasservögel aus Nordeuropa, auf dem durch den Schleusenkanal abgetrennten Wehrraum der Weser einfallen, sich dort für kürzere Zeit aufhalten oder sich ihr Winterquartier hier suchen. Vor allem sind es Enten, Gänse, Schwäne, Sägerarten und Tauchvögel, die sich dort oft zu Tausenden versammeln und so zu einem Erlebnis für jeden nur halbwegs naturnahen Beobachter werden.

Der hier auf engem Raume konzentrierte Arten- und Individuenreichtum bietet, ohne weite Reisen unternemen zu müssen, die besten Möglichkeiten, auch solche Vögel kennenzulernen, die bei uns nicht vorkommen oder längst ausgestorben sind. Ortsnahe Vogelfreunde haben diese Chance frühzeitig erkannt und seit dem November 1962 einen regelmäßigen Beobachtungsdienst eingerichtet, über den jetzt erste zusammenfassende Berichte, verfaßt von Hans-Georg Niermann, Lehrer in Gorspen-Vahlsen, vorliegen. Aus ihnen ist zu entnehmen, daß im Bereich der Staustufe Schlüsselburg und seiner näheren Umgebung bis zum April 1965 insgesamt 154 Vogelarten nachzuweisen waren. „Darunter sind mit Sicherheit 70 Arten Brutvögel. 46 Arten treten als regelmäßige oder häufige Gäste auf. 32 Arten müssen noch als seltene Gäste bezeichnet werden. Hinzu kommen noch 6 Arten, deren Brüten möglich, aber nicht festgestellt ist.“ Diese Beobachtungen wurden in mehr als 150 Kontrollgängen von Vogelkennern vorgenommen, die sich in Heimsen am 9. Januar 1965 zu einer Ornithologischen Schutz- und Arbeitsgemeinschaft Mittelweser zusammenschlossen haben. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, dafür zu werben, diesen Landschaftsteil unter Schutz zu stellen und ihn hinsichtlich seiner Tier- und Pflanzenwelt zu durchforschen.

Die ersten Erfolge dieser Bemühungen zeichnen sich bereits ab. Zunächst ist erreicht worden, daß das Gebiet an der Staustufe am 8. März 1965 „einstweilig“ unter Landschaftsschutz gestellt worden ist. Es umfaßt oberhalb des Wehres die etwa fünf Kilometer lange Wasserfläche des Weserbogens und achthundert Morgen Wiesen, Weiden und Ackerflächen am rechten und am linken Ufer des Wehrraumes der Weser sowie die am Rande liegende Neuhofer Gutsanlage und eine aufgelassene Kiesgrube. Ein ausgezeichnete Farbfilm wurde von Dr. med. Rolf Lachner, Dünne, über die „Wasservögel auf der Staustufe Schlüsselburg“ aufgenommen. Er ist mit seinen winterlichen Bildern in Fach- und

# JOH. HARMS

## BAUBESCHLAG-GROSSHANDLUNG

Sonderbeschläge für Geschäfts-, Behördenbauten  
und öffentliche Gebäude

BREMEN-HEMELINGEN

Diedrich-Wilkens-Straße 39/45

Telefon Sa.-Nr. 45 00 01

Gute  
Parkmöglichkeit  
am Hause







Laienkreisen überall in der Bundesrepublik auf großes Interesse gestoßen. Daneben haben fachlich gut orientierte Artikel in der örtlichen Tagespresse und kleine Ausstellungen die Öffentlichkeit über das Geschehen an der Staustufe unterrichtet.

Neben der Bestandsaufnahme der vorkommenden Vogelarten, die in sich schon ihren Wert besitzt, sind bereits die ersten wissenschaftlichen Untersuchungen angelaufen. Als erste wurde von Friedrich-Wilhelm Bruns aus Döhren, einem Kandidaten der Pädagogischen Hochschule Bielefeld, eine nahrungsökologische Arbeit an Hand von Mageninhaltsuntersuchungen der Bläuhuhn-Winterpopulation an der Staustufe vorgelegt. Ähnliche Forschungen sollen auch an anderen Wasservögeln, vor allem Enten, vorgenommen werden. Diese Fragen stehen in Zusammenhang mit einem Forschungsprogramm über die Wasserflora und -fauna und deren Bedeutung als Nahrungsquelle für die zahlreichen die Staustufe aufsuchenden Vogelarten, welches in Zusammenarbeit zwischen der Pädagogischen Hochschule Bielefeld und dem Landesmuseum für Naturkunde in Münster (Westf.) durchgeführt werden soll.

Ein Hemmnis und erheblicher Störungsfaktor droht jedoch, die Durchführung des Programmes zu gefährden. Die bereits erwähnte „Einstweilige Sicherstellung“ der Landschaftsteile im Bereich von Heimsen/Schlüsselburg ist vorerst nur bis zum 31. Dezember 1967 gewährleistet, wie aus dem Amtsblatt des Regierungspräsidenten in Detmold, Nr. 50 vom 12. Dezember 1966, hervorgeht. Es wäre wünschenswert, wenn eine endgültige Regelung erreicht werden könnte, die das Gebiet auch in Zukunft unter Schutz stellt, denn die Weserschleife bietet neben den Beobachtungen an seltenen Vögeln noch die einmalige Gelegenheit, vergleichende Untersuchungen über die Selbstreinigung des Wassers eines Flusses unter natürlichen Bedingungen vorzunehmen, wenn nicht ausgerechnet ein Teil dieser Stromstrecke — der Wehrraum wäre. Zwar ist nach der Bekanntmachung des Wasser- und der Mittelweser bei Schlüsselburg von km 233,50 (oberhalb des Schöpfwerkes Heimsen) bis km 236,35 (oberhalb des Wehres) — für den Wasserskisport freigegeben worden. Schiffahrtsdirektion Hannover vom 1. März 1966 das Wasserskifahren hier nur in den Monaten Juli bis September, und zwar von 10 bis 17 Uhr an Sonnabenden, Sonntagen

und gesetzlichen Feiertagen, gestattet, doch ist es nicht zu vermeiden, daß trotz dieser Begrenzung Beunruhigungen unter den dort brütenden Vögeln eintreten, auch wenn beim Wasserski zu beiden Ufern ein Mindestabstand von zwanzig Metern einzuhalten und das Auspuffgeräusch der Motoren weitgehend zu dämpfen ist. Motorboote haben ansonsten auf dem gesamten Schlüsselburger Wehrraum Höchstgeschwindigkeiten nach einer Anordnung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hannover vom 16. September 1965 zu beachten.

Ein zwar nicht so augenfälliger, aber dennoch schwerwiegender Schaden an der unter Wasser lebenden Tier- und Pflanzenwelt der Uferzone kommt hinzu. Durch das aufgestaute Wasser der Weser sind ihre Ufer oberhalb der Staustufe noch nicht wieder mit einer ihr gemäßen Pflanzengesellschaft besetzt. Es wäre eine wichtige Aufgabe, die Wiederbesiedlung und ihre Folgen auf die Ufer sowie das Wasser selbst zu beobachten. Die Zusammensetzung der Schwebeorganismen: tierischer und pflanzlicher Natur der Weserschleife wird sich auch verändern und im Gefolge davon ebenfalls die der Fische und ihrer Nährtiere. Dieses empfindlich reagierende Zusammenspiel der Lebewelt mit der für sie durch die Technik neu geschaffenen Umgebung wird aber durch robuste Eingriffe von außen, wie ihn der Wassersport mit Motorbooten mit sich bringt — ganz abgesehen von der erheblichen Ölverschmutzung, die er zwangsläufig verursacht —, weitgehend beeinträchtigt. Der Gesetzgeber sollte sich ernsthaft die Frage vorlegen, womit der Allgemeinheit, auf lange Sicht gesehen, mehr gedient ist: mit der nur wenigen Bürgern zugute kommenden Erlaubnis, auf dem Wehrraum bei Schlüsselburg Wassersport zu betreiben, oder mit der Möglichkeit, Generationen von Lehrern und wissenschaftlich interessierten Laien Gelegenheit zu bieten, hier im Landkreis Minden die einmalige Aussicht zu haben, Kenntnisse über das Lebensgefüge einer technisch beeinflussten Naturlandschaft zu ermitteln und weiterzugeben.

Für den letzten Gesichtspunkt seien nur zwei Beispiele angeführt: Es war überraschend, hier festzustellen, daß auch in strengen Wintern die Weserschleife trotz ihrer geringen Fließgeschwindigkeit des Wassers offene Stellen aufweist, auf denen oft Tausende von Wasservögeln beobachtet werden können. Seinen Grund findet diese Erscheinung in der Erwärmung der Weser durch die Kühlwässer, welche von den stromauf gelegenen Werken in das Flußbett eingeleitet werden. Das ist auch eine Folge unseres technischen Zeitalters, die nicht vorausgesehen werden konnte und die sich dennoch zum Nutzen der Vogelwelt auswirkt, welche hier sonst keine Überwinterungsmöglichkeiten haben würde. Durch den Stau der Weser ist auch der Grundwasserspiegel oberhalb der Staustufe angehoben worden. Dadurch haben Frösche und Molche einen erweiterten Lebensraum gefunden, der dazu geführt hat, daß sich in diesem Bereich Störche vermehrt angesiedelt haben. Wer würde sich nicht darüber freuen! Aber in der Erkenntnis dieser Zusammenhänge liegt erst der eigentliche Bildungswert solcher Beobachtungen.

Wenn die Möglichkeit dafür geschaffen und genutzt wird, werden sich aus derartigen Beobachtungen zweifellos noch viel wesentlichere Erfahrungen ergeben und möglicherweise auch für den wirtschaftenden Menschen ableiten lassen. In diesem Sinne dürfte die Staustufe Schlüsselburg mehr sein können als nur ein paradiesischer Überwinterungsort für Wasservögel.



## Feuerversicherungsanstalt der Freien Hansestadt Bremen

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

Wir dienen auch mit anderen Versicherungen!



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



**Bremer Treuhandgesellschaft**

(einschl. Deutsches Heim)

Das zu Ende gehende Geschäftsjahr 1967 gehört zu den stärksten seit der Gründung. Die Arbeit der Bremer Treuhand hat eine beträchtliche Ausdehnung erfahren, wie folgende Zahlen zeigen:

Bauvorhaben	Gewerbe-		
	Häuser	Wohnungen	objekte
Überhang 1966/67	193	1025	29
Baubeginn 1967	243	1467	14
Bauvolumen 1967	436	2492	43
Fertigstellung 1967	170	970	7
Überhang 1967/68	266	1522	36
fertig geplant und finanziert	275	654	—
fertig geplant und 1968 zu finanzieren	321	1340	—
voraussichtliches Bauvolumen 1968	862	3516	36

Die Räume und Städte, in denen die Gesellschaft tätig war, zeigt nachstehende Aufstellung:

	Über-	1966/67	Bau-	1967	Fertig-	1967
	hang		beginn		stel.	
Bremen	121	629	115	433	120	605
Bremerhaven	—	—	3	121	—	—
Niedersachsen	44	65	—	—	25	51
Stadt Braunschw	12	233	22	566	9	216
Harksheide	4	30	97	332	—	—
Berlin	11	62	6	15	11	62
München	1	6	—	—	1	6
	193	1025	243	1467	166	940

Diese bemerkenswerte Ausdehnung der Aufgaben wurde herbeigeführt durch die rasch aufeinanderfolgende Auflage von 11 HB-Fonds mit einem Gesamtvolumen von rd. DM 152,2 Millionen. Zwei wesentliche Ziele sind es, die mit Hilfe dieses neuartigen Finanzierungssystems erreicht werden. Durch die Aufbringung des Eigenkapitals von rd. DM 47,5 Millionen über die Zeichnung von HB-Anteilen wird es möglich, in erheblich größerem Umfang Mietwohnungen für die sozial schwachen Bevölkerungskreise zu schaffen; diese Aufgabe auf gemeinnütziger Basis zu lösen, scheiterte oft an der Möglichkeit, die mit der Hereinnahme öffentlicher Mittel oder Bürgschaften verbundene Pflicht zur Aufbringung von 10—15% echten Eigenkapitals zu erfüllen. Diese Sorge hat die Bremer Treuhand angesichts der immer vorzeitigen Überzeichnung jedes neu aufgelegten Fonds nicht mehr. Zugleich ist mit dem so engagierten Eigenkapital aber auch echtes Eigentum verbunden, das bei der von der Bremer Treuhand gewählten Konstruktion in beliebigen Teilabschnitten gestreut werden kann.

In den obigen Leistungszahlen sind die Fonds-Objekte der HB-Fonds 1—10 enthalten. Es sind die diversen Bauvorhaben in

**Bremen-Stadt:** Altenwall, Gr. Annenstraße, Bräut-/Güntherstraße, Charlottenhof, Faulenstraße, Freiligrathstraße, Hindenburgallee, Hastedt, Horn, Gr. Johannisstraße, Kreuzstraße, Kurfürstenallee, Lahnstraße, Neustadtswall, Osterholz; **Bremen-Nord:** Blumenthal, Neuenkirchener Weg, Burgdamm, Farge; **Bremerhaven:** Berliner Platz — Borriesstraße, Paschstraße; **Braunschweig:** Am Schwarzen Berge; **Berlin:** Alsterweg, Dahlemer Weg; **Deimenhorst:** Wildeshauser Straße; **Harksheide** (Hbg.).

In ihrem Prospekt über den HB-Fonds 11 berichtet die Gesellschaft über den Stand der Bauarbeiten der Fonds 1—10. Es wird aus Platzgründen hier darauf verwiesen. Ein Teil der Fonds-Objekte ist bereits abgerechnet. Die Abrechnungen über die Verwaltung der fertigen und bezogenen Objekte geht den Anteilseignern in den ersten Monaten des kommenden Jahres zu. Durch die HB-Fonds sind der Gesellschaft umfangreiche und dauernde Verwaltungsaufgaben erwachsen. Sie erfüllt gleichzeitig ihren satzungsmäßigen Grundsatz, keinen gesellschaftseigenen Grundbesitz anzu-

**Grether & Meier**

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

**Albert Ehlers & Co.**

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

**Hermann Wagschal**

Bautischlerei u. Innenausbau  
 Treppenbau

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

Großglaserei

**Georg Pusch**

Werkstatt für moderne  
 Verglasung

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

**HEINR. THOM**

ZENTRALHEIZUNGEN

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

**Bremer Brunnenbau  
Hugel & Gansch**

Bodenuntersuchungen und  
 Betonbohrpfähle  
 Preßbetonpfähle  
 Sickerbrunnen

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

Heinrich A. Block

Glasschleiferei, Spiegelfabrik  
 Marmorwarenfabrik

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

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

**ANTON MEYER**

Eisenbeton — Hoch- und Tiefbau

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



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

INHABER ALFRED RAHLF

BREMEN

Verlängerte Hemmstr. 21 - Fernruf 38 17 56



**I**m Baustoff = wie im Kohlenfach  
schützt man den Namen  
**STOLTENBACH**

## Franz Wilh. Felzmann

BAU- UND MOBELTISCHLEREI  
Innenausbau - Fenster - Treppen  
Möbel-Verkauf  
Spezialität: Zimmertürenbau  
BREMEN-HEMELINGEN, Hahnenstraße 19  
Ruf 45 14 18

## Herbert Albinger

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

## Th. Pöpper

Bauglaserei  
Bleiverglasung, Glasmalerei  
BREMEN, Doventorsdeich 25  
Ruf 31 17 36

## H. Strangmann

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

## Beleuchtungshaus

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

# KARL SCHUNKE

BAUGESCHÄFT

BREMEN, Horner Straße 73, Ruf 49 08 76

## Ludwig Sander

Malermeister  
BREMEN, Achterdiek 51, Ruf 48 20 17

## MICHELSSEN & WEYDEMANN

Verlegung sämtlicher Fußbodenbeläge  
z. B. Linoleum, PVC, Parkett  
Teppichauslegeware

Techn. Großhandel - Techn. Isolierungen  
Schwimmende Estriche

BREMEN-NORD, Tel.: 66 90 72 / 73  
An der Lobendorfer Mühle 5  
Fußboden-Ausstellungsraum: Lindenstr. 17  
Telefon: 66 41 35  
Blumenthal, Mühlenstraße 11  
Telefon: 66 90 72

## BERICHTE DER BETREUUNGSGESELLSCHAFTEN

schaffen, sondern ihr gesamtes Bauprogramm in private Hand zu überführen.

Unberührt bleibt die andere grundsätzliche und ideelle Aufgabe, soviel Eigentum wie möglich und gewünscht zu errichten und fleißigen Sparern anzubieten. In den Tabellen 1 und 2 sind rd. 800 Eigenheime enthalten.

Die Eigenheime werden nach den bewährten Typenentwürfen der Bremer Treuhand errichtet, deren Zahl inzwischen so groß geworden ist, daß jedem Geschmack, Raumbedarf und Geldbeutel Rechnung getragen wird.

In den vorgeplanten Objekten sind auch wieder solche enthalten, die eine städtebauliche Ordnung und Wirkung anstreben. Die Veröffentlichung von Bebauungsplänen wäre im Augenblick verfrüht. Sie bleibt der nächsten Ausgabe dieses Blattes vorbehalten.

## Nordbremische Gesellschaft für Wohnungsbau m. b. H.

Im Verfolg des letzten Berichtes können wir heute mitteilen, daß die am Lüßumer Ring bzw. davon nördlich und zwischen dem Neuenkirchener Weg sowie Ermlandstraße geplanten Ein- bzw. Mehrfamilien-Häuser bis auf 27 WE zum Jahresende 1967 fertiggestellt werden. Die zwischenzeitlich begonnenen Einzelobjekte sind schon zum größten Teil bezogen. Zur Arrondierung des gesamten mit Bebauungsplan 342 beschlossenen Bauobjektes bedarf es nunmehr noch der Durchführung eines Restbauvorhabens, das ca. 240 WE umfassen wird. Es wird versucht, dieses Gelände in Kürze zu erwerben, damit evtl. in den Jahren 1968/69 die Bebauung durchgeführt werden kann.

Die Gesellschaft hat zwischenzeitlich im **Ortsamtsbereich Blumenthal** Grundstücke für Einzelobjekte erworben und zwar an der Lüßumer Straße, Hakenwehrstraße, Schwaneweder Straße und Dillener Straße.

Das Projekt an der *Hakenwehrstraße* wird noch in diesem Jahr begonnen. Es umfaßt 24 WE, 1 Gaststätte und 7 Garagen. Die Errichtung erfolgt auf dem allseits bekannten Grundstück „Lüßumer Grund“.

An der *Lüßumer Straße* ist ein mehrgeschossiges Objekt geplant und zwar auf dem Grundstück der ehemaligen Gärtnerei Blendermann. Die Verhandlungen bezüglich der Bebauungsmöglichkeit werden z. Z. mit dem Bauamt Bremen-Nord geführt.

An der *Schwaneweder Straße* beabsichtigt die Gesellschaft 12 Mietwohnungen zu errichten und 1 Laden. Bei diesem Bauvorhaben handelt es sich um eine Lückenbebauung im Geschäftszentrum Lüßum.

An der *Dillener Straße* sollen 12 Mietwohnungen errichtet werden. Dieses Bauvorhaben ist abhängig von der Schaffung der Möglichkeit des Kanalanschlusses.

An der *Ecke Farger-/Kapellenstraße* ist ein Areal erworben worden, auf dem ebenfalls Mietwohnungen geplant sind. Das Bauvorhaben kann jedoch erst nach voller Herstellung der Kläranlage in Farge und der damit gegebenen Möglichkeit des Kanalanschlusses durchgeführt werden. Der Ankauf weiterer Grundstücke im Raum Blumenthal wird angestrebt. Die im **Ortsamtsbereich Vegesack** in Angriff genommenen Maßnahmen an der *Fährer Flur* wie auch an der *Hammersbecker Straße* (18 Mietwohnungen, 6 Garagen) sowie 6 Reihen-Eigenheime an der *Gärdesstraße* sind bzw. werden bis zum Jahresende fertiggestellt und bezogen. Weitere Bauvorhaben im Ortsamtsbereich sind an der *Löhstraße*, an der *Ludwig-Jahn-Straße*, an der *Hammersbecker Straße* sowie am *Schönebecker Hagen* geplant. Hierbei handelt es sich um Miet- und Eigenheim-Objekte.

Das Bauvorhaben in *Schönebeck* am Schloß konnte bis auf 2 Eigenheime bereits bezugsfertig erstellt werden. Zur Arrondierung dieses Baugebietes führen wir z. Z. Verhandlungen über den Ankauf eines größeren Areals an der Schafgegend. Im **Ortsamtsbereich Lesum** haben wir ein Bauvorhaben an der *Burgdammer Straße* (4 Einfamilien-Häuser) angefangen. Wir hoffen auch auf den Beginn einer weiteren Baumaßnahme an der *Stader Landstraße* zumal sich hier der An-



kauf des Restareals in Kürze ergeben wird. Das Bauvorhaben am *Burgdammer Ring* muß noch zurückgestellt werden, da die Ankaufverhandlungen mit drei Eigentümern noch nicht zu Ende gebracht werden konnten. Die auf dem Kirchengelände an der *Hindenburgstraße* geplante Maßnahme, bestehend aus 128 WE, dürfte jedoch im kommenden Jahr begonnen werden, da hier nunmehr alle Schwierigkeiten bezüglich der Planung ausgeräumt sind. Sofern die öffentliche Förderung für die vorgeschilderten Objekte sichergestellt werden kann, dürfte das Programm unserer Gesellschaft auch für die kommenden Jahre nicht unerheblich sein.

### Kummer mit dem Öltank vor der Tür

Ein tiefer Griff in den Geldbeutel steht zahlreichen Bremern bevor, die sich vor Jahren einen unterirdischen Heizöltank anlegen ließen und es versäumten, den Brennstoffbehälter regelmäßig warten und reinigen zu lassen. Korrosion und Lochfraß haben einen großen Teil dieser Tanks im Laufe der Jahre bereits so stark beschädigt, daß bei vielen sofortige Maßnahmen erforderlich sind oder schrottreife Tanks sogar stillgelegt werden müssen. Denn: Auslaufendes Öl kann nicht nur Gartenanlagen und Gebäude erheblich beschädigen, sondern — und das kann weit kostspieliger werden — auch das Grundwasser verunreinigen. Nach den bestehenden Gesetzen kann der Besitzer eines defekten Heizöltanks noch nach 30 Jahren für die dadurch entstandenen Schäden haftbar gemacht werden.

Einen alarmierenden Tatbestand stellte eine Bremer Firma für Fernwärme- und Tankschutztechnik bei ihren Untersuchungen von zahlreichen drei bis sieben Jahre alten Tanks fest. Von 100 unterirdischen Heizöltanks waren:

- nur fünf ohne jede Beanstandung;
- 20 wiesen Korrosionsschäden auf, die noch keine sofortigen Maßnahmen erfordern;
- 70 hatten so starke Schäden, daß sofort geeignete Sicherheitsmaßnahmen eingeleitet werden mußten;
- fünf wurden stillgelegt.

Da man davon ausgehen muß, daß die bisher nicht kontrollierten Öltanks nicht weniger rosten als die untersuchten, dürften diese Zahlen allen Öltankbesitzern einen gehörigen Schrecken einjagen. Fünf von hundert — das bedeutet: Jeder zwanzigste Öltank müßte ausgewechselt werden! Daß auch hier Ausnahmen die Regel bestätigen, zeigt das Beispiel eines acht Jahre alten Tanks, der bei der Untersuchung noch voll intakt war. Andererseits wies bereits ein nur drei Jahre alter Behälter erhebliche Schäden auf. Eine genaue Übersicht über alle in Bremen installierten Heizöltankanlagen aber gibt es nicht. Vornehmlich in den ersten Jahren der Ölheizung wurde der Öllagerung keine besondere Beachtung geschenkt. Behälter jeder Konstruktion wurden — zum Teil sogar ohne Genehmigung — ober- oder unterirdisch eingebaut. Erst seit Erlaß der Bremischen Wassergesetze im März 1962 registriert das Wasserwirtschaftsamt die Neubauten, um bei auftretenden Öllarmen möglichst schnell die Ursache finden zu können. Seit dieser Zeit zählte das Amt 2633 Neuanlagen von Heizöltanks jeglicher Art und bereits 30 Unfälle durch ältere Anlagen. Der Wunsch des Amtes geht dahin, daß regelmäßig Überwachungsfristen der Tanks — wie bereits in Bayern und Baden-Württemberg — vom Gesetzgeber vorgeschrieben werden, um so der Gefahr von Öllarmen besser begegnen zu können. Vorschriften dieser Art jedoch lassen sowohl in Bremen als auch auf Bundesebene noch auf sich warten. Dabei ist die Gefahr, die durch Unwissenheit darüber entsteht, was im Tank geschieht, groß.

In jedem Tank kommt es zur sogenannten Schwitzwasserbildung — Wasser, das mit der Luft beim Leerwerden des Behälters in den Tank eindringt. Die Feuchtigkeit kondensiert, bildet Tröpfchen und sinkt auf Grund des größeren spezifischen Gewichts gegenüber dem Öl auf den Boden des Tanks. Zusammen mit dem im Öl enthaltenen Schwefel bildet sich eine schweflige Säure, die die Innenwand des Tanks angreift und zu Korrosion und Lochfraß im Stahl führt.



Hölzer • Baustoffe • Kohlen • Heizöl

**HERMANN LOHMÜLLER**

2820 Bremen-Blumenthal • Postfach 20

Telefon (04 21) 6000 11-19 • Telex 2-45 533

### Karl-Heinz Spies KG

Dachdeckung — Abdichtung  
Asphaltierung — Blitzschutz

BREMEN,  
Humboldtstr. 131/137  
Telefon 49 04 83

### Johannes Frischmann Elektromeister

BREMEN  
Crüsemannallee 69  
Ruf 21 55 62

### Werner Hoffmann

Dachdeckungen und Isolierungen

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

### W. Klasen

Malereibetrieb

BREMEN-OSTERHOLZ  
Lindheimer Str. 44  
Ruf 42 01 07

### KARL RUST

Kunstglaserei  
Bildereinrahmung

BREMEN  
Hastedter Heerstraße 161  
Tel.: 44 17 64

Ein gutes  
System!

# AQUADUR

**Alle Schwind- und Haarrisse des Putzes werden dauerhaft überdeckt, ohne daß eine zusätzliche Anstrich-Armierung erforderlich ist.**

AQUADUR  
hat eine ungewöhnlich große Dehnfähigkeit

AQUADUR  
ist wetter-, scheuer- und alterungsbeständig

AQUADUR  
ist spannungsarm, atmungsfähig und regendicht

Das System besteht aus Vorstrich und Deckfarbe (öl- und weichmacherfrei). Wenn auf gerissenen Flächen eine Spachtelung erforderlich ist, arbeiten Sie mit AQUADUR-Paste.

### Hochelastisch!

Brander Farbwerke GmbH, 4630 Bochum-Gerthe





## AUGUST JÜRGENS

GARTENBAUUNTERNEHMEN  
NIENBURG/Weser, Rühmkorfstraße 5  
Ruf 36 48

Ausführung neuzeitlicher Wohn- und  
Siedlungsgärten sowie Werksgrünanlagen

### J. H. AHRENS

Inh.: Adolf Ahrens  
BAUUNTERNEHMUNG

DELMENHORST  
Bremer Straße 83  
Telefon (90) 30 77 und 30 78

### Adolf Migge

Bau- und Industrieglas  
Bleiverglasung

BREMEN  
Wiedstraße 10, Ruf 38 19 16

## Heinrich Glade & Sohn

HOLZBAU · HOCHBAU

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

### Fritz Schubert

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

### Hermann Berger

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

## Hinrich Heidmann & Söhne

Bautischlerei · Treppenbau · Innenausbau  
Vertrieb der Cloisall-Leichtmetall-Trennwände  
28 BREMEN-HUCHTING  
Wardamm 116 · Fernruf 58 16 03  
Privat:  
Huchtinger Heerstraße 35 · Fernruf 58 15 41



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

EINZELHANDELS-KG HINTER DEM KAUFHAUS HERTIE

## Hoch- u. Tiefbau

G. m. b. H.

DELMENHORST, Berliner Straße 100  
Ruf 32 07

Eine regelmäßige Reinigung und Wartung der Behälter ist deshalb für die Lebensdauer der Tanks entscheidend.

Die Industrie bietet heute im wesentlichen vier verschiedene Möglichkeiten an, sich gegen die Korrosion zu schützen;

● Beschichtung der Tankinnenwand mit Flüssig-Kunststoffen,

● Kunststoffblasen, die in Folien von 0,75 mm Wandstärke in den Tank gebracht werden,

● Auskleidung des Tanks mit Massiv-Kunststoffen, so daß ein doppelwandiger Tank entsteht, und

● Inhibitoren, d. h.: korrosionsverhindernde Mittel, die als Zusätze in das Öl kommen.

Bei einer Beschichtung muß die Stahloberfläche einwandfrei gereinigt sein, sei es durch chemische Mittel oder durch Sandstrahlung. Bei Kunststoffblasen ist darauf zu achten, daß sie nicht mechanisch beschädigt werden. Auch die Inhibitoren sind nicht in allen Fällen ein hundertprozentiger Schutz gegen Korrosion. Vor allem darf man sie nicht wechseln wie Waschmittel, da sie untereinander oft unverträglich sind.

Die Behörden sind der Auffassung, daß Auslaufen des Heizöls das Grundwasser verunreinigt. Man spricht sogar von „Verseuchung“. Ob diese Auffassung in Wirklichkeit stimmt, darüber streiten sich die Fachleute. Tatsache ist jedoch, daß schon während des letzten Krieges Riesenmengen Dieselkraftstoffe ausgelaufen sind — und sich noch im Erdreich befinden. Ob in den fraglichen Gegenden im Laufe der Zeit Diesel-Kraftstoff aus den Wasserleitungen läuft, davon weiß offenbar niemand zu berichten.

Nun, die Behörden haben Stellung bezogen, und diese Einstellung findet ihren Niederschlag in den Verordnungen zur Lagerung wassergefährdeter Flüssigkeiten.

Wie sieht die Sache in der Praxis aus?

Die Betreiber von Heizöltankanlagen, ob Privatleute, Industriebetriebe oder aber Betriebe der Mineralölwirtschaft, sind durch Auflagen gezwungen, Vorrichtungen, in erster Linie mechanischer und elektronischer Art, an ihren Tanks anzubringen, die rechtzeitig auf das Auslaufen von Öl, d. h. auf das Undichtwerden der Behälter aufmerksam machen. Diese Vorrichtungen kosten zwar eine Menge Geld, sind aber ausschließlich eine Konzession an die behördliche Auffassung. Irgendeine Vorkehrung im Sinne einer Werterhaltung an der Tankanlage selbst stellen sie unter keinen Umständen dar. Heizöltanks unterliegen der Lochfraßkorrosion, hervorgerufen durch Kondensfeuchtigkeit in Verbindung mit Inhaltsstoffen des Füllgutes. Hier sollte man den Hebel ansetzen! Seit Jahren, man kann beinahe sagen, seit Jahrzehnten, weiß man, daß der Korrosion, auch der Innenkorrosion an Behältern, durch das Aufbringen geeigneter Beschichtungssysteme wirksam begegnet werden kann.

Verantwortungsbewußte Hersteller und Verarbeiter, denen dieses Problem am Herzen liegt, haben sich in einem Verband zusammengeschlossen mit dem gemeinsamen Ziel: Durch eine womöglich gütegesicherte Tankinnenbeschichtung eine sinnvolle Sachwerterhaltung zu betreiben und auf diese Art und Weise auch den behördlichen Auffassungen Genüge zu tun.

*Es wird wirklich höchste Zeit, daß sich auch die zuständigen Vertreter der Länderbehörden um diese Dinge ernsthaft kümmern. Sie leisten damit einen entscheidenden Beitrag nicht nur im Sinne der Lagerverordnung, sondern auch im Sinne des Erhaltes von wertvollem Volksvermögen, ein Vermögen, das in die Milliarden geht.*

Was kann man zum Schutz von Behältern tun?

Die einschlägige Industrie, vor allem die Lackindustrie, hält eine Reihe hervorragender Produkte bereit, die sich in der Regel nach den bekannten Methoden der Anstrichtechnik verarbeiten lassen und im erhärteten Zustand, fest haftend mit dem Stahl verbunden, einen zuverlässigen Innenschutz der Behälter darstellen. Beispielhaft sind die Produkte der Disboxin-Reihe, daraus Disboxin 442, 449 und 444 (Hersteller: Disbon-Gesellschaft mbH, 6105 Ober-Ramstadt, Roßdörfer Str. 50). Dem handwerklich geschulten Fachbetrieb geben sie eine ausgezeichnete Möglichkeit, auf die Innenfläche von



Heizöllagertanks einen festhaftenden Schutzbelag aufzubringen, der über Jahre und Jahrzehnte hinaus den Belastungen gewachsen ist, die aus dem Heizöl in Verbindung mit Kondensfeuchtigkeit entstehen. Die Lochfraßkorrosion am Behälterboden wird mit Sicherheit unterbunden, die Inspektions- und Revisionsmöglichkeit der Behälter um ein wesentliches erleichtert und die Wirtschaftlichkeit der Anlage bedeutend erhöht. Im übrigen weiß man aus statistischen Erhebungen, daß ein Heizöllagertank durch Lochfraßkorrosion am Boden in sieben bis acht Jahren unbrauchbar werden kann. Innenbeschichtete Tanks dürften eine mindestens dreifache Lebensdauer besitzen. Bei der Qualität der heute verwendeten Produkte kann sogar geschlossen werden, daß noch eine wesentlich längere Haltbarkeit gewährleistet sein wird. Im Zusammenhang mit der Entwicklung derartiger Erzeugnisse sei erwähnt, daß nunmehr auch die Möglichkeit besteht, für Innenbeschichtung bzw. für die Ausführung der Innenbeschichtungsarbeiten ein vom RAL beim Deutschen Normenausschuß anerkanntes Gütezeichen zu bekommen. Hoffen wir, daß nunmehr auch die Behörden nicht länger abseits stehen und recht bald die gütegesicherte Tankinnenbeschichtung als vollwertige Schutzmaßnahme im Sinne der Lagerverordnungen anerkennen!

### Heizölkeller müssen öldicht sein

Wer einen Heizöl-Lagertank in seinen Kellerraum einbauen läßt, ist durch behördliche Auflagen gezwungen, den Kellerraum als Auffangwanne auszubilden. Zusätzlich muß die Innenfläche des Auffangraumes bzw. der Auffangwanne mit einem Anstrich versehen werden, der mit Sicherheit das Eindringen des Heizöls in den Putz und das Mauerwerk und somit auch in das Erdreich bzw. Grundwasser ausschließt. Über die ordnungsgemäße Qualität der hierfür dienenden Beschichtungssysteme wacht der Prüfausschuß VI für gewässersichernde Gegenstände in Berlin. Dieser Prüfausschuß erteilt nach bestandener Prüfung bei staatlichen Prüfanstalten den hierzu dienenden Materialien eine Prüfnummer.

Disbon-Ölsperre ist ein derartiges Produkt mit der Prüfnummer PA-VI 361. Diese lösungsmittelfreie pigmentierte, nicht brennbare Kunststoffdispersion wird in den Farbtönen Hellgrau, Mittelgrau, Resedagrün und Rotbraun geliefert. Das Material ist verarbeitungsfertig und läßt sich mühelos mit den herkömmlichen Methoden der Handwerkstechnik auf horizontalen und vertikalen Flächen aufbringen. Da das Produkt keine Lösungsmittel enthält, ist gefahrloses Arbeiten auch in kleinen Räumen möglich. Disbon-Ölsperre trocknet rasch auf, so daß sie in kurzen Zeiträumen überstrichen werden kann.

Selbstverständlich ist dieses Material nicht feuergefährlich, so daß es auch ohne weiteres während der Heizperiode appliziert werden kann. Dank seiner hervorragenden Qualität ist Disbon-Ölsperre nicht nur zur Innenauskleidung von Heizölaufangwannen bzw. zum Anstrich von Wand- und Sockelflächen in Heizölräumen geeignet, sondern wird mit vorzüglichem Erfolg auch zur Beschichtung von Fußböden in Kellern und Wirtschaftsräumen verwendet.

Ein universelles Produkt, dauerhaft, haltbar und nicht zuletzt äußerst preisgünstig.

**Lieferant:** Disbon-Gesellschaft mbH, 6105 Ober-Ramstadt, Roßdörfer Straße 50.

### Lösungsmittelfreies Innenbeschichtungsmaterial vorzugsweise für Heizöltanks

Die Praxis hat gelehrt, daß Heizöltanks nach 7 bis 8 Jahren Benutzungsdauer durch Lochfraßkorrosion nicht nur am Boden unbrauchbar werden und ersetzt werden müssen. Das wird oftmals teuer. Nicht nur der neue Tank muß bezahlt werden, sondern dazu der Aus- und Einbau und neben den notwendigen Materialkosten erhebliche Kosten für den Einsatz der Monteure.

Um den Prinzipien der Sachwerterhaltung gerecht zu werden und auch als Sicherheitsvorkehrung gegen Verunreinigung des Grundwassers bringt eine Innenbeschichtung von Heizölbehältern mit Disboxin 442, einem Zweikomponenten-



**„SECURITAS“  
VERSICHERUNGEN**

ein Schutzschild  
gegen alle  
Gefahren

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

Verbunden mit der **Gilde-Versicherung AG**



**MIT UNS**

**schnell  
mitten in die Stadt**

**hohe  
Verkehrssicherheit**

**keine  
Parkplatzsorgen**

**Bremer Straßenbahn AG**



## Bernhard Fennekohl

Baugeschäft und Hersteller der  
Polyester-Garagen-Schwingtore

BREMEN-GROHN, Lesumstraße 1  
Ruf 66 10 84

## W. Niesmann

Elektrameister

BREMEN-SCHÖNEBECK  
Borchshöher Straße 133  
Ruf: 66 42 63

## Georg Kröger

Bauunternehmung

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

## Hermann Wegener

Straßen- u. Tiefbau-Unternehmung  
Straßenbaustoffe - Gartenplatten

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

## Joh. Höljes

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

## Fritz Ahrens

Elektrotechnik  
Beleuchtungskörper

Neuanlagen - Reparaturen  
BREMEN, Landwehrstr. 73  
Ruf 38 48 17

## Heinz Eicke

Kunst- u. Bauschlosserei  
BREMEN  
Werkstatt:  
Hastedter Heerstr. 194  
Telefon: 49 05 09  
Wohnung: Nernststraße 1  
Telefon: 25 27 06

## Johann Bothe

Gegr. 1874

BAUUNTERNEHMUNG

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



## Joachim Meißner & Co.

Straßen-, Kanal- und Tiefbau,  
Gartenanlagen und Fuhrbetrieb

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

material auf Basis eines polymerisationshärtenden Kunststoffes, erhebliche Vorteile. Dieses Beschichtungsmaterial der Disbon-Gesellschaft, Ober-Ramstadt, kann zusätzlich durch Glasseidengewebe verstärkt werden.

Disboxin 442 verbindet sich ohne Anwendung eines besonderen Haftgrundes fest mit der Behälterwandung und schützt diese dauerhaft und zuverlässig gegen chemische und mechanische Belastungen. Der ausgehärtete, porenfreie Film ist beständig gegen verdünnte Mineralsäuren, Laugen, Salze, wässrige Lösungen von Salzen, Öle, Fette, insbesondere Heizöl und aromatenfreie Treibstoffe. Das bedeutet, daß die Lebensdauer eines so beschichteten Behälters vervielfacht, Lochfraßkorrosion mit Sicherheit verhütet wird und wesentlich bessere Inspektions- und Reinigungsmöglichkeiten sichergestellt sind.

Bevor eine Beschichtung mit Disboxin 442 erfolgt, muß der Untergrund sorgfältig von Schmutz, lose anhaftenden Teilen, Rost und Zunder befreit werden. Bei öligen und fettigen Verunreinigungen werden chemische Reinigungsverfahren empfohlen.

Mit einem Flächenstreicher oder einer Rolle wird das Beschichtungsmaterial auf den gereinigten Untergrund aufgebracht. Aufgrund einer thixotropen Einstellung kann es auch in dickeren Schichten aufgelegt werden. Eine Verdünnung erübrigt sich in der Regel. Im allgemeinen sollten drei Schichten im Abstand von mindestens 5 Stunden übereinandergelegt werden. Bei einer zusätzlichen Einlage von Glasgewebe ist dieses in die noch frische, erste Schicht einzudrücken bzw. einzuwalzen.

Disboxin 442 ist das Ergebnis gewissenhafter Forschung und Erfahrungen. Es ist jedoch zu empfehlen, eine Verarbeitung des Beschichtungsmaterials stets auf die örtlichen Verhältnisse abzustimmen. Technische Außendienstmitarbeiter der Disbon-Gesellschaft stehen für Beratungen am Objekt zur Verfügung.

Ebenso wie die Innenkorrosion kann die Zerstörung der Tanks auch von außen kommen. Im Erdreich vagabundierende Ströme, vor allem in der Nähe elektrisch betriebener Bahnen sowie durch inhomogene Metallteile, greifen die Außenwand an. Schutz dagegen bieten im Erdboden gelagerte sogenannte Opferanoden aus Magnesium, die mit dem Tank verbunden sind. Während der Tank geschützt wird, zerstört der Stromfluß in etwa 15 Jahren das Magnesium dieser Anoden vollständig.

## Carl Warnken

Bau- und Möbeltischlerei  
Treppenbau

Bremen 11, Alfelder Straße 1  
Ruf 44 45 89

## Willi Heinz

Schlosserei und  
mechanische Werkstatt

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

## Helmut Hartwig

Dachdeckermeister

vorm.: Diedrich Meyer

BREMEN · Moorstraße 12a  
Telefon 61 19 13

*friedel woldde*

**elektro**

*meister*

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



**Über die bremischen Windmühlen**

Vom Windmühlensterben kann in Bremen nicht die Rede sein. Welche Stadt kann sich rühmen, innerhalb ihrer Grenzen fünf Windmühlen zu besitzen — eine davon sogar innerhalb der City! Die Bremer ehren und achten ihre Baudenkmäler als Zeugen der Vergangenheit; die Windmühlen mit der munteren Beweglichkeit ihrer Flügel aber lieben sie. Ihnen gilt daher auch stets die Zuneigung und Sorge der Baudenkmalpflege als Meisterwerken der Zimmermannskunst und als Denkmälern der Technik überhaupt. Die Größe und Kühnheit ihrer Konstruktion, stets neu durchdacht und verbessert, die Kunst, den Wind über Flügel und Mahlwerk bis an die schweren Steine von dreißig Zentner Gewicht heranzubringen, wird stets die Bewunderung aller Zeitgenossen erregen. Die Mühlen zu erhalten und zu pflegen, ist daher eine Verpflichtung und ein echtes Anliegen. In letzter Zeit hat die Mühle in Horn-Lehe viel von sich reden gemacht. Durch den Ausbau der Leher Heerstraße stark in das Gesichtsfeld gerückt, erwies sie sich als ein Wahrzeichen dieses Stadtteils, wert der Erhaltung und Wiederherstellung. In seltener Einmütigkeit zwischen Bevölkerung und Behörde gelang es, sie zu retten, die Mittel für die Galerie, Kopf und neue Flügel zu beschaffen und so eine wertvolle Bereicherung des Ortsbildes zu erzielen. Unter Denkmalschutz gestellt, werden die Bauarbeiten an ihr in Kürze in Angriff genommen. Sie stellt sozuagen den Ersatz für die abgebrochene Windmühle in Hemelingen dar. Gleichzeitig wird in diesem Jahr an der Wiederherstellung einer zweiten Windmühle gearbeitet, der Mühle in Rehum. In der Sturmnacht des 17. Februar 1962 ihres Kopfes und der Flügel beraubt, ist nach Bereitstellung der erforderlichen Mittel die Montage eines neuen Kopfes und neuer Flügel jetzt fast abgeschlossen. Mit der vor rd. zwei Jahren abgeschlossenen Wiederherstellung der Mühle in Rockwinkel und der stets gepflegten Mühle am Wall sind vier Mühlen wieder voll instandgesetzt. Die nächste Sorge ist auf die überholungsbedürftige Mühle in Arbergen gerichtet, die zusammen mit dem Kirchturm von der Autobahn aus ein eindrucksvolles Bild bietet. Fünf Windmühlen in Bremen, alle unter Denkmalschutz gestellt, gehegt und gepflegt, das ist eine stolze Bilanz. Schiller hat nicht recht, wenn er in seinen Xenien 1796 von der Weser sagt:

„Leider von mir ist gar nichts zu sagen, auch zu dem kleinsten Epigramm, bedenkt! gab ich der Muse nicht Stoff“. Er kannte nicht die Weser-Renaissance und er kannte nicht die grüne Weite unserer Landschaft mit den lustig klappernden Windmühlen. *Karl Dillschneider*  
(Aus Heft 60/67 Mitteilungen Verein für Niedersächsisches Volkstum)

**Hans Christoph Seeböhm †**

Die Nachrufe sind verhallt, und bald wird man nicht mehr von ihm sprechen. Nur einige reden gern davon, wie falsch er dies und jenes gemacht habe. Die Nachrufe sind ihm meistens nicht gerecht geworden. Daß ein Verkehrsminister sich für Straßenbau und andere Entwicklungen einsetzt, ist seine Pflicht und noch kein Verdienst. Sein phänomenales Gedächtnis war eine Gabe. Das Verdienst fängt bei ihm da an, wo er mehr tat als die Routinearbeit. Und da wäre viel zu sagen, was nicht gesagt worden ist. Sein unermüdlicher Fleiß war die Voraussetzung für sein Wissen und für die Fruchtbarkeit der zahllosen Aussprachen, die er jedem zu gewähren bereit war. Mehrere Stun-

Elektro-Bau und Ing.-Büro

**KURT TAMS** Ing. V. S. J.

Licht - Kraft - Schwachstrom - Raumleuchten - Radio - Fernsehen - Antennenbau  
BREMEN, Humboldtstr. 112/114  
Fernruf 49 12 16



Mitglied der Elektro-Gemeinschaft

**Paul Hempel**

Spezialgeschäft für Fliesenarbeiten

BREMEN, Wecholder Str. 19  
Ruf 50 50 30

**H. Röschmann**

MALERMEISTER  
Gegründet 1881

BREMEN  
Fesenfeld 133  
u. Lothringer Str. 4  
Telefon 44 65 09

Bauunternehmung

**Herbert Haslinger  
BAUMEISTER**

BREMEN · Celler Straße 42 · Ruf 49 10 00

**Ernst O. Vieregge**

Malermeister  
BREMEN-OBERNEULAND  
Landgutweg 27, Ruf 48 14 21  
Ausführung sämtlicher Malerarbeiten

**W. Hennig KG.**

Klempneri · Heizungsbau  
BREMEN  
Osterholzer Heerstraße 85  
Ruf 45 10 63

**OTTO BOLLHAGEN  
MALEREIBETRIEB**

Bremen, Parkallee 205 · Fernruf 21 10 41

**Willi Meier**

Bauklempneri  
Sanitäre Anlagen  
BREMEN  
Katrepeleer Straße 44/46  
Ruf 38 37 56

**MARMOR- und Werksteinarbeiten**  
*Werth u. Co.*  
BREMEN · AM GOLDBERG 22/23  
Telefon 50 33 01 u. 50 33 93



**Otto Lehmann**

Elektrospeicherheizungen

Bremen, Dransfelder Straße 40  
Telefon 35 25 02



**KARL A. MÜLLER** KG  
BAUUNTERNEHMUNG



**HOLZWERKSTÄTTEN**



## Adolf Kupke

KLEMPNEREI UND INSTALLATION

Hastedter Heerstraße 26 Telefon 44 89 75

## Anstrichprobleme?

Fragen Sie stets nach REESA!

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

# SUDING & SOEKEN

L A C K F A B R I K

BREMEN-HEMELINGEN, Funkschneise 8

Stadtlager: Langenstraße 112

## Trümper & Wessels

Straßen- und Tiefbau

BREMEN, Habenhauser Landstraße 38

Ruf 57 06 27

## Joh. Wichmann

Dachdeckermeister  
Ausführung sämtlicher  
Dacharbeiten  
BREMEN  
Osterholzer Landstr. 61  
Ruf 45 16 49

## Hans Lankenau

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

## A. G. ROHRS & CO.

Kies- und Sandbaggerei

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

Sauberkeit

Schutz

Sicherheit



## BREMER BÜRGERSTEIG-REINIGUNG

Haftpflichtversichertes motorisiertes Reinigungswerk  
Bremen, Büro und Lager: Wendtstraße 36

Tel. 441166

## UMSCHAU

den habe ich ihn manchmal allein sprechen können: in seinem Reisewagen irgendwo auf einem Bahnhof, in seinem Hause, auf Baustellen oder nach einem Empfang. Das Thema, für das ich mich angemeldet hatte, war längst erörtert, und es ging weiter in die Verkehrspolitik, in den Verkehrsbau, in die europäischen Fragen, in die technische Entwicklung des Transportapparates. Er hatte alles gelesen, sprach über die Stärken und Schwächen der Pläne, zeichnete auf ein Blatt Papier die Strömungsverhältnisse der Außenweser, wo wir doch mit der Lage der Bundesbahn oder mit dem Umbau der Fulda begonnen hatten. Ein Mann, auf den täglich so viel einstürmte, kannte die Arbeit des Weserbundes. „Ich würde mich freuen, gelegentlich von Ihnen zu hören, da nach wie vor meine lebhafteste Sympathie allen Ihren Bestrebungen gehört.“

Er war fair gegenüber seinen Beamten, zu seinen Gesprächspartnern liebenswürdig und gesellschaftlich gewandt auch da, wo er wußte, daß man ihn belauerte. Wie viele Mühe konnte er an Erläuterungen aufwenden, um einem Pressemann behilflich zu sein, der dann hämisch über ihn schrieb. Wie wenig hat die Presse ihm beigestanden, und wie wenig hat deshalb die Öffentlichkeit die Schwierigkeit seiner Aufgabe begriffen. Möge es sein Nachfolger hier leichter und besser haben!

Die eigentliche Tragik seiner Arbeit entstand, als die politischen Gruppen und Stellen, mit denen er zu rechnen hatte, von ihm einen Kurs der Verkehrspolitik verlangten, den er für falsch hielt, weil er falsch war. Er hat sich bemüht — ich weiß es —, die Dinge dennoch ins Lot zu bringen. Vielleicht wäre es gelungen, wenn die Verkehrsträger sich einmütig hinter ihn gestellt hätten. Aber sie waren, wie eh und je, im kleinen Streit befangen und verstanden nicht. Deshalb wurden sie Opfer eines Spieles, in dem sie hätten Partner sein müssen. Das mag dazu beigetragen haben, daß er in der letzten Zeit nicht mehr kämpfte.

Es ist billig zu sagen, er hätte dann zurücktreten müssen. Der Gedanke hätte ihn verlocken können, denn seine persönlichen Verhältnisse gestatteten ihm jeden Entschluß, und auch auf politischem Felde hätte er sicher noch Aufgaben finden können. Aber hätte er der Sache gedient? Er wußte, daß man in der damaligen Koalition einen Gefügigeren an seine Stelle setzen würde, wahrscheinlich einen, dessen Name in einem solchen Zusammenhang nie genannt worden war, auf jeden Fall einen, dem die Autorität zum Mahnen und Bremsen gefehlt hätte.

Wir Weserleute haben ihm zu danken für vieles, das ohne ihn nicht so gut ausgegangen wäre, sei es die Sache der Seeschifffahrt und der Seehäfen, oder seien es die Verkehrsbauten zu Wasser und zu Lande, insbesondere die Bauten an Unter- und Außenweser sowie die Kanalisierung der Mittelweser. Hoffentlich dürfen wir bald daran denken, daß am 29. März 1963 unter seinem Vorsitz die Verkehrsminister der Länder in Kassel mit ihm übereinkamen, die Fulda umzubauen.

Dr. Karl Löbe

Aus: Die Weser 11/67

Diesem Heft ist ein Prospekt der Firma WITTE-Heiztechnik, Iserlohn, beigelegt, der in anschaulicher Weise den Laien mit den Qualitäten der Elektro-Speicherheizung vertraut machen will.

Vor kurzem erschienen ist eine 16 Seiten starke, DIN A 4 große, interessante Schrift, die das gesamte WITTE-Speicherheizprogramm umfaßt. Der Inhalt dieser Farbbroschüre ist auf den fachlichen Leser abgestimmt. Ihm werden in informativer Weise die über 250 000 bewährten WICOMAT-STANDARD-GERÄTE, die WICOMAT-UNIVERSAL-GERÄTE mit ihrer aktuellen Raumspar-Bauweise (320 mm tief) sowie die Spezialgeräte vorgestellt. Knapper, klarer Text, viele Detaildarstellungen und Schnittbilder demonstrieren Aufbau, Arbeitsweise und typische Merkmale der WITTE-GERÄTE.





# Nordbremische Gesellschaft für Wohnungsbau m. b. H.

Gemeinnütziges Wohnungsbaunternehmen

Bremen-Vegesack · Sedanplatz 2 · Telefon 66 60 44-48

**peinemann+sohn** 

**Bauklempnerei · Sanitär Technik  
Rohrleitungs- und Lüftungsbau  
Fensterbank- und Metallbau**

**Bremen**  
Tel.: 45 01 01  
(04 21)

**Bremerhaven**  
Tel.: 2 22 22  
(04 71)

**Hamburg**  
Tel.: 5 27 40 43  
(04 11)

## Drucksachen

Kataloge · Prospekte  
Briefbogen · Rechnungen  
Rundschreiben  
Selbstklebende Umschläge,  
Postkarten · Mahnkarten · Formulare  
Vereinsdrucksachen · Festschriften  
Plakate · Eintrittskarten (m. Steuerstempel)  
Broschüren · Zeitschriften  
Zeitungen



DRUCK- UND VERLAGSHAUS  
FRIEDRICH PORTNER

## Buchbesprechungen

### „Und woher das Geld zum Bauen-Kaufen?“

von Finanz- und Grundstücksmakler (RDM) Fritz Wüb-  
benhorst, 60. Aufl., Stand: 16.4.1967, 416 S., Brosch. 15  
DM, Halbl. 18 DM, Verlag 29 Oldenburg (Oldbg.), Gast-  
straße 18.

Bundeswohnungsbauminister Dr. Lauritzen bezeichnet in sei-  
nem Geleitwort dieses Buch als einen „Bestseller“ — in  
knapp 15 Jahren 60 Auflagen — und sieht in ihm eine nicht  
zu unterschätzende und dankbar begrüßte, dem Bauwilligen  
hochwillkommene Hilfe. Der Verfasser ist ein Fachmann von  
hohen Graden mit jahrzehntelanger Erfahrung, der einen  
leicht faßlichen, praktischen Ratgeber den Bauwilligen und

Kauflustigen zur Verfügung stellt, wodurch Geld und Mühe  
gespart und Zeit gewonnen wird.

Die gegenüber der letzten erweiterte, auf den jetzigen Stand  
überarbeitete und vielfach ergänzte Auflage, ist eine Fund-  
grube für jedermann. Die umfangreiche, für den Laien oft  
überaus trockene Materie mit dem verwirrenden Gestrüpp  
der Bestimmungen und Gesetze und Verordnungen wird all-  
gemein verständlich dargestellt. Im Laufe seiner 12jährigen  
Entwicklung geht dieses Buch inhaltlich weit über den Rah-  
men seines Titels hinaus und wurde zu einem umfangreichen  
Nachschlagewerk von bleibendem Wert, zu einem Ratgeber  
und Wegweiser aus der Praxis für die Praxis.

Ob Bau- bzw. Kaufinteressenten oder Bausparer, Architek-  
ten oder Makler, Bauunternehmer oder Bau- und Siedlungs-  
gesellschaften, Steuerfachleute oder Anwälte, Kredit- oder



Versicherungsinstitute, Studierende der Ingenieur- und Fachschulen oder Mitarbeiter in wissenschaftlichen Instituten oder Nachwuchskräfte der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft — sie alle werden auch diese preiswerte Auflage, deren Anschaffung sich hundertfach bezahlt machen kann, immer wieder gern zur Hand nehmen.

\*

#### **Wohngeld — Merkblatt in Broschürenform**

Herausgegeben und verlegt vom Deutschen Volksheimstättenwerk. Zu beziehen durch seinen Landesverband Niedersachsen in Hannover-Wülfel, Müllingerstraße 14. F. 86 82 14. DIN A 5 geheftet. Preis 2,80 DM. 6. Auflage (29.—38. Tausend).

Die hohe Auflage dieser Broschüre zeigt, daß diese Arbeit einem weitgehenden Bedürfnis der Praxis entspricht. Der schwierige Stoff wird darin in volkstümlicher, auch für den Laien verständlicher Sprache systematisch gegliedert dargeboten. Die Voraussetzungen, unter denen Wohngeld gewährt wird, zu erläutern und allen Anspruchsberechtigten die Berechnung des Wohngeldes leichter zu machen, ist die Aufgabe dieses Merkblattes. Die Verwaltungsbestimmungen der Länder zur Ausführung des Gesetzes sind weitgehend berücksichtigt worden. Im Anhang der Broschüre werden die Berechnung des Familieneinkommens mit Beispielen aus der Praxis und die Berechnung der Wohnfläche erläutert.

\*

#### **Das Wohnungseigentum — Wohnung, Eigentum, Verwaltung**

2 Merkblätter in Broschürenform. Herausgegeben und verlegt vom Deutschen Volksheimstättenwerk. Zu beziehen durch seinen Landesverband Niedersachsen in Hannover-Wülfel, Müllingerstraße 14. F. 86 82 14. Preis 2,80 bzw. 1,80 DM. Außerdem im gleichen Verlag: **Wohnungseigentumsgesetz, Textausgabe**, Preis 2,80 DM. Alle Broschüren DIN A 5 geheftet.

Das Deutsche Volksheimstättenwerk, das in diesen Tagen mit dem 8. Deutschen Volksheimstättag in Wiesbaden, seinem Gründungsort, sein 20jähriges Bestehen festlich begehen konnte, hat sich von Beginn an zum individuellen Eigentum an Grund und Boden und dessen weitestgehender Streuung in allen Volksschichten bekannt. Es folgte damit traditionsgemäß seinen vor dem Dritten Reich bestehenden Vorgängern, dem „Deutschen Verein für Wohnungsreform“ und dem „Bund der Bodenreformen“. Es hat folgerichtig auch den Gedanken des Wohnungseigentums frühzeitig aufgenommen, gefördert und seine gesetzgeberische Konzeption maßgeblich beeinflußt. Seit Erlaß des Gesetzes sind in der Bundesrepublik Zehntausende von Eigentumswohnungen geschaffen worden. Das Gesetz hat sich bewährt und die Rechtsform des „Eigenheimes in der Etage“ erfreut sich steigender Beliebtheit. Inzwischen sind aus Rechtsprechung, Praxis und Literatur zahllose Erfahrungen gesammelt worden, die für die Handhabung dieser Rechtsinstitution von großem Wert sind. Die obigen Broschüren aus der Feder namhafter Juristen und Praktiker sind aus diesen Erfahrungen entstanden und bieten sich als handliche Merkblätter allen mit der Materie Beschäftigten, aber auch dem Besitzer einer Eigentumswohnung an.

\*

Dr. Jens Schulthes, **Die Höhe der Enteignungsentschädigung vom Preußischen Enteignungsgesetz bis zum Bundesbaugesetz**, Wissenschaftliche Reihe — Folge 17 — des Deut-

schen Volksheimstättenwerk Köln, Selbstverlag des VHW, Köln, Hohenzollernring 79/81, 112 Seiten, broschiert, DM 12,80.

Die Arbeit untersucht aufgrund eingehenden Quellenstudiums die Geschichte der Entschädigung für die „klassische“ Enteignung vom Preußischen Enteignungsgesetz 1874 an bis zur Gegenwart unter Berücksichtigung der wichtigsten früheren Enteignungsvorschriften deutschen Rechts im 19. Jahrhundert. Dabei wird der Entstehungsgeschichte der einzelnen Vorschriften nachgegangen und an Hand der Materialien insbesondere der Ausschußprotokolle, ermittelt, welche Fragen bei der Beratung der Gesetze erörtert wurden, worüber man sich einig war und was nur mit Mehrheit entschieden wurde. Für jede Vorschrift geht der Verfasser der Frage nach, was die Rechtsprechung aus ihr gemacht hat. Es zeigt sich dabei, daß das Gesetz in seiner Auslegung durch die Gerichte oft weit entfernt vom Willen seiner Schöpfer angewandt wird. Insbesondere für die nach Erlaß des Grundgesetzes ergangenen Enteignungsvorschriften wird festgestellt, daß der Abwägungsgrundsatz der Entschädigungsregelung des Art. 14 GG entgegen dem klaren und nachweisbaren Willen der gesetzgebenden Körperschaften unter dem Gewicht des Gleichheitsgrundsatzes des Art. 3 GG nahezu bedeutungslos geworden ist.

Entgegen der Absicht bei Schaffung der Vorschriften ist der Grundsatz der vollen Entschädigung ohne jede Abwägung herrschend.

Der Verfasser schreibt aufgrund eines offengelegten umfangreichen Materials lebendig und klar, so daß eine Spezialarbeit entstanden ist, die für jeden an der Bodenverfassung und am Bodenrecht Interessierten eine spannende Lektüre ist.

\*

#### **Eine Empfehlung**

Im Verlag Robert Bargmann, Bremen, erschien 1958 das Buch: „Bremen im Wiederaufbau“ 1945—1957 (vergriffen) und 1965 das Buch: „Wachsende Städte an der Unterweser, Bremen und Bremerhaven im Aufbau 1958—1964.“ An dem Buch haben über vierzig Experten mitgearbeitet und es hat seinen bleibenden Wert durch die Kartenbeilagen, welche den Ausbau der Bremischen Häfen 1965 mit 1938 vergleichen und welche vor allem auch — erstmalig in der Bremensien-Literatur — die bauliche Entwicklung der beiden Städte Bremen und Bremerhaven von 1945 bis 1964 in zwei Zehnjahresabschnitten zur Darstellung bringen.

Am 17. 9. 1967 ist der Förderer und Verleger dieser Veröffentlichungen verstorben. Rund 450 Exemplare haben noch keinen Abnehmer gefunden. Wer durch den Kauf dieses Buches den Hinterbliebenen des Verlegers helfen möchte, sollte seine Bestellungen bald senden an den „Verlag Der Wiederaufbau“, Bremen, Katharinenklosterhof 8—10, Telefon 32 41 90.

Herausgeber: G. Iversen, Verlag „Der Wiederaufbau“, 28 Bremen 1, Katharinenklosterhof 8—10. Tel.: (04 21) 32 41 90; Anzeigen: Kurt Pienkoss (i. Hs. Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau GmbH), Tel.: 32 02 11; Druck: Druck- und Verlagshaus Friedrich Pörtner, Bremen-Blumenthal, Kapitän-Dallmann-Straße 41/43. „Der Aufbau“ erscheint vierteljährlich. Das Bezugsgeld für die Mitglieder der Gesellschaft „Bürger und Stadt“ und der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ ist im Beitrag enthalten. Bezugspreis für 4 Nummern DM 16,— Einzelstück DM 4,50 zuzüglich Versandkosten. Bankkonto: Nr. 179382 Norddeutsche Kreditbank AG, Postscheckkonto: Nr. 2818 28, Hamburg, Gerichtsstand Bremen. Für unverlangte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.

\*) In dieser Tagung wurde Altbürgermeister Kaisen, Bremen, zum Ehrenmitglied des Deutschen Volksheimstättagentages ernannt.