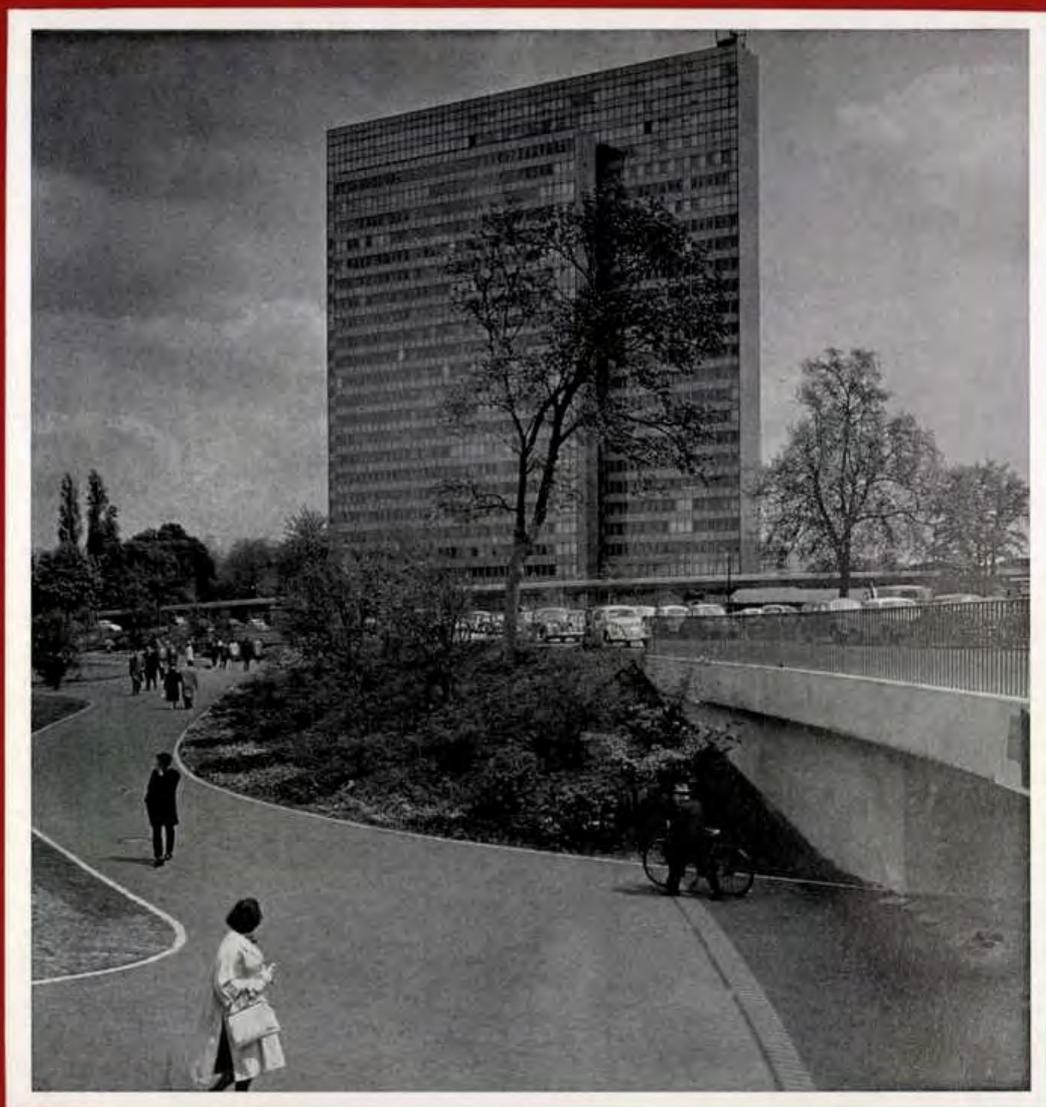


T 5473

DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT



HEFT 2

BREMEN · JUNI 1968

22. JAHRGANG



BREMER LANDESBANK

STAATLICHE KREDITANSTALT

ÖFFENTLICHE BAUSPARKASSE

Institute die auch für Sie da sind!

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

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



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



Nordbremische Gesellschaft für Wohnungsbau m. b. H.

Gemeinnütziges Wohnungsunternehmen

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

INHALTSVERZEICHNIS

Teil I

Europäische Raumordnung
und Regionalplanung

Bürgermeister Dr. Felix Freiherr
von Vittinghoff-Schell

Das Wasser als Feind und Freund
Prof. Dr.-Ing. Fr. Leonhardt,
Stuttgart

Cornels van Leeuwen, Holland

Teil II

„Bürger und Stadt“
Rückkehr zur Schiene

Düsseldorf, die Stadt am Strom
und ihre Bürger

Otto Johannes Jensch

Zur Problematik von Richtzahlen
Die „Nordseelinie“

Teil III

Aufbaugemeinschaft Bremen
Gerhard Iversen

Herbert Jensen, Nachruf

„Der Grüne Kreis Bremen“
Schutzmaßnahmen an Bäumen
auf Baustellen

Aus der Arbeit der Aufbaugemein-
schaft Bremen

Gerhard Iversen

Universität Bremen

Haushaltsmittel 1969 für Straßenbau

Vorschläge vom Mitbürger für
den Marktplatz

Bauherr wurde wegen unqualifizier-
tem Planfertiger verurteilt

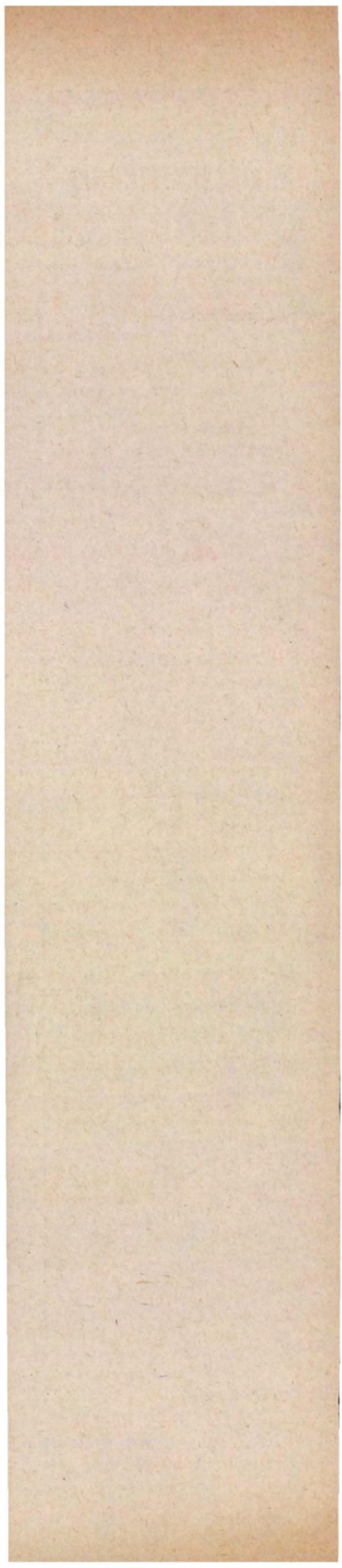
Teil IV

Berichte der Betreuungs-
gesellschaften

Teil V – Umschau

Tertiärer Sektor tötet städtisches
Leben

Buchbesprechungen



DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT GESELLSCHAFT FÜR STÄDTEBAU

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 2

Bremen, Juni 1968

22. Jahrgang

Europäische Raumordnung und Regionalplanung

Von Felix Freiherr von Vittinghoff-Schell

Der folgende Artikel ist entnommen dem Heft:

„Der Europäische Gemeindetag 4/1967“

und kommt aus der Feder des Präsidenten des deutschen Gemeindetages.

Die Ordnung der Umwelt hat immer den Menschen beschäftigt. In den Aufbaujahren nach 1945 stand im Vordergrund die Planungsarbeit für die Gemeinde, für die Stadt und später dann auch für die Region.

Der Artikel vermittelt uns nun die Aufgabe der europäischen Raumordnung, und hier gilt es über Sprachgrenzen hinweg, der Aufgabe sich zu stellen und den Versuch zu unternehmen, den Lebensraum eines ganzen Kontinentes einer besseren Ordnung um des Menschen willen zuzuführen.

Der Schrittleiter

Gestatten Sie mir, bevor ich mich meinem eigentlichen Thema zuwende, zwei kurze Bemerkungen an unsere verehrten niederländischen Gastherren:

Ich bin ein großer Freund Ihrer schönen, ausdruckskräftigen Sprache, und ich lese und verstehe sie ohne Schwierigkeit, jedoch, ich bin Ihnen aufrichtig dankbar, daß ich auf Deutsch zu Ihnen sprechen darf, denn mit der niederländischen Sprache geht es mir wie mit meiner Frau: Ich liebe sie von Herzen, aber ich beherrsche sie nicht!

Ein zweites: Ich stehe vor Ihnen als Deutscher, als deutscher Parlamentarier. Wir Deutsche sind uns vollauf dessen bewußt, was — immer noch — zwischen unseren beiden Völkern steht. Wir wissen, daß Sie in kurzen 20 Jahren nicht vergessen haben können, was, im Namen des deutschen Volkes, Gott sei es geklagt, Ihnen, unseren Nachbarn, angetan worden ist. Aber Ihnen ist es wenigstens erlaubt, eines Tages zu vergessen. Uns Deutschen ist das nicht erlaubt, niemals!

Die schwere Last dieses Bewußtseins bedeutet aber keinesfalls, daß wir Deutsche nun, gesenkten Hauptes und mit dumpfen Schuldgefühlen beladen, passiv diese für Europa und die Welt schlechthin entscheidenden Jahre durchwandern müssen. Im Gegenteil, sie ist uns doppelter Ansporn, doppelte Verpflichtung, mit Ihnen das zu erarbeiten und zu tun, was für unsere Zukunft notwendig ist, eine Zukunft, die nur als eine gemeinsame vorstellbar ist. Und deshalb wissen wir Ihnen besonders Dank für die Hand, die sich uns entgegenstreckt, dankbar für diese Kontakt-Konferenz von kommunalen Vertretern unserer beiden Länder in dieser schönen und ehrwürdigen Stadt Groningen. Die Tatsache dieser Zusammenkunft beweist, daß die Gemeinden bereit

und durchaus in der Lage sind, ihren Beitrag auf dem Fachgebiet, das der Gegenstand dieser Versammlung ist, in den einzelnen Regionen dieses — leider noch zu kleinen — Europa der Sechsz zu leisten.

Die Veranstalter haben mein Thema „Europäische Raumordnung und Regionalplanung“ ebenso anspruchsvoll wie allgemein formuliert. Die anspruchsvolle Aufgabe besteht darin, die Probleme der Raumordnung und Regionalplanung im europäischen Maßstab zu beleuchten. Ich werde diesen Versuch wagen, ohne indessen die traditionellen Wurzeln der nationalen und kommunalen Herkunft der Raumordnung und Regionalplanung leugnen zu können und zu wollen. Zum anderen muß die allgemeine Umschreibung des Referats dazu reizen, einmal zu untersuchen, was denn überhaupt europäische Raumordnung und Regionalplanung ist, wie sie sich bislang entwickelt hat und welche Zielrichtung eine künftige europäische Raumordnungspolitik haben müßte. Wir haben heute nicht mehr die Wahl, ob wir europäische oder nationale Raumordnung haben wollen. Die immer stärkeren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verflechtungen im europäischen Raum zwingen uns dazu, mehr denn je grenzüberschreitend zu denken, zu planen und zu handeln. Grenzüberschreitend denken heißt, im Geiste des Vertrages der EWG sich bemühen, nicht nur die eigenen Probleme zu lösen versuchen, sondern Rücksicht auf die Belange der Nachbarn in wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht zu nehmen. Aus dieser Tatsache heraus entwickelt sich eine europäische Zusammenarbeit in den verschiedenen Organisationen und Gremien, aber auch zwischen den Regionen beiderseits von Staatsgrenzen. Ich glaube, es bedarf sowohl der supranationalen Zusammenarbeit innerhalb der EWG wie der grenzüberschreitenden regionalen Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten. Die supranationale Zusammenarbeit muß gestärkt werden, weil bestimmte Fachaufgaben, die wir früher den klassischen Aufgaben der Innenpolitik zurechneten, inzwischen in ihrer Bedeutung europäischen Maßstab angenommen haben. Ich denke hier an die Fluktuation der Arbeitskräfte im Gemeinsamen Markt, ich denke an die sich festigenden Grundlagen einer gemeinsamen europäischen Wirtschaftspolitik und einer gemeinsamen Strukturpolitik für die wirtschaftschwachen Zonen der EWG. Räumlich und fachlich hat sich somit eine überstaatliche Planungs- und Handlungsebene herausgebildet, die den Ansatz für eine europäische Raumordnungspolitik bildet. Die Formulierung einer solchen Politik wird unterstützt durch die Bildung von Regionen in den einzelnen Mitgliedstaaten der EWG, deren Hauptaufgabe darin besteht, mit den Mitteln der Regionalplanung räum-

liche Strukturen mit gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen. Hier ist das Feld der Gemeinden, auf deren Mitarbeit in den Regionen nicht verzichtet werden kann. Ihre Abgabe besteht darin, im Rahmen ihrer städtebaulichen Ordnung und ihrer Förderungstätigkeit auf den Gebieten der Wirtschaft, des Sozialwesens und der Kultur die großräumigen Planungen zu verwirklichen. Da sie diese Planungen auch gegenüber dem Bürger zu verantworten haben, scheint es mir gerechtfertigt, daß sie als wesentliche Träger an der Regionalplanung mitwirken.

Aus dem bisher Gesagten lassen sich drei Feststellungen ableiten:

1. Wir haben heute im Bereich der EWG eine durchgehende Planungsordnung von der kommunalen Planung über die Regionalplanung und Staatsplanung bis zur Planung im europäischen Maßstab.
2. Es ist noch nicht in vollem Umfang gelungen, dieser geschlossenen Planungsordnung ein materielles Konzept in Form von Zielsetzungen an die Hand zu geben, das bereits als europäische Raumordnung bezeichnet werden könnte.
3. Wir kommunalen Gebietskörperschaften sollten unsere regionalen Bemühungen beiderseits der Grenzen noch verstärken, um ein gutes Beispiel zu geben.

II

Zur Planungsordnung

1. Wer über europäische Raumordnung spricht, muß sagen, was er unter Raumordnung verstanden wissen will. Ich glaube, ein Großteil des Wirrwarrs, der sich mit dem Begriff der Raumordnung verbindet, besteht darin, daß jeder über Raumordnung spricht, ohne zu formulieren, was in Wirklichkeit darunter verstanden wird.

Der größte der auszuräumenden Irrtümer besteht in der weit verbreiteten Annahme, Raumordnung sei so etwas wie eine Überaufgabe oder ein neuer Verwaltungszweig. Keines von beiden Argumenten stimmt. Raumordnung ist eine permanente Aufgabe für alle Hoheitsträger, deren Planungen und Maßnahmen den Raum beeinflussen. Die Entwicklung und Durchführung der einzelnen raumrelevanten Maßnahmen verbleibt den jeweils zuständigen Stellen. Raumordnung besteht jedoch nicht nur in der Feststellung, daß raumbeeinflussende Maßnahmen und Planungen zu koordinieren sind. Der wesentliche Inhalt der Raumordnung liegt in der Aufgabe begründet, materielle Ziele der Raumordnung verbindlich festzulegen und die planenden Stellen auf dieses Konzept zu verpflichten. In meinem Lande ist diese primäre Aufgabe der Raumordnung bisher zu wenig praktiziert worden. Erst mit dem Erlaß eines Bundesraumordnungsgesetzes trat eine Wende ein. Unter Raumordnung im Sinne meiner Ausführungen möchte ich also die zusammenfassende, überörtliche Ordnung des Raumes auf Grund einer Leitvorstellung verstanden wissen.

2. Daß Raumordnung gegenüber der Planung der weitergehende Begriff ist, wird heute allgemein anerkannt. Planung kann als Mittel der Raumordnung verstanden werden. Dies schmälert ebenso wenig ihren Wert, als wenn man feststellt, daß die regionale Wirtschaftspolitik ein Teil der allgemeinen Wirtschaftspolitik ist.

Die verschiedenen Länder der EWG besitzen durchweg ein geschlossenes Planungssystem, das für die Zwecke einer europäischen Raumordnung nutzbar gemacht werden muß. Dieses Planungssystem hat sich in zum Teil jahrzehntelanger Entwicklung herausgebildet. Betrachtet man diese Planungsordnung, so wird es den Fachmann kaum überraschen, daß hier in den Grundzügen weitgehende Übereinstimmung herrscht:

a) Kommunale Planung

Das große Feld der städtebaulichen Ordnung liegt in den Händen der kommunalen Gebietskörperschaften. Die kommunale Bauleitplanung ist die älteste und wohl auch die schwerste Form des Planens, weil sie die Planvorstellung für das einzelne Grundstück konkretisiert. Da keine Planung

ein Eigenleben führen kann, muß selbstverständlich anerkannt werden, daß die kommunale Planungsordnung sich in die großräumigen Ziele der Staatsplanung einzuordnen hat. Eine solche Einordnung kann m. E. jedoch nur nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit vorgenommen werden:

Die Ordnung der Einzelräume muß sich in die Ordnung des Gesamttraumes einfügen; bei der Ordnung des Gesamttraumes müssen jedoch auch die Gegebenheiten und Erfordernisse der Einzelräume berücksichtigt werden. Ein Staat, der nach diesem Prinzip seine Raumordnungspolitik formuliert, stellt engstirnige Behördeninteressen hinter das Ganze zurück. Seiner Politik wird der Erfolg nicht versagt bleiben, weil alle an der Erreichung des gemeinschaftlichen Zieles mitarbeiten.

b) Regionalplanung

Als zweite Planungsstufe hat sich die Regionalplanung herausgebildet. Eine solche Planung vollzieht sich in Regionen. Regionen sind größere Teilräume eines Landes, die als einheitlicher Lebens- und Wirtschaftsraum in funktioneller Hinsicht sich ergänzen und verflechten sollen. Die Regionalplanung hat sich vielfach zu einer Gemeinschaftsarbeit des Staates und der kommunalen Gebietskörperschaften entwickelt. Man bezeichnet sie am besten als Bindeglied zwischen Staats- und Selbstverwaltung, und ich bin glücklich darüber, daß mein Land in einem Bundesgesetz über die Raumordnung vom 8. 4. 1965 entschieden hat, daß in den einzelnen Ländern der Bundesrepublik Deutschland die Rechtsgrundlagen für eine Regionalplanung unter Mitwirkung der Gemeinden und Gemeindeverbände zu schaffen sind.

c) Staatsplanung

Die dritte Planungsstufe im nationalen Bereich ist die Landes- und Staatsplanung. Sie erfaßt das Staatsgebiet als Ganzes. Ihre Aufgabe besteht darin, großräumige Entwicklungstendenzen zu steuern und in die gewünschte raumordnungspolitische Richtung zu lenken.

d) Europäische Raumordnung als 4. Planungsstufe

Es hat sich nun gezeigt, daß selbst ein geschlossenes nationales System der Planung nicht ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der Nachbarländer planen darf. Solche isolierten Planungen müssen fehlgehen, weil sie die Auswirkungen zwischenstaatlicher Verträge auf die räumliche Entwicklung nicht genügend berücksichtigen.

Es hat sich daher mehr und mehr herausgestellt, daß eine bessere raumordnungspolitische Zusammenarbeit im europäischen Raum eingeleitet werden muß. Die Ziele und Maßnahmen der EWG nehmen bei der Zusammenarbeit im europäischen Raum eine besondere Stellung ein. Die durch den EWG-Vertrag angestrebten Freiheiten auf den Gebieten des Warenverkehrs, der Freizügigkeit der Niederlassungsfreiheit von Arbeitgebern und Arbeitnehmern, die Freiheit des Kapitalverkehrs und schließlich die geplante Einführung einer Wirtschaftsunion werden tiefgreifende Änderungen in der Raumstruktur hervorrufen. Die zahlreichen Formen regionaler Zusammenarbeit entlang der niederländisch-deutschen Grenze zeigen, daß die von der EWG gesetzten Zeichen in diesen Ländern begriffen werden. Neben dieser regionalen Zusammenarbeit, die wir nicht hoch genug einschätzen können, benötigen wir jedoch ein Gesamtkonzept, nach dem sich die verschiedenen Planungsebenen ausrichten können.

III

Ziele europäischer Raumordnung

Wir müssen deshalb folgendes tun:

Wir müssen eine europäische Raumordnungspolitik in ihren Grundzügen formulieren. Wir sind in der Lage, mit der vorhandenen Planungsordnung eine solche Politik in den einzelnen Ländern zu verwirklichen. Eine europäische Raumordnungspolitik zu formulieren heißt, Grundsätze aufzustellen, die geeignet sind, das Gebiet der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft in seiner allgemeinen räumlichen Struktur einer Entwicklung zuzuführen, die gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen und ausgewogene wirtschaftliche,

soziale und kulturelle Verhältnisse anstrebt. Zur Formulierung einer solchen Raumordnung benötigen wir also keinen planologischen Dienst bei der EWG, sondern, um es noch einmal zu sagen, von den einzelnen Mitgliedsländern verbindlich getragene Raumordnungsgrundsätze, die mit Hilfe der vorhandenen Planungsordnung verwirklicht werden können. Die Festlegung solcher Ziele erfordert fundierte Kenntnisse über die Gesamtprobleme der EWG und der einzelnen Regionen. Die Details zur Beurteilung der jetzigen Situation sind in verdienstvoller Arbeit von der Kommission Wirtschaft und Finanzen der EWG zusammengetragen worden. Das Material reicht aus, um die Ziele einer Raumordnungspolitik innerhalb der Mitgliedstaaten der EWG zu formulieren.

Es schmälert gewiß nicht den Wert der Vorarbeiten der EWG, wenn ich feststelle, daß nach dem EWG-Vertrag die Hauptarbeit der Kommission der EWG nur auf die wirtschaftlichen Aspekte der Raumordnung konzentriert werden konnten. Es sei aber daran erinnert, daß die verschiedenen Kommissionen der EWG bereits wesentliche Grundzüge für eine europäische Raumordnung entwickelt haben. Ausgehend von der gemeinsamen regionalen Wirtschaftspolitik enthält die gemeinsame Agrar-, Verkehrs- und Sozialpolitik der EWG die bedeutendsten Ansätze für ein einheitliches raumordnungspolitisches Konzept in den sechs Mitgliedstaaten. Die Regierungen der EWG-Länder sollten nunmehr auferufen werden, alsbald eine ständige Konferenz der EWG-Raumordnungsminister zu bilden, deren Aufgabe darin bestehen müßte, einheitliche Ziele der Raumordnung für die sechs Mitgliedstaaten aufzustellen. Hierfür bieten sich m. E. folgende Leitprinzipien an:

- a) Verpflichtung der Mitgliedstaaten, durch die Raumordnung die räumlichen Voraussetzungen für die Zusammenarbeit im europäischen Raum zu schaffen.
- b) Festlegung der angestrebten räumlichen Struktur der EWG entsprechend den Lebensbedürfnissen der Gesamtbevölkerung.
- c) Festlegung der Ziele zur Erhaltung gesunder Strukturen.
- d) Konkretisierung der Ziele und Maßnahmen für Gebiete mit schwachen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verhältnissen.
- e) Festlegung der raumordnungspolitischen Ziele für die wirtschaftlich, sozial und kulturell besonders gefährdeten Randzonen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (Süditalien, Zonenrandgebiet usw.).
- f) Bestimmung der Ziele, nach welchen sich die Verdichtung von Menschen und Wirtschaftskraft in den Agglomerationen vollziehen soll.
- g) Konkretisierung fachlicher Einzelmaßnahmen auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik, der Landwirtschaftspolitik, der Verkehrspolitik, der Finanz- und Währungspolitik, die das angestrebte räumliche Ziel fördern sollen.
- h) Festlegung der Prinzipien für die Erhaltung, den Schutz und die Pflege der Landschaft sowie für die Sicherung und Gestaltung von Erholungsgebieten.
- i) Anordnung von Prinzipien zur Reinhaltung des Wassers und der Luft sowie zur Sicherung der Wasserversorgung.

Ich bin sicher, daß die Zusammenarbeit der einzelnen Länder in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zur Festlegung einer solchen europäischen Raumordnung führen wird. Da die Gemeinden es seit jeher gewesen sind, die über die Grenzen schauend europäische Regionalplanung betrieben haben, glaube ich, daß die Gemeinden auch die Festlegung der Ziele einer europäischen Raumordnungspolitik begrüßen werden.

IV

Europäische Regionalpolitik

Das Feld der Regionalplanung in den einzelnen Ländern der EWG reicht von Süditalien bis in den Raum, in dem wir tagen. Wir werden bei der Regionalplanung zwei Arten zu unterscheiden haben:

Eine innerstaatliche, z. B. für einen bestimmten Teilraum des Staates, und eine zwischenstaatliche, grenzüberschreitende Regionalplanung.

Zwischenstaatliche Regionalplanung möchte ich im Sinne des mir gestellten Themas als europäische Regionalplanung bezeichnen. Wie Sie wissen, ist es nicht Aufgabe der EWG-Kommission, Raumordnung zu betreiben. Dies ist deshalb von Nachteil, weil, wie ich darlegen konnte, ihre Regionalpolitik praktisch Raumordnungspolitik ist, allerdings überwiegend unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Bis zur Formulierung einer europäischen Raumordnungskonzeption haben wir daher in den Gemeinden und Regionen die Aufgabe, durch beispielhafte grenzüberschreitende Planungen zu beweisen, daß europäische Raumordnung und Regionalplanung nicht nur ein Schlagwort bleibt. Lassen Sie mich über eine solche europäische Regionalplanung, die also die Grenzen zweier oder mehrerer Staaten berührt, etwas am Beispiel der niederländisch-deutschen Zusammenarbeit erörtern.

Die Raumordnungsberichte, die beide Länder vorgelegt haben, zeigen ganz klar, daß in den Niederlanden ähnliche Strukturverhältnisse und damit auch ähnliche Strukturaufgaben zu lösen sind wie bei uns. Beide Länder verfügen über großräumige Verdichtungsgebiete, aber auch über Gebiete mit ausgewogener Struktur und über Räume mit schwacher Wirtschafts- und Sozialstruktur. Wir haben als Nachbarn erkannt, daß in beiden Ländern ein Teil der Regionen grenzüberschreitend ist. Das Gebiet von Aachen über Arnheim bis hinauf zur Emsmündung erfordert ein zwischen beiden Ländern abgestimmtes Strukturbild.

Der Verdichtungsvorgang von Arnheim-Nijmegen, Mittel- und Süd-Limburg einerseits und des Rhein-Ruhr-Gebietes andererseits verlief bisher nicht genügend koordiniert. Auf beiden Seiten sind die Beteiligten um eine fruchtbare Zusammenarbeit bemüht. Am Niederrhein, meiner Heimat, bestehen beiderseits der Grenze enge Beziehungen im Gebiet Arnheim-Nijmegen, Kleve und Emmerich. Hier haben niederländische Unternehmen schon vor längerer Zeit größere Betriebe der Nahrungsmittelindustrie gegründet. Wir arbeiten auch auf den Gebieten des Hochwasserschutzes, des Deichbaues, der Stromregulierungen und der Entwässerung zusammen. Unsere Kooperation auf den Gebieten des Verkehrs ergibt sich aus den parallel zum Rhein verlaufenden großen Verkehrsadern. Wir werden sie vor allem auf der linksrheinischen Seite stärken müssen. Große Erholungsgebiete sollten auf beiden Seiten einen zusammenhängenden Rechtsschutz erhalten, der hier im Interesse der Erhaltung der Landschaft geboten erscheint.

Das Grenzgebiet zwischen Nijmegen und Roermond, in dem 300 000 Menschen wohnen, erfordert ebenfalls gemeinsame planerische Überlegungen. Westlich der Maas haben die Niederlande großzügige Industrieansiedlungen betrieben, während auf der deutschen Seite die Landwirtschaft überwiegt, die im dortigen Raum günstige Absatzchancen wegen der Nähe des Ruhrgebietes hat. Ein solches Spannungsverhältnis erfordert Zusammenarbeit.

Im Raume Aachen-Maastricht dagegen erfordert ein hochentwickeltes, zum Teil überaltertes Industriegebiet mit 1 Million Einwohnern und besonderen Strukturproblemen unsere gemeinsame Sorge. Es muß durch gemeinsame Planung erfaßt werden.

Hoffnungsvolle Anzeichen künden aus dem Grenzgebiet zwischen Ijssel und Ems von Zusammenarbeit beiderseits der Grenze. Das Münsterland auf deutscher Seite und auf niederländischer Seite die Twente und Teile von Ostgelderland erfassen einen sich immer mehr verflechtenden Lebens- und Wirtschaftsraum von 1 Million Einwohnern. Europäischen Maßstab hat dort beiderseits der Grenze die Textilindustrie mit den Standorten Enschede, Winterswijk, Rheine, Gronau und Bocholt. Auf dem Gebiet des Fremdenverkehrs entwickelten deutsche und niederländische Stellen der Hamalandroute. Durch die europäische Zusammenarbeit ergeben sich für dieses Gebiet vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten.

Es wird angenommen, daß der Bevölkerungsanstieg in diesen Gebieten anhalten wird. Die Beteiligten beiderseitig der Grenze haben für diese Region die Bezeichnung Euregio vorgeschlagen, ein Name, den man sich merken wird: 50 niederländische Gemeinden arbeiten mit 18 deutschen Gemeinden und 6 Landkreisen zusammen. Wir werden die bestehenden gemeindlichen und regionalen Kontakte ausbauen müssen.

Als höfliche Menschen kommen wir auf das Gebiet, in dem wir uns befinden, zuletzt. Hier ist es zu Kontakten zwischen den planologischen Diensten der Provinzen Drenthe, Groningen, Overijssel und der NETO (Noordelijke economisch-technologische Organisation) in Groningen gekommen.

Die Veranstaltungen wurden von der Arbeitsgemeinschaft der Landkreise der Regierungsbezirke Aurich und Osnabrück mit dem Raad voor de Welvaatsbevordering Opbouw Oost-Groningen getragen und haben sich als fördernd für dieses Gebiet, in dem wir zur Zeit tagen, erwiesen. Auch die Konferenz von Emmen und die Interessengemeinschaft Rhein-Ems haben zur regionalen Zusammenarbeit wesentlich beigetragen. An besonderer Stelle ist jedoch der Ems-Dollart-Vertrag zu nennen. Die durch den Grenzvertrag geschaffene deutsch-niederländische Grenzkommision hat wasser- und straßenbauliche Planungen auf lange Sicht vorgenommen, die dem ganzen Gebiet zugute kommen werden. Es ist jedoch festzustellen, daß es bisher an einer ständigen Einrichtung, die die fachlichen Planungen beiderseits der Grenze und die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Ziele insgesamt erfaßt und sie auf einer gemeinsamen Basis koordiniert, fehlt. Ich würde es begrüßen, wenn die heutige Kontaktaufnahme dazu führte, daß die niederländischen Gemeinden und die deutschen Gemeinden und Landkreise nach einer geeigneten Organisationsform suchen, um die Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg enger zu gestalten. Ich bin mir bewußt, daß die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden auf der niederländischen Seite gewisse Startschwierigkeiten mit sich bringen kann. Wir wollen nicht verkennen, daß in der räumlichen Entwicklung auf deutscher Seite noch nicht das hohe Entwicklungsniveau des niederländischen Nachbarn erreicht werden konnte. Das zeigt sich am besten daran, daß auf deutscher Seite nur 84 Einwohner auf dem Quadratkilometer, in den Grenzgebieten der Niederlande jedoch bereits 200 Einwohner auf dem Quadratkilometer leben. Es ist nicht ausgeschlossen, daß dieses Bevölkerungsgefälle sich noch verstärken wird. Auch auf deutscher Seite gilt es, den schwierigen Umwandlungsprozeß in den Moorlandschaften weiter voranzutreiben. Ich bin sicher, daß das Emsland-Programm hier seine Früchte zeigen wird. Es ist auch an der Zeit, daß wir in den deutschen Grenzgebieten ein leistungsfähigeres Netz zentraler Orte verschiedener Stufen ausweisen, um ein höheres Entwicklungsniveau in diesen Gebieten zu erreichen. Von einer besseren Verkehrsinfrastruktur verspreche ich mir den größten Nut-

zen zwischen Niedersachsen und den Niederlanden. Hier ist besonders die auf deutscher Seite geplante Autobahnverbindung Ruhrgebiet-Ostfriesland zu nennen, die nach den jetzigen Planungen größtenteils westlich der Ems verlaufen wird. Sie kommt damit im Sinne einer deutsch-holländischen Kooperation auf dem Gebiet der Raumordnung beiden Grenzgebieten zugute. Ich hoffe, daß eine bessere Verkehrsstruktur des Raumes dazu beitragen wird, mehr nichtlandwirtschaftliche Arbeitskräfte in den niedersächsischen Gebieten anzusiedeln und das Gebiet insgesamt attraktiver zu machen. Auch auf dem Fremdenverkehrsgebiet ist noch viel zu tun, um die Attraktivität des Raumes zu heben.

Ich bin sicher, daß es im Geiste gutnachbarlicher Zusammenarbeit gelingen wird, zur Lösung der anstehenden Probleme beizutragen. Ich begrüße es aber auch besonders, daß nunmehr die Königlich-Niederländische Regierung und die Bundesrepublik Deutschland die Vereinbarung getroffen haben, eine deutsch-niederländische Raumordnungskommission zu bilden, deren Hauptaufgabe es sein wird, die gemeinschaftlich interessierenden Fragen in den grenzüberschreitenden Regionen einer nach Möglichkeit gemeinschaftlichen Lösung zuzuführen. Ihre Aufgabe besteht natürlich in erster Linie in der Beratung gemeinsam interessierender Fragen. Damit wird der Kommission eine Fülle von Fragen und Problemen an die Hand gegeben. Die kommunalen Gebietskörperschaften sind aufgerufen, die Beratungen der Regierungskommission mit eigenen Vorschlägen zu unterstützen. Ich bin sicher, daß durch die Tätigkeit der gemeinsamen Raumordnungskommission auf höchster Ebene die deutsch-niederländische Zusammenarbeit zwischen den kommunalen und regionalen Stellen in den Grenzbereichen, aber auch überall dort, wo sie uns sonst notwendig erscheint, gefördert und gestärkt werden kann. Wir sollten uns durch die unterschiedliche Rechtsordnung nicht entmutigen lassen, auch im kommunalen und regionalen Bereich noch enger zusammenzuarbeiten. Möge das Beispiel dieser Zusammenarbeit ein Ansporn dafür sein, zu einer ständigen europäischen Raumordnungsministerkonferenz beim Europarat zu kommen — oder doch zumindest eine solche Konferenz im Rahmen der EWG einzurichten, wie es bereits mein Vorgänger als Präsident des Deutschen Gemeindetages, Bundesinnenminister Lücke, auf dem Europäischen Gemeindetag 1964 in Rom vorgeschlagen hat. Zum guten Ende will ich Ihnen noch einen Satz zitieren, nämlich den, mit dem Ernst Bloch vor einigen Tagen seine große, vielbeachtete Rede auf der Frankfurter Buchmesse beschlossen hat. Er enthält — vielleicht überraschenderweise — nämlich einen Gedanken, den Kommunalbeamte und Kommunalpolitiker zu allen Zeiten praktiziert haben und, solange es Kommunalpolitiker gibt, praktizieren werden. Ernst Bloch, dieser hochgeistige Mann, schloß seine Rede so: *Und wenn die Verhältnisse die Menschen bilden, so hilft nichts, als die Verhältnisse menschlich zu bilden; es lebe die praktische Vernunft!*

Viele Möglichkeiten,
Ihnen den Umgang mit Geld zu erleichtern,
bietet die **DEUTSCHE BANK**

AKTIENGESELLSCHAFT

BREMEN • Domshof 22-25
mit Zweigstellen in allen Stadtteilen,
in Achim und Osterholz-Scharmbeck

Das Wasser als Feind und Freund

Von Cornelius van Leeuwen

Im Heft 1/68 wurde auf Seite 12 und folgende berichtet über die Verleihung der Fritz-Schumacher-Preise 1967 und der erste Vortrag mit Laudatio wiedergegeben. In diesem Heft werden nun die Laudatio von Prof. Dr.-Ing. Fritz Leonhardt, Stuttgart, und der Vortrag von Cornelius van Leeuwen, Holland, abgedruckt.

Der Schriftleiter

**Laudatio für die Preisträger
Ir. Cornelius van Leeuwen,
Ir. Jan Hendrik van Loenen,
Ir. Arie Cornelis Krijn, Holland**

von Professor Dr.-Ing. Fritz Leonhardt, Stuttgart

Holland hat in den letzten 20 Jahren erstaunliche und bewundernswerte Leistungen vollbracht, um sein Land gegen die Sturmfluten der Nordsee zu schützen und um den Charakter der Landschaft mit ihrer Vegetation zu erhalten, die durch Versalzung des Grundwassers gefährdet ist. Schon allein die Konzeption dieses Planes erforderte ein Ausmaß an Mut und Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des holländischen Volkes, das zu bewundern ist. Zum Entwurf und zur Verwirklichung der Bauwerke mußten viele neue Lösungen erarbeitet werden, um die unheimlichen Angriffskräfte des Meeres zu bezwingen.

Gleichzeitig wurde eine neue Verkehrsverbindung von Rotterdam nach Süden über die Inseln im großen Delta hinweg entworfen, um diese Inseln besser zu erschließen. Im Zuge dieser Straße mußte eine 5 km lange Brücke auf schlechtem Baugrund gebaut werden, deren Entwurf und Ausführung hohe Anforderungen an das Können der Ingenieure stellte.

Diese Oosterscheldebrücke wurde zu einer Meisterleistung der holländischen Brückenbaukunst, und zwar in mancher Beziehung:

Da ist zunächst die ungewöhnliche Entstehungsgeschichte. Während in Holland die Brücken üblicherweise von den Behörden entworfen werden, wurde hier der Entwurf von Unternehmer-Ingenieuren aufgestellt.

Sie sind mit wirklichem Erfindergeist an diese ungewöhnliche Aufgabe herangegangen und gingen hinsichtlich der Gestaltung als auch bei der Bauausführung neue Wege, die bei den Brückenbauern der ganzen Welt großes Aufsehen erregten und hohe Anerkennung fanden.

Lassen Sie mich mit wenigen Zahlen die Größe dieser Brücke kennzeichnen:

Sie besteht aus 50 riesenhaften Spannbeton-Armen, die in kräftigen gespreizten Böcken verankert sind und nach jeder Seite rund 50 m weit ausladen. Sie wurden aus vorgefertigten Teilen zusammengesetzt, deren Gewichte zwischen 190 und 600 t betragen. Die Böcke ruhen auf vorgespannten Hohlpfählen mit einem Durchmesser von 4,25 m, die zum Teil bis zu 50 m lang sind, um bei großer Wassertiefe und dem schlechten Baugrund tragfähige Schichten zu erreichen. Als besondere Leistung sind die Herstellungsverfahren mit neuartigen Großgeräten, u. a. mit einer über 3 Öffnungen hinweg reichenden stählernen Montagebrücke zu bezeichnen, die es möglich machten, die 5 km lange Brücke einschließlich der schwierigen Gründung in nur 3 Jahren herzustellen.

Drei Ingenieure haben sich bei diesem Bauwerk besonders verdient gemacht, und sie erhalten gemeinsam den diesjährigen Fritz-Schumacher-Preis für Ingenieurbau:

Cornelius van Leeuwen ist der älteste unter ihnen, und er gilt als der geistige Vater des Brückenentwurfes. Er hat an der Universität Delft studiert und ist frühzeitig bei der Bauunternehmung van Hattum en Blankevoort N. V. eingetreten. Er hat bei vielen großen Bauvorhaben, z. B. der großen Seeschleuse in IJmuiden, dem Marinehafen Den Helder und besonders bei den ungewöhnlich schwer beanspruchten Spannbetontträgern der riesenhaften Haringvlietschleusen, dem bedeutendsten Bauwerk des Deltaplanes mitgewirkt. Bei Herrn van Leeuwen wird vor allem seine wissenschaftliche Gründlichkeit und seine Erfindungsgabe gerühmt. Auf ihn gehen nicht nur viele gute Gedanken beim Entwurf und der Herstellungsart der Oosterscheldebrücke zurück, sondern er hat auch zahlreiche Hilfskonstruktionen und Geräte entworfen, so vor allem den größten Schwimmkran der Welt mit 550 t Hubkraft.

Jan Hendrik van Loenen, Absolvent der Technischen Universität Delft, gehört zu den jungen Mitarbeitern des Herrn van Leeuwen, ihm oblagen zunächst Vergleichsstudien, insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Entwurfes. Durch Versuche im Laboratorium hatte er außerdem die technische Durchführbarkeit mancher konstruktiver Einzelheiten zu prüfen. Bei der Ausführung der Arbeiten oblag ihm die technische Führung.

Arie Cornelis Krijn stammt auch von der Universität Delft und gehört der zweiten am Bau dieser Brücke beteiligten Unternehmung, der N. V. Amsterdamsche Ballast Maatschappij an. Er hatte die 7 Hektar große Fabrik für die Herstellung der großen und schweren vorgefertigten Bauteile am Ufer der Schelde zu planen, zu errichten und zu leiten und hat dabei manche Neuerung erfolgreich angewandt. Es ist vielleicht ungewöhnlich, daß ein solcher Preis an drei Ingenieure gemeinsam gegeben wird, es ist aber sicher richtig, daß dies einmal so geschieht, denn gerade im Ingenieurbau sind die großen Leistungen heute häufig nicht das Werk eines einzelnen, sondern sie entstehen durch die Zusammenarbeit von Ingenieuren verschiedener Begabungsrichtungen und verschiedener Arbeitsgebiete. Der Erfolg hängt häufig zu einem guten Teil davon ab, daß begabte und befähigte Ingenieure nicht nach ihrem eigenen Ruhm streben sondern bereit sind, sich in eine ganze Mannschaft einzugliedern und bescheiden auf einem Teilgebiet dem Ganzen zu dienen.

Ich möchte bemerken, daß der geistige Vater der Brücke, Herr van Leeuwen ein so bescheidener und zurückhaltender Mensch ist, daß er nach außen mindestens für uns Deutsche nie in Erscheinung getreten ist. Während ich seine beiden hervorragenden Mitarbeiter durch Vorträge über die Brücke kennenlernte, mußten diese beiden ihren Meister erst aus seinem Versteck hervorholen, damit ihm heute der verdiente Anteil dieser Ehrung zuteil werden kann.

Die Ehrung gilt den hervorragenden Leistungen bei Entwurf, Gestaltung, technischer Durchbildung und Bauausführung der Brücke über die Oosterschelde in vorbildlicher Gemeinschaftsarbeit und dem Mut, bei dem Entwurfsverfahren und bei der Bauausführung neue Wege zu beschreiten. Wenn wir als Deutsche diesen Preis für Ingenieurbauten holländischen Ingenieuren zuerkennen, so soll damit auch unserer Bewunderung und Achtung vor den großen baulichen Leistungen unseres Nachbarvolkes Ausdruck gegeben werden.

Das Wasser als Feind und Freund

Von Cornelis van Leeuwen

Das Thema meines Vortrages „Das Wasser als Feind und Freund“ ist für die Bewohner eines Landes, das soviel Wasser aufweist, besonders fesselnd.

Die Schönheit von Flüssen und Seen sowie die Bedeutung des Wassers für Landwirtschaft, für Fischerei und Verkehr ist auch den Bewohnern der höher gelegenen Gebiete klar. Den Bewohnern der niedrigen Küstengebiete und zumal den Wasserbauingenieuren kommt das Wasser so nahe, daß ihr Leben davon geprägt wird.

Wie bekannt, ist der größte Teil Hollands von den Flüssen durch Ablagerungen ihrer Sedimente gebildet. Wie es die Geschichtsbücher lehren, sind die ersten Bewohner in Kähnen auf den Flüssen in unser Land gefahren. Sofort nach der Ansiedlung hat auch der Kampf gegen das Wasser begonnen, denn es ist eine Laune des Wassers, neues Land aufzubauen und es eines Tages wieder zurückzunehmen.

Im Anfang war es ein behutsamer Kampf, geführt von kleinen vereinzelt Gruppen, die bei hohen Fluten auf künstliche Warften flüchteten und das Land wieder in Besitz nahmen, wenn das Wasser sich wieder zurückgezogen hatte. Viel später, als eine Zentralverwaltung die Möglichkeit gab, entwickelte sich ein organisierter und verwegener Kampf, um mit dem Bau von Deichen die Fluten abzuwehren.

Man lernte die Gewalt des Wassers kennen; die scheinbare Willkür der Hochwasserstände, die reißende Wirkung der Strömung, die tiefe Auskolkungen verursachen, und die fürchterliche Kraft der Wellen. Es ist ein Kampf mit großen Verlusten geworden, der tausende Menschenleben gekostet hat. Manchmal gingen ganze Provinzen verloren. Fast immer aber wurden diese Gebiete nach kürzerer oder längerer Zeit wieder zurückgewonnen. Und wenn wir heute sehen, mit welchen primitiven Mitteln dieser Kampf in der Vergangenheit geführt worden ist, werden wir von den damaligen Leistungen noch mehr beeindruckt.

Wie ist nun die jetzige Lage?

Ungefähr vierzig Prozent unseres Landes liegen unter dem Meeresspiegel, der sich dem Lande gegenüber jährlich um etwa drei Millimeter erhöht. Es wird von Deichen — die

allein im Delta von Rhein, Maas und Schelde weit mehr als tausend Kilometer lang sind — vor Überschwemmungen geschützt. In diesem niedrigen Teil des Landes wohnen etwa sechzig Prozent der Bevölkerung.

Mit der Methode der statistischen Analyse ist klar geworden, daß eine maximale künftige Sturmfluthöhe nicht zu ermitteln ist, sondern daß man nur die Wahrscheinlichkeit für die Überschreitung eines bestimmten Wasserstandes in einem bestimmten Zeitraum angeben kann. Leider läßt sich nicht festlegen, ob beispielsweise die einmal in hundert Jahren zu erwartende Überschreitung am Anfang oder am Ende dieses Zeitraumes stattfinden wird.

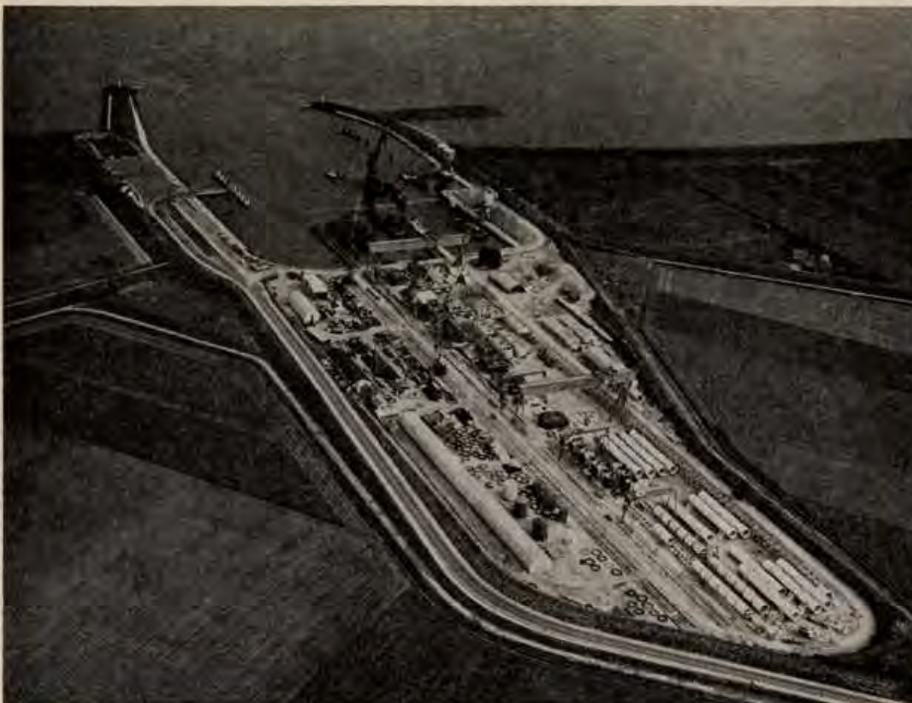
So war es schon seit Jahrzehnten bekannt, daß sämtliche Deiche im Südwesten um weit mehr als ein Meter erhöht werden müßten, um den westlichen Teil des Landes ausreichend zu sichern. Die technische Ausführung dieser Arbeiten war aber wegen der örtlichen Verhältnisse fast unmöglich.

Nach der Flut vom ersten Februar 1953, die fast zweitausend Menschenleben forderte und hundertdreißigtausend Hektar fruchtbares Land überschwemmte, hat man sich zur Verkürzung der Küstenlinie entschlossen. In drei großen Meeresarmen im Südwesten des Landes sollten Abschlußdämme gebaut werden, deren Höhen auf einen Hochwasserstand abgestimmt sind, der vermutlich nur einmal in zehntausend Jahren überschritten wird.

Bis jetzt haben wir fast ausschließlich vom Wasser als Feind gesprochen; vom Wasser als Freund war noch kaum die Rede. Und dennoch hat das viele Wasser für unser Land auch seine guten Seiten. Einige davon möchte ich jetzt kurz erwähnen:

Nach der Fertigstellung der Deltawerke wird es mittels der in die Abschlußdämme eingebauten Entwässerungsschleusen möglich sein, mehr Wasser vom Rhein in die Richtung von Rotterdam zu leiten. In dieser Weise hofft man zu erreichen, daß die Salzgrenze im Fluß bei Rotterdam nicht weiter in östliche Richtung vorrückt, was hinsichtlich der Trinkwasserversorgung und der Landwirtschaft wichtig ist.

Die großen Süß- und Salzwasserflächen hinter den Abschlußdämmen werden den Wassersportlern in der nächsten Zukunft einmalige Möglichkeiten bieten.



Baugelände an der Oosterschelde-Brücke (1963)

Einsetzen eines der vorgefertigten Teile der Oosterschelde-Brücke.



Auch in anderen Teilen unseres Landes werden die vorhandenen Wasserflächen immer mehr der Rekreation dienstbar gemacht.

Die Flüsse und Kanäle sind äußerst wichtig als Transportwege für den Massentransport und als solche von internationaler Bedeutung. Die großen Erweiterungen der Häfen in den letzten Jahrzehnten, und die Gründung neuer Industrien bei diesen neuen Hafengebieten wären ohne diese Transportwege undenkbar.

Dank den in der Vergangenheit vom Wasser abgelagerten Tonschichten haben sich die Landwirtschaft und die Viehzucht zu wichtigen Wirtschaftszweigen entwickeln können. Leider liegt der fruchtbare Boden an manchen Stellen drei bis fünf Meter unter dem Meeresspiegel, so daß die betreffenden Gebiete erst trockengelegt werden müssen. Im früheren Zuiderzee werden in dieser Weise zweihundertsechzehntausend Hektar neues Land gewonnen.

Bewohner und Industrie fordern laufend größere Mengen reinen Wassers, das wegen der Verschmutzung der Flüsse immer weniger vorhanden ist.

Der Westen des Landes benutzt das in den Dünen an der Westküste vorhandene Grundwasser für die Trinkwasserversorgung. Leider wird in den letzten Jahrzehnten mehr

entnommen als vom Regen zugeführt wird, wodurch der Grundwasserspiegel immer weiter herabgesetzt wird.

Indem man große Rohrleitungen gebaut hat, die das Wasser vom Rhein von einer Stelle südlich Utrechts über eine Strecke von etwa fünfundsechzig Kilometern den Dünen zuführen, hat man das Gleichgewicht wiederhergestellt.

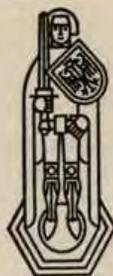
Selbst bei der Bekämpfung des Wassers reicht das Wasser dem Wasserbauingenieur die Freundeshand und unterstützt ihn bei seiner Arbeit.

Seit Jahrzehnten werden Senkstücke bei Ebbe am Ufer hergestellt; sie schwimmen mit der Flut auf und lassen sich dann leicht zur Absenkstelle schleppen.

Das Wasser gibt die Möglichkeit zum Einsatz von großen Schwimmbaggern. Der gewonnene Sand kann durch Rohrleitungen über weite Strecken transportiert und im Spülverfahren zum Deichbau verwendet werden.

Beim Dammbau sind zuletzt die Stromlöcher zu schließen. Dazu verwendet man bis zu mehrere tausend Tonnen schwere Betoncaissons, die schwimmend zur Einbaustelle transportiert werden.

Auch beim Bau der Oosterschelde-Brücke haben wir uns den vom Fluß gegebenen Bedingungen angepaßt und uns



Deutsche Hypothekbank Bremen

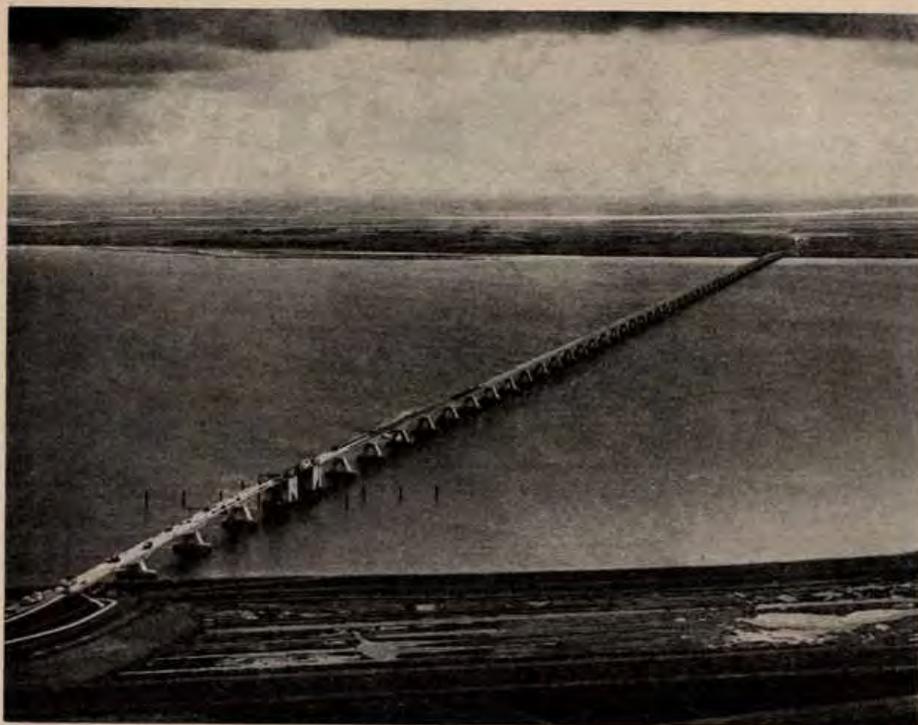
Meininger gegründet 1862
Domshof 18-20 Telefon 32 0171 Fernschreiber 02 44590

Verbriefte Sicherheit



Hypotheken
Kommunal-Darlehen
Kommunal-Schuldverschreibungen
Pfandbriefe

Die Oosterschelde-Brücke (1965)



seinen Launen gefügt. Das Wasser hat die bis sechshundert Tonnen schweren Betonelemente von der Fertigungsstelle zur Einbaustelle getragen und sogar mittels Ebbe und Flut große Bauteile auf die Pfeiler abgestellt.

Ich möchte Sie jetzt bitten, sich den Film anzusehen, der von diesem Projekt gemacht worden ist und danke Ihnen recht herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

Sehr geehrter Herr Dr. Toepfer,

Ihnen als Stifter des Fritz-Schumacher-Preises, und Ihnen meine sehr verehrten Herren vom Kuratorium des Fritz-Schumacher-Preises und Ihnen, Euere Magnifizenz als Rektor der Technischen Hochschule in Hannover, möchte ich, auch im Namen meiner beiden Kollegen sagen, daß die Verleihung des Fritz-Schumacher-Preises uns sehr überrascht und gefreut hat. Die Betontechnik in Deutschland ist für uns immer ein Beispiel gewesen und ist es auch heute noch. Ihren Entschluß, 1967 einen Fritz-Schumacher-Preis an Holländer zu vergeben, wissen wir deshalb besonders zu schätzen.

Wir möchten Ihnen, meine Herren, herzlichst für die Verleihung dieser Auszeichnung danken.

Ihnen, sehr geehrter Herr Professor Leonhardt, danken wir sehr für die lobenden Worte, die Sie zu uns gesprochen haben. Es ist uns bekannt, daß Sie als Entwerfer von vielen schönen und kühnen Brücken auch den Brückenbau im Ausland mit großem Interesse verfolgen. Daß Sie uns für diesen Preis vorgeschlagen haben, erfüllt uns mit Stolz.

Meine Damen und Herren,

Sie werden verstehen, daß der Entwurf und der Bau der fünf Kilometer langen Oosterschelde-Brücke nicht nur eine Leistung der heute ausgezeichneten Herren ist, sondern daß die gute Zusammenarbeit eines ganzen Teams sowohl im Büro als auf der Baustelle zu dieser Leistung geführt hat. Wir möchten deshalb alle Mitarbeiter in diese Anerkennung einbeziehen. Ganz besonders möchten wir heute die Zusammenarbeit mit den leitenden Herren der Behörde von Zeeland erwähnen; sie hatten nicht nur den Weitblick, die wirtschaftlichen Möglichkeiten einer Brücke über die Oosterschelde der erforderlichen und kostspieligen Erweiterung des Fährdienstes gegenüberzustellen, sondern faßten auch zu unseren Firmen soviel Vertrauen, daß sie uns mit der Ausarbeitung und Ausführung dieses Projektes beauftragten. Für die Zusammenarbeit in den verschiedenen Entwicklungsstufen des Projektes sind wir sehr dankbar.



Robert Meyer KG
Werkstätten für dekorative
Malerei

28 Bremen, Tannenbergr. 9
Telefon 44 83 83 - 44 39 47

Das seit Jahrzehnten bekannte Fachgeschäft

für Qualitätsarbeiten und gute Fachberatung

Rückkehr zur Schiene

Drastischer Umschwung in den amerikanischen Stadtregionen

Michael Hill berichtet im Handelsblatt vom 18./19. August 1967 über das immer drastischer in Erscheinung tretende Kraftverkehrsdilemma in den amerikanischen Stadtregionen, das zu einer Renaissance der öffentlichen Nahverkehrsmittel führt. Wir berichten auszugsweise aus seinem Beitrag:

- Sechzig Prozent der Bewohner der USA leben in 213 Stadtregionen mit mehr als 50 000 Einwohnern, die aber nicht einmal ein Prozent der gesamten Landfläche der USA bedecken.
- Während das Auto in den ländlichen Regionen lebensnotwendig ist, wird es in den Stadtregionen lebensbedrohend.
- Der Pkw-Bestand nahm von 34 Mill. in 1946 auf 90 Mill. in 1965 zu und wird auf 115 Mill. in 1970 steigen.
- Die Wähler in San Francisco sprachen sich gegen die Fortführung von Stadtautobahnbauten aus und nahmen stattdessen eine Steuererhöhung für den Bau eines öffentlichen Nahverkehrssystems hin.
- Die Erkenntnis wächst, daß selbst ein riesiges Land wie die USA es sich nicht erlauben kann, weiterhin eine unbegrenzte Menge Land für den Straßenbau zu verwenden.
- Von 1950 bis 1960 sank die Benutzerzahl der öffentlichen Verkehrsmittel um die Hälfte.
- New York könnte jedoch ohne Netz der Nahverkehrseisenbahnen und Untergrundbahnen nicht mehr existieren. Wenn der Gesamt-Personenverkehr nach Manhattan mit dem Auto abgewickelt werden sollte, müßten die untersten vier Stockwerke der ganzen Inselfläche als Tiefgarage ausgebaut werden.
- In Chicago wurde errechnet, daß eine zweigleisige Stadtschnellbahnlinie hinsichtlich der Personenbeförderungsleistung eine Stadtautobahn von 6 Spuren in jeder Richtung, also von insgesamt 12 Spuren, ersetzen kann.
- Eine große Zahl von Orten bis zu 20 000 Einwohnern hat — mit Ausnahme von Taxen — überhaupt keine öffentlichen Verkehrsmittel. Das soziale Problem des Fehlens billiger Transportmöglichkeiten ist bedenklich. Auch in großen „Autostädten“ wie etwa Detroit und Los Angeles sind die billigeren öffentlichen Transportmöglichkeiten unzumutbar unzulänglich.
- Die große Zahl mangelhaft koordinierter, auf Gewinn abzielender privater Verkehrsunternehmen geriet in den fünfziger Jahren hoffnungslos in die roten Zahlen und mußte ihre Verkehrsleistung immer stärker einschränken.
- Anfang der sechziger Jahre setzte sich die Erkenntnis durch, daß die regionalen Verkehrsaufgaben nur durch Gründung öffentlicher Verkehrsunternehmen bewältigt

werden können. Wo erforderlich, setzte sogar eine Kooperation mehrerer Bundesstaaten zur Bewältigung der Nahverkehrsprobleme ein. Auf der Grundlage der 1964 verabschiedeten Mass Transportation Bill stellt nun auch die Bundesregierung Mittel für den Ausbau der Massenverkehrsnetze bereit.

- Die Mittel der modernen Public Relations wurden eingesetzt, um die Bürgerschaft von der Notwendigkeit der öffentlichen Transportsysteme zu überzeugen. Selbst die mächtigen Automobilclubs haben jetzt zugegeben, daß eine schrankenlose Anpassung der großen Verkehrsschwerpunkte an die Erfordernisse des Automobilzeitalters technisch und wirtschaftlich nicht möglich ist.
- Die Verkehrsplaner in den USA haben erkannt, daß die Lösung der Verkehrsprobleme in den Ballungsräumen nur durch Entwicklung koordinierter Verkehrssysteme möglich ist:
- „Das Auto ist aus dem täglichen Leben nicht mehr wegzudenken, doch soll seine Benutzung durch das attraktive Angebot anderer Verkehrsmöglichkeiten dort beschränkt werden, wo eine schrankenlose Anpassung der Straßen und Parkflächen an den Individualverkehr unmöglich ist.“
- „Ein ausgeglichenes Verkehrssystem kann auf Stadtautobahnen, auf lokale und Zubringerautobusdienste, auf die Berufszüge der Eisenbahn und — in vielen Fällen erst geplante — U- und Stadtschnellbahnsysteme nicht verzichten.“
- „Das Problem liegt darin, dem Berufsverkehr Schnellverkehrsmittel zur Verfügung zu stellen, die im Komfort, in der Fahrzeit von Haus zu Haus und auch im Fahrpreis einen freiwilligen Verzicht auf das eigene Auto möglich machen.“
- Als Ergebnis einer amerikanischen „Gemeindeverkehrs-Enquete“ wird festgestellt, daß zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs 20 Milliarden DM innerhalb von 10 Jahren benötigt werden. In der entsprechenden deutschen Untersuchung wurden für den gleichen Zweck 37,5 Milliarden DM für 25 Jahre gefordert.

Der Autor schließt mit der Feststellung: „Es bleibt zu hoffen, daß die für die USA allzu späten — und deswegen auch teuren — Erkenntnisse über die Wichtigkeit des Nahverkehrs mit dazu beitragen werden, daß auch in der Bundesrepublik die Hilfen für den öffentlichen Personenverkehr weiter ansteigen werden. Mit einem sechzigprozentigen Anteil aus der Mineralölsteuererhöhung um drei Pfennig alleine sind jedoch die vor uns liegenden Aufgaben nicht zu erfüllen.“

Aus ingesta report 5/67. dx



DEUTSCHE CEMENT-INDUSTRIE

H. KELLNER & CO.

GEGRÜNDET 1891

STAHLBETONBAU · BETONSTEINWERK · SPANNBETON

- Coloment-Gartenplatten
- Betonwaren für den Straßenbau
- Weißbeton

- Waschbeton
- Montagetreppen
- Betonwerkstein

- Spannbeton
- Stahlbetonfertigteile
- Rammpfähle

Verwaltung: Bremen, Außer der Schleifmühle 65 - Fernruf 32 05 45

Werk Industriehafen: Südweststraße



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

DIENTLEISTUNGEN für Wohnungsunternehmen
durch das Rechenzentrum der Bank (Kapitaldienst,
Mietebuchhaltung, 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. 1967 betrug DM 1,219 Milliarden. Das in dieser Bilanzsumme nicht enthaltene Treuhandgeschäft hat z. Z. ein Volumen von rd. DM 736 Millionen.

HAUS- UND BODEN-FONDS (HB-FONDS)

Vorankündigung:

Nach Überzeichnung und vorzeitiger Schließung des HB-Fonds 15 wird die Fonds-Verwaltung Anfang August d. J. den

HB-FONDS 16

zur Zeichnung auflegen. Dem neuen Fonds werden 389 öffentlich geförderte Wohnungen in Bremen und Wuppertal (Vohwinkel) mit Gesamtkosten von ca. 21,5 Mill. DM zugeordnet. Die beim HB-Fonds 15 nicht zum Zuge gekommenen Fonds-Zeichner wurden zur bevorzugten Berücksichtigung beim HB-Fonds 16 vorgemerkt. Bereits eingegangene Zeichnungsbeträge werden vom Tage der Einzahlung an voll verzinst.

Die HB-Fonds 1 bis 16 repräsentieren ein Fonds-Vermögen von mehr als

DM 270 Millionen

Die Fondsverwaltung legt laufend weitere HB-Fonds zur Zeichnung auf.

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.

BAUSPARER können HB-Briefe steuer- und prämienschädlich mit Guthaben aus Bausparverträgen erwerben (Erlaß des Herrn Senators für die Finanzen in Bremen vom 7. 7. 1965 in Übereinstimmung mit dem Bundesfinanzministerium und den obersten Finanzbehörden der Länder).



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

Düsseldorf, die Stadt am Strom und ihre Bürger

Von Otto Johannes Jensch

Der folgende Artikel berichtet über die Mitarbeit des Bürgers in der Stadt Düsseldorf. Er wurde verfaßt von dem Kaufmann und heimatstädtischen Publizisten Otto Johannes Jensch.

Durch freundliche Hilfe der Architektengemeinschaft Jung und Stadler, die das Kö-Center in den letzten Jahren planten und gestalteten, ist es möglich, einen interessanten Einblick durch einen Übersichtplan und Bilder zu erhalten. Die Königsallee hat damit einen sehr eindrucksvollen und interessanten Mittelpunkt erhalten. Die Bilder zeigen dies, und jedem Interessierten wird ein persönlicher Besuch empfohlen.

Für das Anliegen der Bürger für ihre Stadt haben sich bisher besonders eingesetzt die Heimatvereine, die zusammengefaßt sind in der „Vaterstädtischen Arbeitsgemeinschaft Düsseldorf“. Der Bericht vermittelt ein eindrucksvolles Bild von der Einstellung und Mitarbeit des Bürgers im Aufbaugeschehen der Stadt.

Der Herausgeber

„Vor einem der größten Industriebezirke der Welt, dem Ruhrgebiet, liegt Düsseldorf ausgebreitet wie ein schöner Garten...“ Mit diesen ebenso schlichten wie poesievollen Worten feiert eine alte, inzwischen längst vergessene Druckschrift die ehemalige Kurfürstenresidenz am Niederrhein. In die Schleifen des Stromes geschmiegt, geöffnet dem Licht der niederrheinischen Ebene, grün durchblutet von den Adern alter und neuer Alleen, vereint Düsseldorf seine von wirtschaftlicher Kraft geprägte Männlichkeit mit der Würde



Der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen mit dem „Schwanenspiegel“ im Vordergrund. (Das Gebäude wurde 1879 errichtet und nach dem 2. Weltkrieg renoviert.)

Foto: D. Siebert

und dem Charme der Dame. Ausgebreitet wie ein schöner Garten, wie die festliche Stunde nach dem Werktag, steht diese Stadt auch heute noch als Stern im Zentrum einer von den Spuren der Arbeit gezeichneten Landschaft.

Reich an Geschichte, aber nicht mehr übermäßig begütert mit den steinernen Zeugnissen historischer Vergangenheit, kann Düsseldorf dennoch für sich in Anspruch nehmen, eine unverwechselbare Städtepersönlichkeit zu sein, die der Gegenwart gerecht wird, ohne den formgewordenen Gang durch die Jahrhunderte zu verleugnen. Als Deutschland seinerzeit Bilanz zog über die Verheerungen, die der Zweite Weltkrieg hinterlassen hatte, schien Düsseldorf noch einmal gut davongekommen. Doch der äußere Eindruck täuschte; denn gerade der Stadtkern mit seinen unersetzlichen Baugütern aus den sieben Jahrhunderten der Stadt- und Landesgeschichte war zu 88 Prozent zerstört. Es bedurfte eines erheblichen Maßes an Einfühlungsvermögen, Düsseldorf innerhalb weniger Nachkriegsjahre zum Prototyp der modernen Geschäfts- und Verwaltungsstadt zu entwickeln, ohne auf das städtebauliche Mitwirken der historischen Signaturen zu verzichten. Hofgarten, Altstadt und das Fluidum eines rheinischen Kulturzentrums blieben der alten und neuen Residenz des Landes zwar nicht unverändert, im großen und ganzen jedoch ungeschmälert und eigenwertig erhalten.

Düsseldorf hat den traditionellen Ehrgeiz, eine Gartenstadt zu sein; und es ist sich mehr denn je bewußt, daß sich die Garten-Stadt im eigentlichen Sinne des Begriffes nur dort verwirklicht, wo die Stadtlandschaft — und zwar in ihren ausdruckskräftigsten Bereichen — im fruchtbaren, ständig mobilisierenden Wechselspiel mit einer gleichermaßen ausdruckskräftigen Gartenlandschaft steht. Düsseldorfs Gärten und Alleen verwandeln die ganze hypermoderne Stadt; und unter allen Anlagen der Stadt erfüllen vorzugsweise sie diese ästhetische Doppelfunktion: mehr zu sein als sie selbst, über ihren Eigenwert hinauszuwachsen, auch städtebaulich wirksam zu werden.

Zwischen Pastorale und Tanz, sanftester Stille und äußerster Bewegtheit der Form, spannt sich der zum Teil auf das Jahr 1776 zurückgehende Hofgarten noch heute in das Zentrum Düsseldorfs; und der angrenzende, an Stelle eines Trümmerfeldes neu geschaffene Jan-Wellem-Platz gilt mit Recht als ein wohlgelungenes, äußerst markantes Bindeglied zwischen der historischen Gartenlandschaft und der modernen Stadtlandschaft aus Beton, Stahl und Glas, die in dem fast hundert Meter hohen Thyssenhaus ihr unübersehbares Symbol findet. Zu den ebenso gartenstädtischen wie groß-



Das Thyssen-Haus vom Hofgarten aus mit dem Springbrunnen „Gröner Jong“.

Foto: D. Siebert

städtischen Neuschöpfungen der Nachkriegszeit gehören auch die Anschlüsse nach Süden, der in Form und Vielseitigkeit eigenwillige Martin-Luther-Platz und die weiterführende Berliner Allee, auch sie flankiert von großzügigen Verwaltungsbauten zwischen sprudelnden Brunnen, Bäumen und Blumenschmuck. Mit seiner Umrahmung durch das noble klassizistische Justizministerium, das Pressehaus, die bemerkenswerten Großbauten der Industrie- und Handelskammer, der Rheinisch-Westfälischen Börse und der Hauptverwaltung der Landeszentralbank zeigt sich der Düsseldorfer Martin-Luther-Platz heute als ein Ballungspunkt des Landes Nordrhein-Westfalen, der den Beobachter beeindruckt. Einen weiteren Akzent setzt die 1881 fertiggestellte Johanneskirche, die als Zentrum der Evangelischen Kirche im Rheinland gilt.

Obwohl im Augenblick erst zu zwei Dritteln vollendet, muß hier das sogenannte **Kö-Center** erwähnt werden, eine neue Verbindung zwischen der Königsallee und dem Martin-Luther-Platz mit der Berliner Allee. Durch private Initiative und private Finanzierung ist hier binnen weniger Monate ein großzügig konzipierter Komplex von unstrittig weltstädtischem Zuschnitt geschaffen worden, der — dem traditionellen Ruf der Stadt entsprechend — mit seinen anspruchsvollen Geschäften und Unterhaltungsstätten Außergewöhnliches bietet.



Im Kö-Center

Foto: Söhn



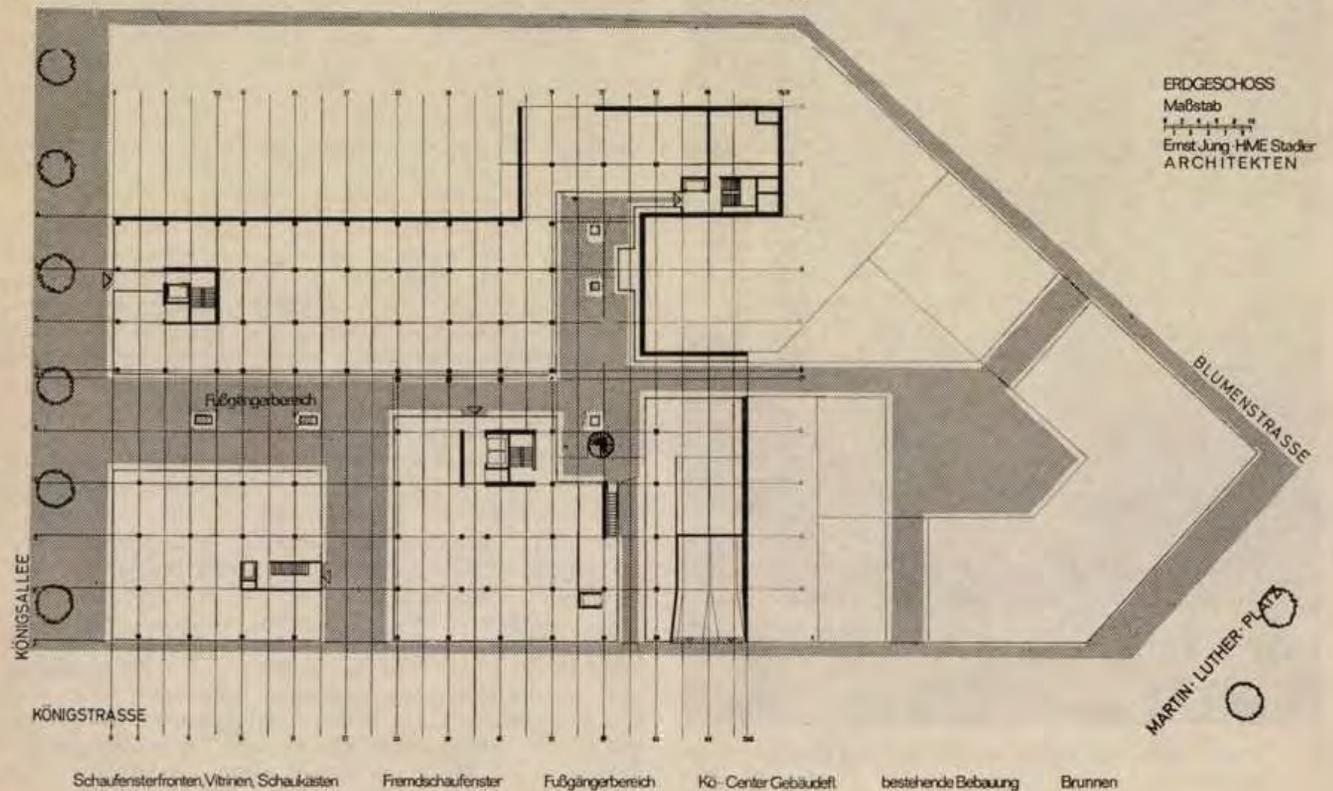
Kö-Center

Foto: Söhn



Im Kö-Center

Foto: Söhn



Mancher weitsichtig angelegten Neuschöpfung der Nachkriegszeit wurde, als sie noch auf dem Papier stand, eine nur geringe Entwicklungschance gegeben, nicht zuletzt auch der jetzt erstarrigen Berliner Allee. Wer das Düsseldorf der Vorkriegszeit in erster Linie als eine „Stadt an der Königsallee“ kannte, wird frühere Vorstellungen revidieren müssen. Düsseldorf hat sich in den beiden vergangenen Jahrzehnten gerade auch in seinem Zentrum ganz neue Dimensionen erschlossen, und zwar sowohl in städtebaulicher Hinsicht als auch im übertragenen Sinne. Eine zunächst auf dem Reißbrett entworfene, dann Zug um Zug verwirklichte, etwa vier Kilometer lange Nord-Süd-Achse zwischen dem Messengelände im Norden und der jungen Universität im Süden bildet heute die leistungsfähige Hauptschlagader für den innerstädtischen Verkehr, der über zum Teil neu angelegte Querachsen und Verteilerplätze in die angrenzenden Verwaltungs-, Banken-, Geschäfts- und Vergnügungsviertel flutet. *Der gewissermaßen offizielle Teil des Düsseldorfer Stadtzentrums dürfte sich gegenüber der Vorkriegszeit zumindest verdoppelt, wenn nicht sogar verdreifacht haben.* Aus gutem Grund sind die Düsseldorfer daher mit der Entwicklung ihrer Stadt, soweit sie vom Städtebaulichen her zu fördern ist, durchaus zufrieden.

Es mindert nicht den Respekt vor der Gesamtaufbauleistung, wenn man gerechterweise anmerkt, daß die **Düsseldorfer Bürger** mit ihrer Stadtverwaltung um manche Planungseinzelheit hart ringen mußten. Konstruktiver Bürgerkritik verdankt Düsseldorf einiges, was dem markanten Profil der Stadt nur genutzt haben dürfte; zum Beispiel die Verkürzung der Autohochstraße am Jan-Wellem-Platz, die nach dem ersten Entwurf eine berühmte Perspektive im Hofgarten zerschneiden sollte, und die Wiederherstellung des bereits besetzten Ausläufers des Landskronenweiher. Um so peinlicher wurde hier der Rückschlag empfunden, als die Ratsmehrheit einen mit 54 538 notariell anerkannten Unterschriften versehenen Naturschutzantrag für den historischen Hofgarten ablehnte.



Die Berliner Allee am Abend Kreuzung Graf-Adolf-Straße.

Foto: D. Siebert

Was die Düsseldorfer sich wünschen, ist die Bildung eines unabhängigen Gremiums von nichtamtlichen Sachkennern, das — ohne Anspruch auf nebenparlamentarische Funktion — in allen wichtigen Gestaltungsfragen ständig beratend mitwirkt, sich also nicht im nachträglichen Kritisieren fertiger Behördenpläne erschöpfen muß. Gleichartige Institutionen in anderen Städten, wie etwa die Aufbaugemeinschaft Bremen, könnten gute Vorbilder für ein auf diese Weise sehr viel besser legalisiertes bürgerschaftliches Mitwirken sein, das auch in der Praxis Tag für Tag seinen Niederschlag findet. *Voraussetzung für diesen längst fälligen Schritt nach vorn ist allerdings die Einsicht, daß noch lange nicht jeder beachtenswerte, konstruktive Gedanke, der der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Nutzen gereicht, unbedingt im Rathaus geboren sein muß.*

Für Düsseldorf, eine mit dem Rhein eng verbundene Stadt am Strom, ist der Brückenbau eine Existenzfrage. Mit der nach dem Kriege neu erbauten Nordbrücke (Theodor-Heuss-Brücke) verfügt die Stadt zur Zeit über vier Rheinübergänge. Eine fünfte Brücke, im Rheinknie an der Hafeneinfahrt, befindet sich gegenwärtig im Bau, während die nach ihrer Kriegszerstörung nur provisorisch wieder hergerichtete alte Oberkasseler Brücke anschließend durch einen modernen Neubau ersetzt werden soll. Die Stadtplanung ist bemüht, ein architektonisches Sammelsurium zu vermeiden; sie strebt vielmehr eine stilistisch harmonisierende „Brückenfamilie“ an, gekennzeichnet durch schwingende Drahtseile an hochragenden Pylonen und durch ein Minimum an Pfeilern, die nicht nur die elegante Brückenkonstruktion, sondern auch die auf dem Rhein außergewöhnlich starke Schifffahrt stören würden. Da der Ost-West-Verkehr in Düsseldorf nur über die Rheinbrücken geleitet werden kann, muß die Frage der Verkehrsanbindung der Stromübergänge besonders großzügig gelöst werden. So ist die Nordbrücke eigentlich



Fußgängerbereich Schadowstraße in Düsseldorf.

Foto: D. Siebert



Blick von Oberkassel auf das rechtsrheinische Düsseldorf mit dem Thyssen-Haus (links) der spätgotischen Lambertuskirche (Mitte) und dem „alten Schloßturn“ (vorne rechts).

Foto: D. Siebert



Die im Bau befindliche Rheinbrücke im Rheinknie, die sogenannte Kniebrücke.

Foto: D. Siebert

nur Teil einer mehr als elf Kilometer langen Stadtautobahn, deren bisher fertiggestellte linksrheinische Verteilerspinnen (Seestern, Heerdt Dreieck) von der Ästhetik und von der Funktion her keine Wünsche offenlassen. Noch befindet sich die Düsseldorfer Rheinfront im Umbruch. Nachdem sich die hochfliegenden Pläne, hier ein 160 Meter hohes Rathaus zu bauen, teils aus finanziellen Ursachen, teils aus nicht ganz klar gewordenen anderen Gründen zerschlagen haben, sind Prognosen über das zukünftige Gesicht der Düsseldorfer Rheinfront leider nicht möglich. Die enttäuschten Bürger hoffen, daß hier jetzt der privaten Initiative, die schon im neuen Kö-Center ihre schnelle und wirksame Schlagkraft bewies, ein großzügiger Wurf aus einem Guß gelingen möge. Sorge bereitet in Düsseldorf im Augenblick die Zukunft des sogenannten **Regierungsviertels**, eines gouvernementalen Bezirks inmitten historischen Grüns, an dessen Südrand — hinter Schwanenspiegel und Kaiserteich — das 1880 vollendete Landtagsgebäude aufragt. Da die neue Brücke im Rheinknie direkt auf dieses schöne Stadtviertel zustößt, wird man nicht daran vorbeikommen, hier nun auch einen Teil der erforderlichen Straßenanbindungen herzustellen. Die Düsseldorfer, die heute noch mehr als vor zehn Jahren von der städtebaulichen Bedeutung ihrer überlieferten Gartenanlagen überzeugt sind, hoffen auf Behutsamkeit, damit nicht eine der bestgliederten und idyllischsten Partien der Innenstadt technokratischer Verständnislosigkeit zum Opfer falle.

Der Leser wird bemerkt haben, daß von der Prachtstraße Düsseldorfs, der **Königsallee**, bisher nur am Rande gesprochen wurde. Es ist erklärlich, daß in einer Stadt mit attraktiven neuen Plätzen, Alleen und Geschäftsstraßen die Königsallee zwangsläufig an Rang und Gewicht einbüßen mußte. Gerade deshalb glauben die Bürger, daß für ihre traditionelle königliche Allee um so mehr getan werden müßte, da diese sich immer noch höchsten Ansehens erfreut. Das bereits erwähnte Kö-Center hat zweifellos die Geschäftsseite der Königsallee aufgewertet. Die residenz- und gartenstädtischen Promenadenpartien jedoch, die sich mit ehrwürdigen Baumreihen, historischen Brücken und Brunnen um den Stadtgraben gruppieren und nicht zuletzt den internationalen Ruf dieser ungewöhnlichen Allee ausmachen, rufen geradezu nach allem, was ihnen noch fehlt — vor allem nach mehr Licht, interessanten künstlerischen Auflockerungen, nach mehr Farbe und etwas mehr pariserischem Glanz, zumal sich alle abendliche Lebendigkeit in die Altstadt zurückziehen scheint. Nach Meinung der Düsseldorfer und der Mehrzahl ihrer Gäste aus aller Welt ist das Kö-Problem, gemessen an dem großen Anspruch, in wesentlichen Teilen leider immer noch ungelöst.

Mit seiner **Altstadt** hat Düsseldorf um so mehr Glück. Zwischen alten Kirchen hat sich hier, in den anheimelnden Gassen am Rhein, ein Viertel der Heiterkeit und Beschwingtheit entwickelt, das durch seine Montmartre-Atmosphäre besticht. Aber auch der behäbige Bürger und der Fremde, der die leiseren Töne liebt, kommen hier zu ihrem Recht. Neben

Kabarett (Kom(m)ödchen) und Beat haben hier selbst die traditionellen Orgel- und Chorkonzerte in den Kirchen aus vergangenen Jahrhunderten ihren Platz nicht verloren. Die Entwicklung der Düsseldorfer Altstadt zeigt anschaulich, daß Atmosphäre weder künstlich erzeugt noch willkürlich verpflanzt werden kann. Heute gilt die Düsseldorfer Altstadt als ein durch nichts zu ersetzendes Kapital sogar für die nüchternen Zwecke der Fremdenverkehrswerbung und der Wirtschaftsförderung, so wichtig Autobahnen und Parkplätze für die Zukunft einer Stadt auch sein mögen. Auf jeden Fall sind die Düsseldorfer glücklich, daß sich das historische Herz ihrer Stadt mit allem verträgt, was bisher in ihm und in seiner Umgebung an Neuem geschaffen wurde.

Düsseldorf ist wiederaufgebaut. Stadtverwaltung, Stadtrat und aufbauwillige Bürger haben seit Kriegsende imponierende Leistungen vollbracht, die hier nur in Streiflichtern skizziert werden konnten. Zu einer objektiven Bilanz gehören allerdings auch die **Passivseiten**, denn es wurden auch gute Chancen verpaßt. Es sei nur an die ersatzlose Preisgabe des Geländes der zerstörten alten Tonhalle erinnert, die demnächst am Kennedydamm, weitab von den lebendigen Zentren der Innenstadt, eine ungleichwertige neue Heimstatt finden soll. Auch diejenigen Bürger, die sich von der alle Möglichkeiten bietenden Bebauung des großen Freigeländes „In der Lohe“ ein eindrucksvolles neues Stadtviertel, sozusagen ein Brasilia en miniature, versprochen, dürften enttäuscht sein, weil es zwar nicht an beachtenswerten Grobbauten, wohl aber an der klaren städtebaulichen Linie mangelt.

Im Ganzen jedoch, dies darf ohne lokale Eitelkeit gesagt werden, fällt die Bilanz des Wiederaufbaues der Landeshauptstadt Düsseldorf, auch bei kritischer Analyse, positiv aus. Als **Städtepersönlichkeit mit eigenem Charakter, sichtlich verwurzelt in einer jahrhundertelangen Geschichte**, soll Düsseldorf nach dem Willen seiner Bürger Zeugnis ablegen von dem Ernst der Arbeit in den Landen an Rhein und Ruhr, aber auch von der Beschwingtheit und Gegenwartsnähe der Menschen an den Ufern des Stroms.



Schneider-Wibbel-Gasse

Foto: D. Siebert

Zur Problematik von Richtzahlverfahren

Antwort auf eine Erwiderung in den SIN-Informationen

Im Heft 3/67 berichteten wir aus einer Veröffentlichung des „ingesta report“ 3/67. Die Diskussion um diesen Fragenkomplex ist weitergegangen und zeigt auch für den Laien und interessierten Mitbürger am städtebaulichen Geschehen sehr deutlich, wie problematisch Richtzahlen sein können. Aus dem ingesta report 5/67 geben wir einen Auszug, der eine Antwort auf eine Erwiderung in den SIN-Informationen vom August 1967 darstellt. Diese Veröffentlichung endet mit sechs Fragen an den Verfasser von Richtzahlen und es wird interessant sein, diese Diskussion weiter zu beobachten.

Der Schriftleiter

In Heft 6 der Schriftenreihe des Städtebau-Instituts Nürnberg wird ein Richtzahlverfahren angeboten, das von dem Verfasser der nachfolgenden Abhandlung in der „Stadtbauwelt“ 25./26. Juni 1967 und im „ingesta report“ 3/1967 rezensiert wurde.

Auf diese Rezension erfolgte in der „SIN-Informationen“ vom August 1967 eine Erwiderung von Herrn Diplom-Volkswirt A. Légrády, dem Verfasser der „Planungsgrundlagen“, die leider nur in Annäherung auf die vom Rezensenten erhobenen Einwände eingeht. Die Diskussion muß deshalb fortgesetzt werden.

Die Erfahrung mit Richtzahlen hat gelehrt, daß bei ihrer Anwendung Vorsicht geboten ist. Berücksichtigt man die Schwächen bisheriger Richtzahlverfahren, dann muß eine Veröffentlichung, in der auf eine teilweise Überwindung der Richtzahlproblematik hingewiesen wird, den fachlich interessierten Leser besonders fesseln. Da dem Rezensenten nach Durchsicht der „Planungsgrundlagen“ einige beachtenswerte Abweichungen zwischen Methode und Ergebnis auffielen, hat er seine Bedenken vorgetragen. Die Rezension ist nicht das Produkt von Konkurrenzneid, wie der durch die Kritik offenbar gekränkte Verfasser unterstellt, sondern sie resultiert aus dem Interesse des Rezensenten an der Lösung von Problemen der Gewerbeplanung. Die für den Rezensenten unzufriedenstellende Beantwortung seiner Einwände veranlaßt ihn, an dieser Stelle den Stand der Diskussion darzulegen und auf die noch unbeantworteten Fragen hinzuweisen. Der Rezensent geht dazu in der Reihenfolge der vom Verfasser angeführten Argumente vor und prüft, inwieweit sie zur Klärung der strittigen Punkte beitragen. Dabei muß aus Gründen der Übersichtlichkeit eine gestraffte Form der Ge-

genargumente gewählt werden. Für eine ausführliche Darstellung wird der interessierte Leser auf die „SIN-Informationen“ vom August 1967 hingewiesen.

Diskussion von Argument und Gegenargument

1. „Irrtümlicherweise erhält der 3-Personen-Arbeitnehmerhaushalt die Ausgaben des 4-Personen-Arbeitnehmerhaushaltes zugesprochen.“

Zusammenfassung

Die Entgegnung des Verfassers hat in keinem Punkt den Rezensenten überzeugt. Er muß daher weiterhin auf seiner Beurteilung der „Planungsgrundlagen“ beharren.

Da der Verfasser einige wesentliche Punkte überhaupt nicht angesprochen hat, wiederholt der Rezensent abschließend die noch unbeantworteten Fragen:

1. Warum verwendet der Verfasser die mit Hilfe des Beschäftigungsfaktorsystems ermittelten Umsatzerwartungen nicht zur Bestimmung des Betriebs- und Geschäftsflächenbesatzes, wenn das Arbeitsplatzangebot maßgeblich den örtlichen Umsatz beeinflußt?
2. Wie erklärt der Verfasser die beachtlichen Unterschiede, die zwischen den Umsatzerwartungen einer Siedlung aufgrund der Angaben des Tabellenbandes und nach Anwendung des Beschäftigungsfaktorsystems entstehen können?
3. Wie ist der Sachverhalt zu verstehen, daß Siedlungen mit einem unterschiedlichen Arbeitsplatzangebot und damit unterschiedlicher Umsatzerwartung bei gleicher Einwohnerzahl im Beschäftigungsfaktorsystem eine gleiche Umsatzerwartung aufweisen können?
4. Wie erklärt sich der Lebensmittelanteil von 38% am Siedlungsumsatz aller Siedlungen von 400 bis 60 000 Einwohnern im Beschäftigungsfaktorsystem, wenn im Tabellenband dieser Anteil von 41 bis 100% schwankt?
5. Sind die Abflußquoten in Siedlungen von 400 bis 60 000 Einwohnern gleich hoch, wie im Tabellenband unterstellt wird?
6. Wie ist der Sachverhalt zu erklären, daß nach Anwendung des Sicherheitsabstandes von 20–25% die Richtumsätze von selbständigen Siedlungen mit mehr als 45 000 Einwohnern alle unter dem geforderten Sicherheitsumsatz für selbständige Siedlungen liegen?

D. Oldigs K. G.

HOCH-, TIEF- UND STAHLBETONBAU

Gegr. 1914



Bremen, Scharnhorststraße 101

Telefon 23 03 10

Izoschaüm

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

Ausführung und Beratung durch

NEUE BAUSTOFFE HOTING & CO.

NEBA-AKUSTIK-BREMEN

Industrieafen 55 - Ruf 64 02 21

Die „Nordseelinie“

Notwendige Ergänzung des Autobahnnetzes in Norddeutschland und zugleich unerläßlicher Bestandteil einer guten Verkehrs-Infrastruktur der Gebiete zwischen Weser und Lahn (aus „Die Weser“ 12/67).

Als im Sommer 1966 die Vertreter von sechs Industrie- und Handelskammern in Bremen über die Notwendigkeit einer Verbesserung der Verkehrs-Infrastruktur Norddeutschlands diskutierten, schälte es sich sehr schnell heraus, daß — außer den in der Planung stehenden und teilweise schon in Angriff genommenen Straßenbauvorhaben — eine große Verkehrsachse in der Nord-Süd-Richtung geschaffen werden müsse, um damit einen wirtschaftlichen und leistungsfähigen Straßenverbund zwischen den Gebieten an Weser und an Lahn herzustellen, und zwar auch deswegen, weil die Eisenbahnverbindungen seit eh und je in ihrem Ausbau vernachlässigt wurden und nicht mehr den Erfordernissen eines modernen Verkehrs entsprechen. Während vor dem letzten Kriege die Hauptverkehrsströme in der West-Ost-Richtung lagen, hat sich nach der Spaltung Deutschlands entsprechend der geographischen Lage der Wirtschaftszentren jetzt das Schwergewicht des Verkehrs in die Nord-Süd-Richtung verlagert. Starke Austauschbeziehungen zwischen dem Raume Bremen, dem Raume Bielefeld sowie dem Bereich von Wetzlar und Gießen bahnen sich an. Diese verkehrlichen Kontakte werden durch die Überseegütertransporte überlagert, die stark in die Räume von Gießen und von Frankfurt am Main tendieren. Großbehälter rollen auf der Straße, von Monat zu Monat sich in der Zahl steigend, von dem Schwerpunkt des Transcontainer-Überseeverkehrs in Bremerhaven nach Süden.

Dieser kurze Abriss über die strukturellen und die verkehrlichen Zusammenhänge läßt die Doppelaufgabe und die vielfältigen Funktionen einer zukünftigen Autobahnachse Nordsee—Gießen—Frankfurt am Main sehr deutlich werden. In erster Linie bedürfen also die expansiven Industriezentren im weiten Raume von Wetzlar/Gießen/Detmold/Bielefeld/Herford und die entwicklungsfähigen übrigen Gebiete sowie der Unterweserraum eines leistungsfähigen Verbindungsstranges, der gleichzeitig auch die Tür zu den deutschen Nordseehäfen und zum Großcontainer-Hafen Bremerhaven offenhält.

Autobahnen sind Schrittmacher des allgemeinen Straßenbaues und haben besondere Aufgaben, die nicht nur, wie im ersten Stadium des Autobahnbaues, der Entlastung, sondern auch zum Ausgleich, der Erschließung und der Belegung dienen sollen. Beide Zielsetzungen treffen somit auf die neue Autobahnlinie in vollem Umfange zu. Nicht vergessen werden dürfen auch der wachsende Transitverkehr aus Skandinavien, dem in absehbarer Zeit eine Entlastungsstrecke angeboten werden muß, sowie der beachtliche Fährverkehr zwischen England und Bremerhaven und die neuen „roll-on/roll-off“-Verkehre, die alle nach dem Süden gehen und drängen. Schon jetzt nehmen monatlich über fünftausend Transcontainer den Weg über die Bremischen Häfen; davon wird der überwiegende Teil auf der Straße abbefördert.

Es mutet daher wie ein Anachronismus an, wenn in einzelnen Presseartikeln laut wird, daß die „Nordseelinie“ ohne Chance sei. Die vorgesehene Ergänzung des Autobahnnetzes ist ebenso förderungswürdig und notwendig wie die umfangreiche Zahl von Ergänzungs- und Entlastungsstraßen, die in die Planung des Bundesverkehrsministeriums aufgenommen worden ist. Der Schwerpunkt des Straßenbaues und des Ausbaues der Wasserstraßen liegt seit über einem Jahrzehnt im Westen Deutschlands mit Blickrichtung zur Grenze



Das Netz der vorhandenen und der geplanten Autobahnen im Norden und Westen des Bundesgebietes. Hervorgehoben ist das Projekt einer Bundesautobahn „Nordseelinie“ zwischen den Räumen von Bremen im Norden und von Gießen/Frankfurt am Main im Süden.

Zeichnung: Archiv (unter Verwendung einer Kartendarstellung des Bundesministers für Verkehr, Abt. Straßenbau).

und zur Rheinmündung. Allein vier Autobahnlinien in Richtung auf die Rheinmündungshäfen sind fertig oder im Bau und in der Planung. Der noch nicht gedeckte Bedarf an Autobahnen soll in dem zweiten Ausbauplan von 1971 bis 1982 erfüllt werden. Die inzwischen dem Bundesverkehrsministerium zugegangenen Vorschläge für eine Ergänzung des Autobahnnetzes sind in der Skizze auf Seite 179 festgehalten; sie lassen das Ausmaß der zukünftigen Ergänzungstrecken sichtbar werden. Die Auswirkungen dieses Strukturgefälles werden mit wachsender Integration Europas immer gravierender. Es wäre nicht uninteressant, in diesem Zusammenhang durch eine offizielle Aufstellung zu erfahren, wie viele Straßenbaumittel in dem letzten Jahrzehnt für einzelne Länder und Gebiete, umgerechnet auf den Kopf der Bevölkerung, ausgegeben worden sind.

Gute Straßenverbindungen senken die Transportkosten und verbessern unbestreitbar die Kosten- und Absatzsituation der Betriebe. Ebenso gehören leistungsfähige Straßen, insbesondere moderne Fernstraßen, zu unerläßlichen Voraussetzungen für Industrieansiedlungen.

Damit werden alle Beteiligten, seien es die Gebietskörperschaften, die interessierten Kammern und Wirtschaftsverbände sowie sonstige Organisationen, darauf angesprochen, daß die neue Autobahn „Nordseelinie“ als eine der wichtigsten Strukturförderungsmaßnahmen der Zukunft in diesem Teile des norddeutschen Raumes vorangetrieben wird. Entscheidend ist zunächst, daß eine Einigung über den Verlauf der vorgeschlagenen Straße erzielt wird. Die Linienführung dieser Autobahnstrecke wird sich an bestimmten Festpunkten orientieren müssen, und das sind die aneinanderzureihenden Ballungszentren, die zugleich Quellen und Zielpunkte des Verkehrs sind. Ob ein Ort unmittelbar an der Autobahn liegt, wird im einzelnen Falle nicht wichtig sein. Vielmehr wird es auf eine günstige und leistungsfähige Anbindung an das Autobahnnetz innerhalb eines modernen Straßenverbundes ankommen. Oft kann es — unter Berücksichtigung städtebaulicher und siedlungspolitischer Planungen — sogar vorteilhaft sein, disponierbaren Ausdehnungs- und Planungsraum bis zu den großen Autobahnstrecken zu haben. Insgesamt festzuhalten ist, daß die Industrialisierung der mitteleuropäischen Westhäfen überwiegend durch die verkehrstechnisch günstige Lage an der Rheinmündung begünstigt wurde, wobei auch die Autobahnanschlüsse eine bestimmende Rolle gespielt haben. So hat Professor Dr. Kurt Hansen namens der Farbenfabriken Bayer Aktiengesellschaft, Leverkusen, erklärt, daß die chemische Industrie bei der Standortwahl dem belgischen Plan besondere Aufmerksamkeit geschenkt habe, weil das Gebiet um Antwerpen verkehrstechnisch durch Autobahnen in Richtung Aachen und über die Niederlande nach Norddeutschland erschlossen sei („Handelsblatt“, Düsseldorf, vom 19. April 1967). „Die Zeit“, Hamburg, warnte in einem Artikel (Ausgabe vom 12. Mai 1967) vor der nicht befriedigenden wirtschaftlichen Entwicklung in den norddeutschen Gebieten und setzte die These: *Der Wohlstand wandert nach Süden*. Ursachen hierfür liegen damit zweifelsfrei in der Ausbildung schwacher Industriezentren sowie dem Mangel an leistungsfähigen und kostengünstigen Verkehrswegen, so wie dies auch die wissenschaftlichen Untersuchungen der „Prognos“, Basel, bestätigen.

Der Zug energie- und rohstoffintensiver Industrien und übersee-orientierter Betriebe geht heute unverkennbar zur Meeresküste. Neue Industrien finden aber ihren Standort am Meere nur da, wo sie auch günstig ins Hinterland ausstrahlen können. Diese Chance muß nunmehr genutzt werden. Der weite deutsche Küstenraum — und hier besonders der gesamte Bereich an der Unterweser — bietet sich geradezu als Kontrapunkt gegenüber den Industrieballungszentren an Rhein und an Schelde an. Zu den Grundlagen für eine solche Entwicklung gehört einfach die geplante große, neue Verkehrsachse der „Nordseelinie“, die diesen Teil des norddeutschen Küstenraumes direkt mit den expansiven Industriegebieten verbindet.

Nach dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 wird ein Bundesverkehrswegeprogramm aufgestellt. Das bestehende Verkehrsnetz ist enger zu verknüpfen und zu modernisieren, um eine bessere Verkehrsbedienung im Einklang mit den Gesichtspunkten der Raumordnung zu erreichen. Vorgesehen sind nach diesem Programm eine bessere Verbindung der Wirtschaftsschwerpunkte untereinander sowie mit den Seehäfen und die Förderung wirtschaftlich schwächerer Räume. Diese Zielsetzungen treffen fast „maßgeschneidert“ auf das Anliegen, eine Autobahn „Nordseelinie“ zu bauen, zu.

Die Vorbereitungen für das zweite Ausbauplanengesetz der Bundesternstraßen für die Jahre 1971 bis 1982 laufen an. Es bedarf deswegen eines beharrlichen Wollens und der Einhelligkeit über die Linienführung, damit die neue Verkehrsachse zwischen Weser und Lahn in die Bauvorhaben der nächsten Vier-Jahres-Pläne eingereiht werden kann. -Kl-

Im Baumstoff = wie im Kohlenfach
schätzt man den Namen
STOLZENBACH

Franz Wilh. Felzmann

BAU- UND MÖBELTISCHLEREI
Innenausbau - Fenster - Treppen
Möbel-Verkauf
Spezialität: **Zimmerfönbau**
BREMEN-HEMELINGEN, Hahnenstraße 19
Ruf 45 14 18

Herbert Albinger

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

Th. Pöpper

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

H. Strangmann

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

Beleuchtungshaus

Berthold

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

KARL SCHUNKE

BAUGESCHÄFT

BREMEN, Horner Straße 73, Ruf 49 08 76

Ludwig Sander

Malermeister

BREMEN, Achterdiek 51, Ruf 48 20 17

MICHELSSEN & WEYDEMANN

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

Techn. Großhandel - Techn. Isolierungen
Schwimmende Estriche

BREMEN-NORD, Tel.: 66 90 72 / 73

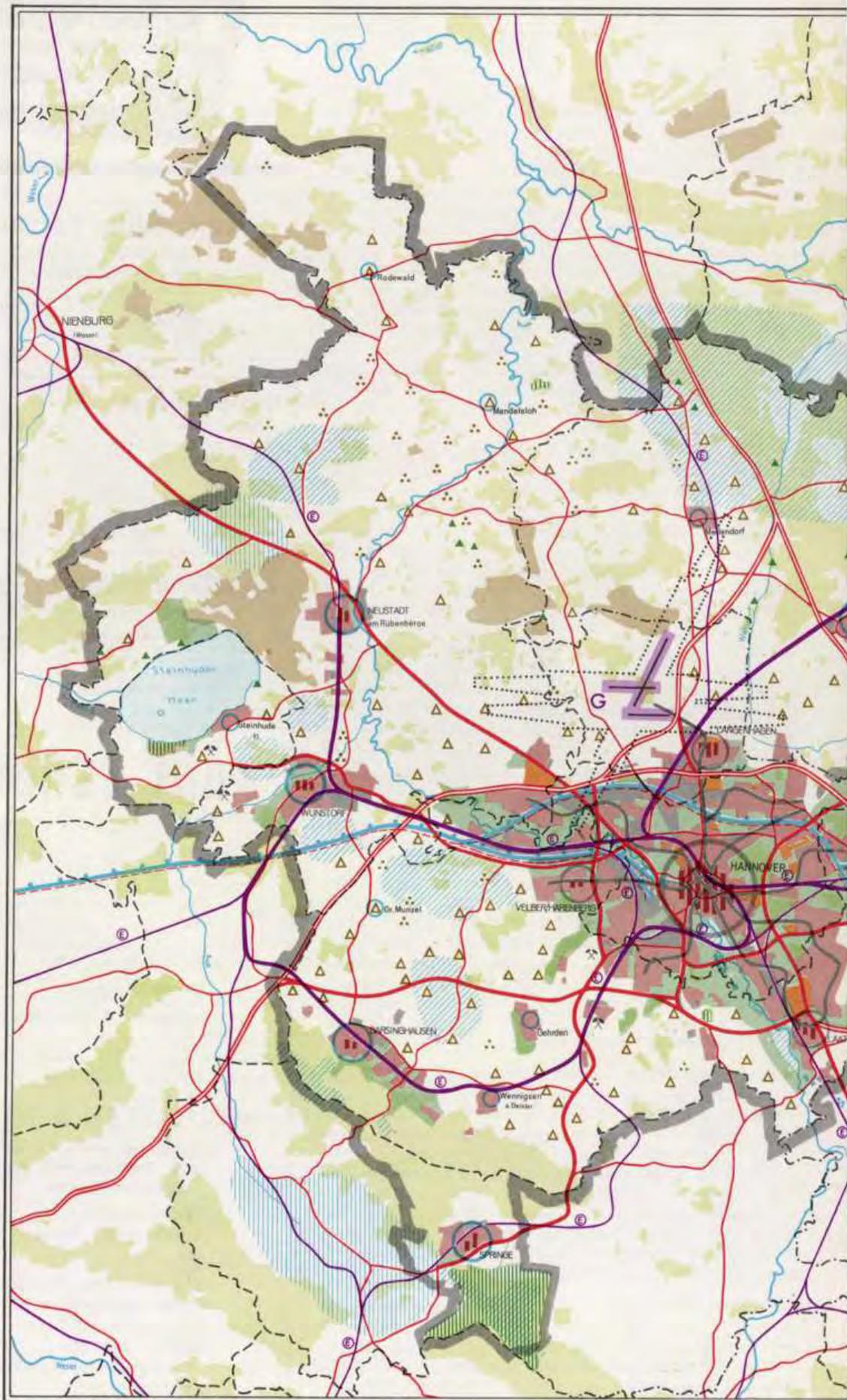
An der Lobbedorfer Mühle 5

Fußboden-Ausstellungsraum: Lindenstr. 17

Telefon: 66 41 35

Blumenthal, Mühlenstraße 11

Telefon: 66 90 72



ZEICHENERKLÄRUNG

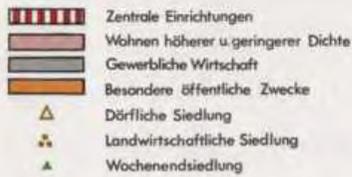
I. Festlegungen für die Ordnung und Gestaltung des Raumes

A. ZENTRALITÄT

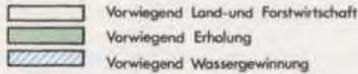


B. NUTZUNGEN DES BODENS

1. Baulich zu nutzende Räume

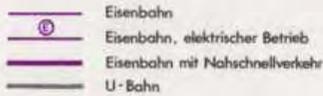


2. Von Bebauung freizuhaltende Räume

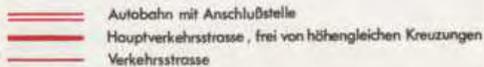


C. VERKEHR

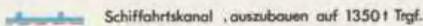
1. Schienenverkehr



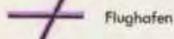
2. Strassenverkehr



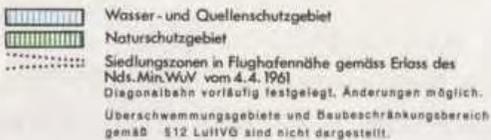
3. Wasserverkehr



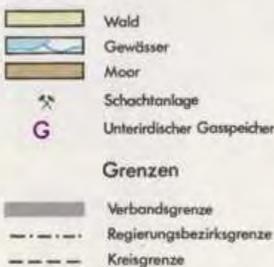
4. Luftverkehr



II. Übernommene Festlegungen



III. Weitere Darstellungen



GROSSRAUM HANNOVER

VERBANDSPLAN 1967

- Generalisierte Darstellung M. 1:300.000-

GRUNDSÄTZE

-Auszug aus dem Textteil-

Aufstellung und Durchführung des Verbandsplanes richten sich in Ergänzung der bundes- und landesgesetzlichen Bestimmungen über die Raumordnung und Landesplanung nach folgenden Grundsätzen:

- (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. Regionale Siedlungsschwerpunkte müssen im Einzugsbereich von Schnellbahnen liegen.
- (4) Maßnahmen, die aufgrund des Verbandsplanes ergriffen werden, sollen gemeinsam geplant und einheitlich 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 regionalen Siedlungsschwerpunkte vorsieht, soll Eigenentwicklung stattfinden. Im äußeren Verbandsbereich sollen die zentralen Einrichtungen hierfür in Mittelpunktgemeinden zusammengefaßt werden. Die Zersiedlung der Landschaft ist zu verhindern.

Im Heft 4/1967 „Der Aufbau“ ist der ausführliche Bericht zum Verbandsplan auf Seite 11 zu finden unter der Überschrift „Regionalplanung Großraum Hannover“ von H. Weyl.

Der Verbandsplan 1967 besteht aus einem Textteil und einem zeichnerischen Teil. Er ist durch Satzung von der Verbandsversammlung festgestellt und vom Regierungspräsidenten Hannover genehmigt. Der Verbandsplan ist Bestandteil der Raumordnungsprogramme der Regierungsbezirke Hannover und Lüneburg.

Aufbaugemeinschaft Bremen

Von Gerhard Iversen

Jahreshauptversammlung der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ am 8. Mai 1968, 16.00 Uhr, im Schütting.

Der Lfd. Städt. Baudirektor Felix zur Nedden, Stadtplanungsamt Hannover, hielt den Hauptvortrag über das Thema: U-Bahn und Stadtgestaltung. Seine Ausführungen wurden ergänzt durch Lichtbilder. Der Vortrag wird in der nächsten Nummer dieses Blattes veröffentlicht.

Der Arbeitsbericht des Vorsitzenden fand große Beachtung, weil bedeutende Aufgaben der Zukunft angesprochen wurden. Wesentliche Abschnitte werden im folgenden wiedergegeben. In eckigen Klammern auch die Ausführungen, die aus zeitlichen Gründen nicht vorgetragen werden konnten.

Auf der letzten Jahreshauptversammlung hat Herr Dipl.-Ing. Weyl, Beigeordneter des Verbandes Großraum Hannover, zu uns gesprochen. Sein Thema war: die „Regionalplanung im Großraum Hannover“.

Seine Schlußworte darf ich in unser aller Gedächtnis zurückerufen, weil die Landesplanung im Raum an der Unterweser im letzten Jahr so wenig vorangekommen ist!

„Wenn der Plan — wie vorgesehen — gereift, 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 Verbindungsräumen die gerade hier stets bedrohte Freiheit der gesellschaftlichen Entwicklung durch demokratisch legitimierte Planung erhalten und auch auf Dauer gewährleistet werden kann.“

Der Verbandsplan für den Großraum Hannover ist in zehn Farben gedruckt. Durch freundliche Hilfe von Herrn Weyl erhalten wir 3000 Stück. Der Plan wird als Mittelseite im Heft 2 „Der Aufbau“ eingebunden werden. Wir bekommen so ein Beispiel in Händen für unsere Aufgaben hier an der Unterweser, ähnliches zu tun.

Landesplanung

Für die Landesplanung an der Unterweser ist sicherlich ein Hindernis, daß hier eine Planungskonzeption erarbeitet werden muß, die über die Grenzen von zwei Bundesländern hinausgeht.

Weiter hat man aus Gesprächen den Eindruck, sei es mit Politikern oder Herren der Verwaltung in den Ländern Niedersachsen wie Bremen, daß jeder aus Vorsicht vor dem anderen nicht das höchste Ziel gemeinsam ansteuert — den „Landesplanungsverband“.

In vergangenen Jahren hat man vielfältige Strukturuntersuchungen auf beiden Seiten angestellt und auch gewisse problemlose Fragen geklärt. Aber im Grunde genommen plant jeder noch für sich. Von grundsätzlicher Bedeutung sind m. E. Bemerkungen anläßlich einer Tagung von Kommunalpolitikern des Umlandes, die z. B. sagten:

„Täglich fahren ca. 15 000 Arbeitnehmer aus dem Kreis Osterholz von ihren Wohnorten zu ihren Arbeitsplätzen nach Bremen.“

[Dieser Verkehrsstrom ändert sich nur an den Wochenenden, wenn die Ausflugsströme in die Landschaftsschutzgebiete fluten.]

Rechnet man mit einem durchschnittlichen Gewerbesteueraufkommen von 550,— DM in Bremen, so ergibt sich z. B. ein Gewerbesteueraufkommen der Osterholzer Pendler von 8,25 Mill. DM. Diese Steuersumme verbleibt in der Hanse-

stadt. Hinzu kommt dann noch die in der Stadt verbrauchte Kaufkraft dieser Personengruppen. Der für diese ungleichen Voraussetzungen gedachte Gewerbesteuerausgleich zwischen Bremen und Niedersachsen ist leider völlig unzureichend und dadurch auch der Hauptanstoß des Mißtrauens gegenüber dem guten Willen bei einer gemeinsamen Landesplanung. Das Land Bremen zahlte für 1967 einen Ausgleichsbetrag von 106,— DM für den Arbeitnehmer, d. h. knapp 20 Prozent der eingenommenen Summe.

Der Gewerbesteuerausgleich Hamburg/Niedersachsen und in Niedersachsen selbst beträgt 150,— DM. Ein für Bremen nicht sehr schmeichelhafter Vergleich. Als Nottlösung versuchen die Gemeinden, um nicht endgültig zum verarmten Schlafzimmer Bremens zu werden, selbst Industrie- und Gewerbebetriebe anzusiedeln.

[Hier ziehen auch nicht die Argumente von Herrn Senator Eggers, Bremen bringe erhebliche Vorleistungen u. a. im Berufsschulwesen auf. Der Landkreis muß hierfür ganz erhebliche Schulgeldkosten an Bremen bezahlen.]

Die gemeinsame Landesplanung Bremen/Niedersachsen funktioniert also offenbar nicht so, wie sie gedacht war. Sie ist kaum über Ansätze einer gegenseitigen Unterrichtung hinausgekommen.

Bremen und Niedersachsen bringen je 1 Mill. DM für den Planungsfonds auf, was für das große Umland jedoch nur ein Tropfen auf den heißen Stein bedeutet. Der Bremer Beitrag ist dabei geringer als der bei dem Gewerbesteuerausgleich eingesparte Geldbetrag. Hamburg hat in Anerkennung der Gemeinsamkeit des Umlandes mit dem Stadtgebiet, gemeinsam mit Niedersachsen seine Mittel konsequent aufgestockt. Sie betragen z. Z. 6 Mill. DM.

[Die Verhandlungen und Beratungen über die gemeinsame Landesplanung werden in Bremen, insbesondere aber in Niedersachsen, nur auf Länderregierungsebene durchgeführt. Der Kontakt zu den Gemeinden und Landkreisen ist kaum vorhanden. Kein Wunder, daß vieles nicht klappt.]

Die Stadt Bremen ist also schlecht beraten, wenn sie nicht bei dem Gewerbesteuerausgleich den gleichen Betrag, wie beispielsweise Hamburg, den Gemeinden im Umland, wo die Pendler herkommen, zur Verfügung stellt.

Es gibt vorbildliche Beispiele! Ich weise hin auf die im Eingang ausgehängte Arbeit aus dem Land Hessen, wo man z. B. die Mitarbeit von 80 000 Schülerinnen und Schülern in Anspruch genommen hat, dieser großen Aufgabe zu dienen. Unsere gemeinsame Aufgabe wird m. E. am besten beschrieben von Herrn Professor Umlauf, Lehrstuhlinhaber für Raumplanung an der TH Stuttgart, früher Geschäftsführer des Ruhrsiedlungsverbandes, wenn er sagt: „In der mit Problemen überladenen Situation ist die freiwillige Zusammenarbeit der beste Motor für die Verwirklichung der Ziele. Auf diesem Wege werden sich die Ideen schließlich auch in Verwaltung und Recht durchsetzen. Einer freien Gesellschaft ist es ohnehin gemäß, wenn neue Maßnahmen und Gesetze nur das bestätigen, was die Gesellschaft in ihrer Mehrheit selbst schon will.“

Im Rahmen dieser größeren Gemeinschaft lassen sich denn auch schwierige Aufgaben gemeinsam verständnisvoll lösen. Ich denke z. B. an die von der Hafengewerkschaft und von unserem Hafensenator vertretene und durchgesetzte weitere Weservertiefung, die zwangsläufig für die Gemeinden bis zur Nordsee auf beiden Uferseiten große Schwierigkeiten mit den Uferzerstörungen bringt. Auch die stille Aufhebung der Fahrtgeschwindigkeit für die Schiffe ist problematisch. Die entstehenden Sogwirkungen an den Ufern führen zu großen Zerstörungen, [und lösen in den Gemeinden beiderseits der Weser unlösbare Aufgaben aus.]

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, Buchtstr. 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 Schüttbeton

BREMEN, Delbrückstraße 12

Telefon 34 10 37

PAUL DASENBROOK

MALERMEISTER



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



Das Weserufer

Foto: Rohmeyer

Die von den Ingenieuren der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen durchgeführten Uferbefestigungen, wie wir sie schon im Raum Vegesack sehen können, sind sicherlich eine technische Glanzleistung, aber gegenüber der Natur und dem biologischen Geschehen in der Natur, unverantwortlich. Sie sehen im Eingang Fotoaufnahmen von gewissen Abschnitten mit asphaltierten Ufern.

Auch die Wasserbauingenieure und ihre Auftraggeber sollten ein wenig mehr Ehrfurcht vor den großen Zusammenhängen in der Natur haben und sich zusammensetzen mit anderen Fachbereichen und überlegen, wie man auf der einen Seite das notwendige tun kann, aber auf der anderen Seite ergänzend dazu das notwendige auch nicht unterläßt.

Diese eben angesprochenen Aufgaben sind klare Aufgaben, die gemeinsam in der großen Region geklärt werden müssen. Die Betroffenen sollten nicht den Eindruck haben, daß man sie nicht ernst nimmt, daß man sie übersieht. Der „Grüne Kreis Bremen“ hat seine Sorgen über diese technischen Vorgänge bereits weitergegeben an den „Deutschen Naturschutzring“. **Auf keinen Fall darf die Weser von Bremen bis zur Nordsee zu einem sterilen Kanal umgestaltet werden.** Besonders sei verwiesen auf die „Europäische Wasser-Charts“ des Europarates vom 6. Mai 1966.

Universitätsplanung

Vor dem Wettbewerb haben wir unserer Stadt Vorschläge unterbreitet durch eine kleine Denkschrift „Ein Beitrag zur Universitätsplanung“. Nach Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen wurden dem Herrn Bausenator unter Hinweis auf die Schlußbemerkungen der Denkschrift unsere Bedenken mitgeteilt, daß die Eingliederung der Universität in die Stadt und die Region nicht Gegenstand des Wettbewerbs sei. Die uns daraufhin zuteil gewordene Antwort hat nicht überzeugt. Inzwischen ist bekannt, daß das „Holler Land“ schon damals von großen Wohnungsbaugesellschaften gekauft wurde und daß diese nun durch einen Wettbewerb die Bebauung klären wollen. Man wird vermutlich Institute der Universität auf die andere Seite der Autobahn legen und Wohngebiete, die vielleicht im „Holler Land“ geplant waren, nun auch teilweise ins Universitätsgelände mit hineinnehmen.

Diese Änderungen, die von der Sache her richtig sind, sollte man aber so gründlich prüfen und überlegen, daß die Universität in ihrer Zuordnung zur Stadt — zum Wohnen — ihre Einordnung in die Landschaft und in die Region zu einer funktionsgerechten Lösung führt. Es wäre zu wünschen, daß man sich vorhandener wissenschaftlicher Institute z. B. der „Arbeitsgruppe Standortforschung an der Techn. Hochschule Hannover“ bedient, um das Beste herauszuholen.

All diese Untersuchungen und Fragen sollte man doch freimütig vor den Bürgern der Stadt und des Umlandes aus-

breiten. Es ist wirklich nicht einzusehen, warum diese Aufgaben in der Stille am grünen Tisch ihren Weg nehmen. Hier sollte es wirklich keine Geheimnisse geben, denn es gilt doch, gemeinsam die beste Lösung zu finden.

Problemkreis Verkehr

Das Thema U-Bahn wird in unserer Stadt in größeren Abständen hier und da am Rande diskutiert. Man hört Argumente: wir brauchen so etwas nicht und umgekehrt: unsere Stadt wird daran nicht vorbeikommen. Nun liegt das Gutachten von Prof. Grabe, der auf unserer Hauptversammlung 1965 einen Vortrag gehalten hat, der Verwaltung, den Parlamentariern und der Wirtschaft vor. Eine Auswertung erfolgt zur Zeit. Beim ersten Studium dieses Gutachtens sind mir drei Fragenbereiche gekommen.

● Die I. Frage könnte lauten: Was machen die anderen Städte im Bundesgebiet, in Europa und darüber hinaus? ?? Folgendes Bild zeigt sich:

1. Im Bundesgebiet kommen von den Besuchern einer Stadt etwa 40 Prozent mit dem eigenen Wagen, 40 Prozent mit dem Massenverkehrsmittel und der Rest von 20 Prozent mit dem Fahrrad, mit dem Motorrad oder zu Fuß. Diese Zahlen verlangen schon, daß der Verkehrsraum seine Ordnung fordert.
2. 24 Städte, in der Größenordnung um 300 000 Einwohner, haben das schienengebundene Massenverkehrsmittel abgeschafft und an seine Stelle Buslinien und O-Buslinien gesetzt.
3. 7 Städte in Bundesgebiet und etwa 20 in Europa sind bis 1967 und darüber hinaus dabei, ihr Straßenbahnnetz weiter auszubauen. Im Durchschnitt liegen die Erweiterungen zwischen 5 und 12 km. Dies sind Städte in der Größe um 500 000 bis 600 000 Einwohner.
4. 10 Städte im Bundesgebiet haben bereits mit dem Bau von U-Bahn-Strecken begonnen. 8 weitere Städte im Bundesgebiet bereiten derartige Baumaßnahmen vor.
5. 34 Untergrundbahnen gibt es in der Welt, 10 weitere sind im Bau, davon 7 in der Bundesrepublik.

● Die II. Frage wäre nach den Kosten.

1 km U-Bahn-Bau in offener Bauweise kostet etwa 25 bis 28 Mill. 1 km U-Bahn-Bau im Schildvortrieb, besonders für die Stadtmitte, zwischen 40 und 45 Mill. Je nach Struktur der Stadt und Leistungsfähigkeit der Baufirmen lassen sich 2—3 km U-Bahnstrecke im Jahr bauen.

● Wendet man sich nun nach Kenntnis dieser allgemeinen Daten dem III. Fragenkreis zu, d. h. den Versuch unternehmen, seine ersten Gedanken nach dem Studium des Gutachtens in Fragen mit Vorbemerkungen zu kleiden:

Der Gutachter kommt zu dem überraschenden, aber einleuchtenden Ergebnis, daß der Verkehrsengpaß in Bremen nicht im Stadtkern liegt wie in anderen Städten, sondern draußen und zwar in den alten Vorstädten, z. B. vor dem Steintor, Am Schwarzen Meer, Friedrich-Ebert-Straße. Deshalb schlägt er vor, draußen zu beginnen und nach innen zu bauen.

[Seine ersten Stufen sind die neuen Straßenbahnstrecken: Blockdiek, Obervieland, Huchting usw. Dann kommen die heutigen Engpässe, und erst danach kommt der Stadtkern.]

Das vom Gutachter vorgeschlagene Netz hat fast 49 km Länge. Wenn man annimmt, daß jährlich etwa 30 Mill. zur Verfügung stehen und auch verbaut werden können, würde der Gesamtausbau 40 bis 50 Jahre und der erste Teilschnitt mindestens aber 25 Jahre in Anspruch nehmen.

Ein Baubeginn im Jahre 1970 erscheint fraglich, weil gründliche Vorbereitungen notwendig sind. So kommt man auf die Zieljahre 1995 oder, was wahrscheinlicher ist, 2000/2010 oder sogar 2025. Meine Frage, welche Verkehrsvorstellungen und welche technischen Möglichkeiten werden dann bestehen, ein Bündel von Fragen und zugleich von Zweifeln und Bedenken?



Hölzer · Baustoffe · Kohlen · Heizöl

HERMANN LOHMÜLLER

2820 Bremen-Blumenthal · Postfach 20

Telefon (0421) 600011-19 · Telex 2-45533

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

Großglaserie

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, Kalmsweg 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, Neustadtwall/Ecke Schulstraße

Ruf 50 21 30

Sauberkeit
Schutz
Sicherheit



BREMER BÜRGERSTEIG-REINIGUNG

Haftpflichtversichertes motorisiertes Reinigungswerk
Bremen, Büro und Lager: Wendtstraße 36

Tel. 441166

AUGUST JÜRGENS

GARTENBAUUNTERNEHMEN
NIENBURG/Weser, Rühmkorffstraße 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:
Huchtlinger Heerstraße 35 · Fernruf 58 15 41



EINZELHANDELS-KG HINTER DEM KAUFHAUS HERTIE

Hoch- u. Tiefbau

G. m. b. H.

DELMENHORST, Berliner Straße 100
Ruf 32 07

Das vorgeschlagene U-Bahn-Netz erstreckt sich auf das Bremer Stadtgebiet ohne Bremen-Nord.

Hier ist die Frage zu stellen, warum klammert man bei derartig großen Überlegungen diesen Stadtteil aus?

Bei dem Gutachten sind Städte zum Vergleich herangezogen worden. Diese Städte sind größer und in diesen Städten ist die U-Bahn-Planung mit der Stadtplanung und der Regionalplanung, d. h. auch mit dem geplanten Ausbau des Nahverkehrs der Bundesbahn abgestimmt.

Für Bremen besteht leider keine Regionalplanung. Ich erinnere noch einmal an den Vortrag von Herrn Weyl, um wir sehen könnten, wie die U-Bahn bzw. Schnellbahn in den Großraum Hannover hinausgreift. Das für unsere Stadt vorgeschlagene U-Bahn-Netz hört leider an den heutigen Endpunkten der Straßenbahn auf.

[Wie schon gesagt, kommt der Gutachter zu der Feststellung, daß die Engpässe nicht in der Stadtmitte liegen und damit entfällt die Möglichkeit, den U-Bahn-Bau zu nutzen, um die Stadtmitte neu zu gestalten oder anders ausgedrückt, aus dem U-Bahn-Bau mehr zu machen, als eine Tiefbau- und Verkehrsaufgabe. Kurzum, der U-Bahn-Bau sollte zugleich Stadtgestaltung sein und eine Steigerung der wirtschaftlichen Kraft bewirken.]

In Bremen besteht diese Möglichkeit frühestens in 20 bis 25 Jahren. Der Gutachter konnte die Aufgabe nicht anders auffassen als er es getan hat.

Wo ist aber das Teamwork, von dem so viel geredet wird? Hier in der Stadtplanung ist es unentbehrlich!

Die Bundesbahn könnte in Bremen einen wesentlichen Beitrag für den regionalen Nahverkehr leisten. Der notwendige Streckenausbau ist wesentlich weniger aufwendig als der für den U-Bahn-Bau. Das bedeutet aber: Enger Kontakt Bundesbahn und U-Bahn am Hauptbahnhof.

Sobald die Engpässe in den älteren Vorstädten behoben sind, wird zwar der Straßenbahnbetrieb auf diesen Strecken flüssiger, wird er aber dadurch auch attraktiver? Sind die hohen Aufwendungen für diese Strecken zu verantworten? Könnten nicht vielleicht städtebauliche Maßnahmen „wirtschaftlicher“ sein? Ist es nicht richtig, einer Strecke den Vorrang zu geben und diese so kurzfristig wie möglich zu einer echten U-Bahn-Strecke mit dichter Zugfolge und attraktivem Platzangebot zu bringen?

Der U-Bahn-Bau sollte mehr sein, als eine Maßnahme des Verkehrs und des Tiefbaus. Er sollte zugleich ein wichtiges Element der Stadtentwicklung und Gestaltung sein.

Das bedeutet aber Abstimmung mit der Stadtplanung:

- Mit der geplanten Wohnstadt im Holler Land, von deren Kommen wir überzeugt sind.
- Mit der Universität, die wiederum in Zusammenhang mit der Wohnstadt zu bringen ist.
- Mit der bereits bestehenden City-Erweiterung in das Parkviertel und der City-Erweiterung in die Ostertorstadt, sowie mit dem Durchbruch Dobbenweg-Ostertor. (Dieser Durchbruch ist bereits als städtebauliche Konzeption in der Stadt- und Landesplanung Bremen 1926/30 enthalten.)
- Mit der Umgestaltung des Flughafens. Ein Flughafen wird in zunehmendem Umfang Standort verschiedener wirtschaftlicher Anlagen werden.

Als erste Strecke bietet sich die Strecke: Neue Wohnstadt im Blockland — Universität — Parkviertel (City-Erweiterung) — Hauptbahnhof — Altstadt — Flughafen — Huchting an. Diese Strecke umfaßt 14 Kilometer und davon müssen etwa 7 Kilometer unterirdisch geführt werden. Damit bekäme der U-Bahn-Bau Sinn für die Stadtentwicklung und hätte eine spürbare sichtbare Auswirkung.

Die weiteren Strecken können nach Bedarf angelügt werden. Der Ost-Westverkehr müßte und könnte zusätzlich von der Bundesbahn übernommen werden. Ich füge einige Zeilen bei aus einem jetzt vor über 40 Jahren geschriebenen

Aufsatz von Prof. Blum. Der Aufsatz findet sich in dem Werk „Stadt- und Landesplanung Bremen 1926/30“.

Blum war der bedeutendste Vorgänger auf dem Lehrstuhl Prof. Gräbe: „Nahverkehr“ 1926/30

„...Die Pflege des Nahverkehrs durch die Reichsbahn ist namentlich auf der Strecke Vegesack—Bremen—Verden von besonderer Bedeutung, was in der natürlichen Gestaltung des Stadtraumes begründet ist, nämlich in der Schmalheit des Höhenrückens, auf dem der Hauptteil der Stadt liegt. Die Stadt ist hiermit vollkommen auf Längen-Entwicklung eingestellt, was zwar für die Durchbildung der Freiflächen günstig, aber für die Verkehrsentwicklung sehr schwierig ist... Demzufolge muß Bremen darauf bedacht sein, die Reichsbahn möglichst stark für den Nahverkehr mit auszunutzen. An besonderen Einrichtungen kommt nur die Anordnung weiterer Vorortstationen, und zwar bei der Kirchbachstraße, Horn und Grambke und die entsprechende Ausgestaltung des Hauptbahnhofes in Betracht.“

Aus dem zum Thema U-Bahn-Bau in Bremen Gesagten wird deutlich, daß eine große Fülle von Fragen nicht nur im Teamwork der Verwaltung, sondern auch im Gespräch mit der Wirtschaft und mit den Bürgern einer guten Klärung zugeführt werden müssen. Der Vortrag von Herrn zur Nedden wird uns sicherlich noch manche interessante Anregung geben, aber auch den Fragenkreis erweitern, damit wir uns der Mühe unterziehen, das Beste für unsere Stadt gemeinsam zu erarbeiten.

Das Zellsystem

Das Zellsystem in der Altstadt sollte unbedingt überprüft werden, in dem Sinne, wie es im Handelskammerblatt „Der Schlüssel“ Nr. 1/66 von Herrn O.-Baurat Röhrs zur Diskussion gestellt wurde. Für die Besucher unserer Stadt ist unsere Kernstadt ein Irrgarten geworden. Hier helfen auch keine Stahlbrücken am Wall, sondern diese Vorschläge würden das Gesicht unserer Stadt entstellen. Der im Ideenwettbewerb der Anlieger der Sögestraße erarbeitete Vorschlag einer Fußgängerunterführung wird sicherlich eine überzeugende Lösung bringen. Die Arbeitsergebnisse werden bald vorliegen.

Wer aufmerksam das Jahr über das Verkehrsgeschehen beobachtet, wird immer wieder feststellen, daß fast nur eine Stunde am Vormittag und Nachmittag Schwierigkeiten vorhanden sind. Aus unserer Stadt wollen wir doch keine Verkehrsfläche machen, sondern eine Stadt, die im nordwestdeutschen Raum ein Mittelpunkt sein und bleiben will. Deshalb sollte man gewisse Schwierigkeiten im Verkehr auch nicht überbewerten, wie es in Diskussionen leider immer wieder geschieht. Das besagt aber nicht, daß man nichts tun soll, sondern abwägen, wo dieses oder jenes sinnvoll getan werden kann.

Flughafen Bremen

Zu den schnellen Verkehrsverbindungen im Tagesgeschehen gehört heute das Flugzeug. Es ist erschreckend zu beobachten und festzustellen, wie unsere Stadt diesem Verkehrsträger erst jetzt — also sehr spät — seine Aufmerksamkeit schenkt. Z. B. die Frachtanlagen sind in einem Zustand wie sie einer Hansestadt nicht würdig sind.

[Dabei ist eine so ideale Kombination möglich zwischen dem nassen Hafen — links der Weser — mit der Bundesbahn, also alles in enger Nachbarschaft.]

Hannover und Hamburg haben es besser verstanden, dem nordwestdeutschen Raum auf diesem Verkehrssektor zu dienen und Bremen einiges abgenommen. Es hat mich nicht überzeugt in der Presse zu lesen, daß unser zuständiger Senator erklärt, er habe auf den Senkrechtstarter gewartet.

Das schnelle Wirtschaftsgut wird in Zukunft in zunehmendem Maße auf dem Luftwege transportiert werden: Mailand—Bremen, Paris—Bremen, London—Bremen, usw.



Weltweite Handelsbeziehungen sowie Geschäftsverbindungen innerhalb Europas und nach Obersee gaben Bremen die Bezeichnung „Schlüssel zur Welt“. Hanseatischer Kaufmannsgeist und verantwortungsbewußtes Unternehmertum wußten von jeher eine gepflegte Bankverbindung zu schätzen.

NORDDISCHE KREDITBANK
AKTIENGESELLSCHAFT
Hauptstz: Bremen, Obernstraße 2—12, Telefon 3 60 11

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



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

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

Stadtflager: Langenstraße 112

KARL RUST

Kunstglaserei
Bildereinrahmung

BREMEN
Hastedter Heerstraße 161
Tel.: 44 17 64

Hans Lankenau

Bau- u. Maschinenschlosserei

BREMEN-LESUM
Burgdammer Postweg 23
Telefon 63 11 58

A. G. RÖHRS & CO.

Kies- und Sandbaggerei

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

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)



Frachtschuppen

Foto: Kull

Besonders Industrie und Handel zwischen Weser und Ems sollte der Flughafen besser dienen können, und es ist hohe Zeit, daß hier mehr geschieht.

[Es wird zwar in den nächsten Jahren einiges geschehen, aber Eile ist geboten, wenn die Funktionsfähigkeit und die Aufgabe sich die Waage halten sollen.]

Ich habe es in den vergangenen Jahren nie verstanden, daß man immer noch Wohngebiete in die Einzugsbereiche des Flughafens gelegt hat und dies heute noch macht.

[Man hat zwar den bauenden Gesellschaften und den einziehenden Bewohnern den entsprechenden Hinweis gegeben, in welches Gebiet sie ziehen.]

Hier bestätigt sich auch das Fehlen der Regionalplanung, denn sonst würde man die Wohngebiete in den größeren Raum in guter Wohnlage einordnen. *Es ist eine Utopie zu glauben, daß der so günstig zur Stadt und zum Wirtschaftsraum gelegene Flughafen verlegt werden kann.*

Der Mensch und seine Stadt

Zum Schluß noch ein Wort um des Menschen willen, der in dieser von Technik erfüllten Zeit lebt und seiner Tätigkeit nachgeht. **Die Städte haben eine Zukunft, in denen der Arbeitsplatz nicht nur eine sterile techn. Welt darstellt, und die Wohnstätten nicht nur eine Wohnung bieten und den Abstellplatz fürs Auto, sondern die Städte haben eine Zukunft, in denen der Berufstätige und der Besucher ganz unauffällig begleitet wird von der Natur und der Landschaft.**

Das heißt auf unsere Stadt zugeschnitten, daß wir in unseren Wirtschaftsräumen — die Stadtmitte z. B. — die Wallanlagen pflegen und erhalten, für Sitzgelegenheiten in allen Anlagen der Stadt sorgen und den Baum an der Straße akzeptieren. Wer bedenkt z. B., daß ein Hektar Wald 30 bis 60 t Staub binden kann. Ein Regenguß bringt erneut diese Möglichkeit. Die Wallanlagen der Altstadt haben 33 Hektar, die der Neustadt 12 Hektar.

Warum hat z. B. die Stadt Düsseldorf, in der gesamten Stadtmitte verteilt, in Gruppen aufgestellt, über 500 große Blumenkübel stehen? *Die Natur, die Landschaft hineingeholt in die Stadtmitte, der größten Arbeitsstätte jeder Stadt, verbessert nicht nur das Klima, den Feuchtigkeitsgehalt der Luft, sondern verbessert ganz unbewußt das Wohlbefinden aller Berufstätigen und der Besucher einer Stadt.*

Ich habe seit längerem die Bitte und Anregung auf meinem Arbeitstisch liegen, einen Aufruf vorzubereiten für **die Anlage eines Parkes — eines Waldes links der Weser** — wo alle Mitbürger links der Weser gebeten werden sollen, einen Baum und mehr zu schenken, so daß die Grundeinrichtung für einen solchen Wald möglich wird.

Wenn ich weiter an die Wohngebiete denke, besonders an die älteren Wohnquartiere, so ist es nicht zu begreifen, daß unsere Verwaltung sich immer wieder bewegen läßt, die grünen Blocks innerhalb eines Wohnbezirkes aufzulösen, weil ein Anlieger den ganzen Garten plötzlich vollstellen möchte mit Kraftfahrzeugen, weil man das Haus umgebaut hat. Dann entstehen die Rechtsstreitigkeiten wie an der Hollerallee und in anderen Abschnitten. Der Wert unserer Wohnquartiere wird in Zukunft davon abhängen, wie weit wir in diesen Wohnquartieren, seien sie alt oder neu — dieses menschliche Wohlbefinden, was sich nicht in Zahlen und schwer in Worten ausdrücken läßt, erhalten und pflegen.

Der Wert oder Unwert einer Stadt wird daran gemessen werden, ob die Bürger der Stadt das Leben nach materiellen Gesichtspunkten werten oder ob sie die menschlichen Maßstäbe obenan setzen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich habe nur drei Problemkreise angesprochen.

1. Landesplanung
2. Verkehrswesen
3. Der Mensch und seine Stadt.

Es wäre noch manches zu Einzelproblemen zu sagen, aber da haben wir auch die Möglichkeit zu einem persönlichen Gespräch oder mit einem Brief und ich bitte um Hinweise und Anregungen, damit unsere Gemeinschaft dem nachgehen kann.

Beim Überdenken meiner Ausführungen und in Anbetracht der großen Aufgaben, z. B. für die Region, die es zu ordnen gilt, der Verkehr und der Mensch in seiner Umwelt erschien es mir sinnvoll, nicht eigene Worte an den Schluß zu setzen. Der Rektor der TH Aachen schenkte mir 1967 das Buch „Wo leben wir morgen“ von Michel Ragon. So schließe ich mit einigen Sätzen aus dem Kapital mit der Überschrift:

— 1980 —

„Der europäische Kontinent ist zur Megalopolis geworden: durchschnittlich alle hundert Meter ein Haus, in einiger Entfernung Autostraßen mit sechs Fahrbahnen, die es ermöglichen, daß man ebenso schnell von einer Stadt zur anderen gelangt, wie die Schnellzüge (einige schon unterirdisch).“

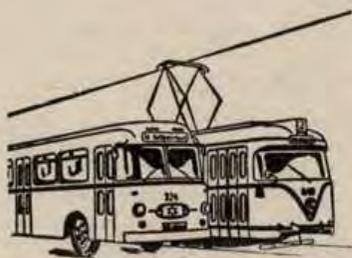
Die Bevölkerung ist in den südlichen Gegenden sehr dicht, die Mobilität der Industrie ermöglicht dem natürlichen Phototropismus freien Lauf: Boom an den Ufern des Mittelmeeres, fortschreitende Abwanderung aus den Städten des Nordens, die während der Kohle-Ära ein schmutziges und schwarzes Bild boten. Elektrische und atomare Energie haben das lichtdurchflutete Haus zum Massenprodukt werden lassen.

Die Elite entdeckt wieder die nackte Mauer, die Einfachheit, die altertümliche Formel des Schlosses... Geschwindigkeiten, die den Schall um ein Vielfaches übertreffen, setzen nicht mehr in Erstaunen; im Gegenteil, man entdeckt die großen Reize der Gemächlichkeit wieder...

Stille ist höchster Luxus geworden: Wenige sind in der Lage, sich diese etwas kosten zu lassen, indem sie in die Grüngürtel Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und vor allem der Vereinigten Staaten, Afrikas und Brasiliens ziehen, um dort zu leben.

Betrachten wir von weitem, was uns die ganze traditionelle städtebauliche Struktur zu verändern scheint, dann sind das nicht — wiederholen wir es — größere und höhere Städte, sondern das Bersten der Städte, der Bruch mit den gültigen Vorstellungen von der Stadt und dem Land, die gegenseitige Durchdringung von Stadt und Land.“

Sind diese beiden Worte „Stadt und Land“ nicht geradezu ein Anruf an einen jeden von uns zur Mitarbeit und Mitverantwortung???



ZUR INNENSTADT MIT BAHN UND BUS

erspart Benzin
und Parkverdruß

BREMER STRASSENBAHN AG

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

Baunternehmung

Herbert Haslinger BAUMEISTER

BREMEN · Celler Straße 42 · Ruf 49 10 00



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

Herbert Jensen †

Am 22. März starb Professor Herbert Jensen während eines Kolloquiums über den Ideenwettbewerb für die Universität Dortmund unerwartet an einem Herzschlag. Herbert Jensen wurde 1900 in Kiel geboren. Nach dem Studium der Architektur ging er in den Kommunaldienst. Seine erste Praxis verbrachte er in Hannover bei Stadtbaurat Elkart. Dann wurde er Leiter des Stadtplanungsamtes in Kiel und nach 1945 Leiter der gesamten Baubehörde. 1950 wurde er zum Stadtbaurat gewählt. Dieses Amt hat er bis 1961 innegehabt.

Der Neuaufbau seiner schwer zerstörten und in ihrer Existenz bedrohten Vaterstadt erhielt durch ihn die entscheidenden Züge. Durch glückliche Nutzung der durch die Kriegseinwirkungen entstandenen Möglichkeiten konnten die städtebaulichen Mängel der Jahrzehnte nach 1870 weithin behoben werden. Durch zielbewußte Planung ist Kiel unter Ausnutzung der landschaftlichen Gegebenheiten zu einer Stadt mit einem unverwechselbaren Stadtbild geworden. Das Land Schleswig-Holstein würdigte diese Leistung Herbert Jensens durch die Verleihung des Kunstpreises des Landes im Jahre 1960.

1962 ließ Jensen sich von der Stadt Kiel beurlauben, um den Stadtentwicklungsplan für München zu bearbeiten, der einige Jahre später vom Rat verabschiedet worden ist. In demselben Jahr erhielt er den Ruf an die Technische Universität Braunschweig auf den Lehrstuhl für Städtebau, Wohnungswesen und Landesplanung. Von 1965 bis 1967 war er von dort aus stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der unabhängigen Kommission zur Überprüfung des Aufbauplanes 1960 der Freien und Hansestadt Hamburg. Das Gutachten der Kommission wurde Ende des vorigen Jahres dem Senat erstattet.

Mit Bremen hat Herbert Jensen mehrmals in Verbindung gestanden. Nach 1945 besuchte er unsere Stadt, um die Arbeitsweise der eben gegründeten Aufbaugemeinschaft kennenzulernen. In den 50er Jahren wurde er gebeten, die



Stelle eines Oberbaudirektors in Bremen zu übernehmen. Die Verhandlungen zerschlugen sich ohne Verschulden des Aufgeforderten. 1957 sprach er im Club zu Bremen über das Thema: „Wie wird die deutsche Stadt mit den modernen städtebaulichen Aufgaben fertig?“ und 1966 auf der 20. Jahreshauptversammlung der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ über das Thema: „Aktuelle Probleme der Stadtentwicklung“, insbesondere dargestellt am Beispiel München.

Herbert Jensen wird auch bei uns in dankbarer Erinnerung bleiben.

Aufbaugemeinschaft Bremen

Pressedienst des Weserbundes

Dr. jur. Löbe hat seinen Vertrag als Geschäftsführer des Schifffahrtsverbandes für das Wesergebiet e. V. zum Jahresende 1968 gekündigt. Zu diesem Entschluß soll beigetragen haben, daß der Vorstand des Verbandes sich geweigert hat, dem Weserbund e. V., dessen Vorsitzender Löbe seit mehr als zehn Jahren ist, weiterhin finanziell Unterstützung zu gewähren.

Im Namen des Weserbundes hat Löbe die Kanalisierung der Mittelweser, den Erweiterungsbau des Mittellandkanals und des Küstenkanals betrieben und sich um den Ausbau der Fulda zwischen Kassel und Münden bemüht.

Dr. Löbe hat den Schifffahrtsverband für das Wesergebiet e. V. im Jahre 1947 mitbegründet und ist seit 21 Jahren dessen Geschäftsführer. In dieser Zeit hat er den Verband zu Ansehen und Einfluß gebracht. Auch als Bundestagsabgeordneter hat er sich um die Sache der deutschen Binnenschifffahrt bemüht. Seinem Einsatz ist zu danken, daß auch das Stromgebiet der Weser eine Transportzentrale (Verkehrsleitstelle der Binnenschifffahrt) und einen Frachenausschuß (tarifbildendes Gremium unter Aufsicht des Bundesverkehrsministeriums) erhielt, Einrichtungen, die die Stromgebiete Rhein, Kanäle und Elbe schon vor dem Kriege besaßen und die man der Weser bis dahin stets verweigert hatte.

Über die beruflichen Pläne Löbes ist nichts bekannt. Für die Arbeitsfähigkeit des Weserbundes will er sich nun mit besonderer Energie einsetzen.

(Aus Pressedienst des Weserbundes Main 1968.)

Park & Ride funktioniert nicht im Einkaufsverkehr

Praktisch alle Versuche, das Park & Ride-System im vorweihnachtlichen Geschäftsverkehr einzuführen, waren ein Schlag ins Wasser. Die ADAC-Motorwelt (Sept. 67, S. 442) stellt fest:

Dem Park & Ride-System sind da die größten Erfolge beschieden, wo

- „die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv genug sind (wie z. B. in Hamburg, wo es eine U-Bahn gibt),
- und da, wo der Park-and-Rider nicht mit Gepäck belastet ist, also im Berufsverkehr.“

Interessant ist dagegen, daß in Hamburg bewiesen wurde, daß die größte Konkurrenz des Automobils — die Deutsche Bundesbahn — zugleich die größte Wegbereiterin des Park & Ride sein kann. Dort werden 1200 Park & Ride-Plätze an 11 Bahnhöfen zu 100% ausgenutzt. Als Ursache wird die Leistungsfähigkeit der S-Bahn und die kostenlose Vergabe der Stellplätze an Wochenkarteninhaber angegeben. Vergleichbare Erfolge werden aus Frankfurt, Köln, München, Nürnberg, Stuttgart und Hannover gemeldet (auch da, wo eine geringe Parkgebühr erhoben wird).

Schlußfolgerung: Aufgabe der erfolglosen Versuche, den Einkaufsverkehr in die Stadtkerne durch Park & Ride abzufangen. Stattdessen Entlastung der Stadtkerne von Dauerparkern durch verstärkte Durchführung des Park & Ride für Berufspendler.

(Aus ingesta report 5/67) dx



»Der Grüne Kreis« Bremen

Schutzmaßnahmen an Bäumen auf Baustellen

Aus „Baumzeitung“ Nr. 1 (Verlag K. Pessler, 8505 Roethenbach), mit freundlicher Erlaubnis des Herausgebers. Heft 3/68 „Garten und Landschaft“

Die bisher üblichen, wenn überhaupt vorgenommenen Schutzmaßnahmen reichen nicht aus. Dazu erstrecken sich diese nur auf den **oberen Baum**, nicht auf das Wurzelwerk und den Boden mit seinem Bodenleben unter der Baumfläche. Um diese Schäden abzuwenden, sind Schutzmaßnahmen notwendig. Da entsprechende **Schutzgesetze in Deutschland fehlen**, müßten die Schutzmaßnahmen in den Verträgen verankert sein. Gleichzeitig ist durch Unterzeichnen des Arbeitsvertrages jeder verpflichtet, für Schäden jeder Art aufzukommen.

I. Schutzmaßnahmen am Baume

Um den Stamm und die Wurzelfänge eines Baumes gegen Beschädigungen der Rinde zu schützen, ist ein Holzverschlag anzubringen. Die Größe richtet sich nach Stammstärke, seiner Höhe bzw. nach den mehr oder weniger hoch liegenden Wurzelanfängen. Der Abstand der Holzwand vom Stamm muß dem Durchmesser des Stammes gleichen. Bei Jungbäumen hat die Mindestbreite 20 cm zu betragen. Die Höhe des Schutzkastens ist im allgemeinen 1,80 m. Ist die Krone eines Kleinbaumes gefährdet, ist sie zumindest in ihren Anfängen in den Kasten einzubeziehen. Dieser darf nicht an den Baum angenagelt werden. Er ist vor dem Beginn jeglicher Arbeit auf dem Baugelände an allen Bäumen anzubringen. Hoch liegende Wurzelanfänge werden durch schräggestellte Bretter geschützt.

Werden Baumstämme, die bisher beschattet waren, freigestellt, sind sie auf der Sonnenseite zu beschatten. Rindenbrand, hauptsächlich bei Buchen, bedeutet den Verlust des Baumes. Müssen Äste abgenommen oder eingekürzt werden, soll immer ein genügend langer Stummel stehen bleiben.

II. Schutzmaßnahmen am unteren Baume, am Wurzelwerk innerhalb der Baumfläche

Baumfläche ist der Boden unter der Baumkrone und noch bis 1,5 m darüber hinaus.

Mit der Errichtung des Stammschutzes sind die Flächen festzulegen, die unbedingt — z. B. unter Buchen — nicht in das Werkgelände einbezogen werden dürfen. Sämtliche Baumflächen dürfen nicht von schweren Fahrzeugen, insbesondere von Planiertrauben, befahren werden. Sind Durchfahrten, z. B. zwischen Bäumen, nicht zu umgehen, sind Bruckriegel auf 30 cm Sand zu verlegen. Bei Großbaustellen empfiehlt sich ein Eisenbetonband. Auch sollte das Belaufen der Baumfläche vermieden werden. Auf keinen Fall darf Humus entfernt oder überfüllt werden. Die alte Bodendecke muß erhalten bleiben. Man sollte die Baumflächen einzäunen. Ist eine Benützung nicht zu vermeiden, muß mindestens 20 cm Sand aufgefüllt werden. Sind die Bauarbeiten beendet, muß die Baumfläche gründlichst gereinigt, gelockert und verbessert werden.

Wo in der Nähe von Bäumen gegraben wird, verlieren diese Wurzeln. Sie erstrecken sich viel weiter, als man allgemein annimmt. Besonders schlimm setzen Bagger den Wurzeln zu. Die rohe Gewalt der Maschine bricht die Wurzel nicht am sichtbaren Teil, sondern zerreißt sie 30–50 cm tief in der Grabenwand. Die Verletzungen sind so schwer, daß sie nie mehr verheilen können. Der Wurzelrest fault. Wenn man bedenkt, daß sich an einer armstarken Wurzel viele Kilometer von feinen und feinsten Würzelchen befinden, so sollte man den Verlust beachten. Manche große Wurzel könnte genau wie Leitungsröhre unverletzt erhalten werden. Bei Überbrückungen ist genügend Raum für den Zuwachs zu lassen. Beim Aushub der Baugrube müssen deshalb die Erdarbeiten in Baumnähe mit der Hand ausgeführt werden.

Alle diese Maßnahmen sind mehr oder weniger, aber unbedingt bei jedem Bauvorhaben mit Baumbestand, zu verlangen und durchzuführen. Am besten zieht man den Fachmann zu Rate, bevor gebaut wird. Unbedingt nötig ist, daß der Baubeauftragte diese Forderungen den Arbeitsverträgen beifügt und die **Wiedergutmachung von verursachten Schäden durch den teuren Experten verlangt**. Große Schäden, die den Verlust des Baumes, z. B. Überfüllung bei Rot-, Blutbuchen herbeiführen, bedürfen der Schätzung durch den Fachmann.



Runge

GARTENMÖBELFABRIK

Buntprospekt GK auf Wunsch

45 OSNABRÜCK • Postfach 3646

Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

Von Gerhard Iversen

Universität Bremen

An die Mitglieder der Bremischen Bürgerschaft

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

Während des Verfahrens um den Flächennutzungsplan 1967 waren Diskussionen und Gespräche zu beobachten, die etwa in der Frage gipfelten: „Das Holler-Land ist nunmehr durch zwei große Wohnungsbaugesellschaften gekauft. Was wird hier entstehen und wie wird die Zuordnung der geplanten Wohnstadt zum Universitätsgelände und zur Stadt aussehen?“

Im März 1966 hat die „Aufbaugemeinschaft Bremen“ Ihnen eine Denkschrift „Ein Beitrag zur Planung und Gestaltung“ zum Universitätswettbewerb zugeleitet. Nach Ausschreibung des Wettbewerbs ergab sich für uns die Notwendigkeit, eine weitere Anregung zu geben, die im Heft 1/67 „Der Aufbau“ veröffentlicht wurde.

Die drei angesprochenen Vorgänge und das Ergebnis des Wettbewerbs zeigen, daß berechtigte Sorgen vorliegen im Zusammenhang mit dem Bau der Universität und der Bebauung des Holler-Landes, also insgesamt mit der Stadtentwicklung.

Am Ende des Jahres 1967 erhielten wir das Sonderheft 1 der Arbeitsgruppe Standortforschung an der Technischen Hochschule Hannover, mit einer Veröffentlichung des Vortrages von Dr.-Ing. Clemens Geissler: „Zum Zusammenhang von Hochschulplanung und Stadtentwicklungsplanung“. Es war möglich, eine größere Anzahl dieses Sonderheftes zu beschaffen. Wir überreichen Ihnen die Schrift mit diesem Schreiben. Die fachlichen Ausführungen dieses Heftes sind für den Laien eindrucksvoll und verständlich gefaßt. Besonders möchten wir auf die Ausführung auf Seite 29 hinweisen, auf der das Problem und die Aufgabe eindrucksvoll zusammengefaßt ist.

Für die Universität Dortmund, die im kommenden Herbst in einigen Abteilungen eröffnet werden soll, ist zu Beginn dieses Jahres ein Wettbewerb ausgeschrieben, der die Einordnung dieser Universität in die Stadt als einen wesentlichen Inhalt hat. Dieser späte Schritt sollte in Bremen vermieden und mit der Koordination der Universitätsplanung mit der Stadtplanung in Zusammenhang mit der vorbereitenden Planung für die neue Wohnstadt begonnen werden.

In der Erwartung, daß die Schrift Ihre Aufmerksamkeit findet, schließen wir mit einem Satz aus der Zusammenfassung:

„Für eine Universitätsstadt wird der aus der Errichtung und der Weiterentwicklung einer Universität zu erwartende allgemeine Gewinn in entscheidendem Maße davon abhängen, ob es gelingt, Hochschul- und Stadtentwicklung zu koordinieren. — Dabei wird es darauf ankommen, nicht nur der zentralörtlichen Funktion Universität ihre Wirkungsmöglichkeit zu sichern, sondern mit der Einordnung der Universität gleichzeitig einen unverwechselbaren Beitrag zur städtebaulichen Gestalt der Hochschulstadt zu leiten.“

Mit vorzüglicher Hochachtung
AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

Haushaltsmittel für den Straßenbau 1969

Sehr geehrter Herr Senator!

Wir erlauben uns, wie in jedem Jahr, mit der nachstehenden Aufstellung Baumaßnahmen zu nennen, die u. E. bei der Einplanung neuer Mittel berücksichtigt werden sollten. Wiederholungen aus früheren Jahren sind erinnerungshalber aufgeführt.

I. Stadtabschnitt Süd

1. Weiterer Ausbau der B 75 nach Huchting.
2. Ausbau der Langemarkstraße und Friedrich-Ebert-Straße.
3. Ausbau der Kattenturmer Heerstraße im Bereich der Kreuzungszufahrten am Verkehrsknoten Kattenturmer Heerstraße/Arsterdamm.
4. Ausbau der Westerstraße zwischen Langemarkstraße und Friedrich-Ebert-Straße.
5. Herrichtung des Platzes „Am neuen Markt“ unter Heranziehung des Gartenbauamtes.
6. Herrichtung des Blockinnenhofes, umschlossen von Am neuen Markt/Große Annenstraße/Süderstraße/Westerstraße.
7. Die Straße Flughafendamm ist durch den Verkehr zum Großmarkt belastet und verlangt außerdem wegen der Benutzung, z. B. durch ausländische Fluggäste einen guten Zustand.
8. Weitere Überholung der Neustadtwallanlagen, die mit Fertigstellung des neuen Hallenbades abgeschlossen sein sollten.
9. Ausbau des Strandweges von Habenhausen bis zum Wasserwerk.
10. Ausbau von Neustadtswall und Lahnstraße.
11. Einleitung der Planung für eine Berufsschule für Hauswirtschaft links der Weser. Platz: Delmestraße.

II. Stadtabschnitt West

1. Weiterer Ausbau der Hans-Böckler-Straße, Nordstraße und Bogenstraße.
2. Weiterer Ausbau der Utbremer Straße, Vegesacker Straße mit Verlegung der Straßenbahn.
3. Weiterer Ausbau der Hafensrandstraße und Bremerhavener Straße mit späterem Anschluß an Werderlandstraße.
4. Weiterer Ausbau der Hansestraße einschließlich Autobahnzubringer, dazu Waller Ring/Osterfeuerberg-Ring.
5. Ausbau der Straße „Auf den Delben“.
6. Westfriedhof: Erste Baumaßnahmen sind unbedingt erforderlich.
7. Endgültige Herrichtung des Grünzuges durch die westliche Vorstadt.

III. Stadtabschnitt Ost

1. Ausbau des Schwachhauser Rings zwischen Schwachhauser Heerstraße und Hartwigstraße zwecks besseren Anschlusses zur H.-H.-Meier-Allee bzw. Crüsemannallee und Kulenkampffallee.
2. Straßenüberführung über die Eisenbahn in Oberneuland in Verlängerung der Franz-Schütte-Allee bis zur Kirche Oberneuland.
3. Überholung der Straßendecke in der Parkallee (östl. Seite) vom Stern bis Schwachhauser Ring, die sich in einem

schlechten Zustand befindet. **Keine Asphaltdecke wegen der wertvollen Bäume!**

4. Förderung aller Maßnahmen für den Ausbau der Straßen, die die Werdersee-Brücke gut in das Straßennetz einbinden.
5. Ausbau der Hollerallee und Stern. Dieser Verkehrsknoten muß eine größere Leistungsfähigkeit erhalten, damit die aus Richtung Fürther Straße (Autobahnzubringer Häfen) kommenden Fahrzeuge während der Verkehrsspitzen zügiger fahren können.
6. Der Fußgänger- und der Radfahrweg an der westlichen Seite der Schwachhauser Heerstraße, vom Ende des Grundstücks der Ansgarikirche (Ecke Hollerallee) bis zur Lüder-von-Bentheim-Straße, sind zusammen nur ca. 2 m breit inklusive Saumstein, an der schmalsten Stelle durch den Mast der Straßenbahn sogar nur ca. 1,5 m. Die tiefen Vorgärten bieten die Möglichkeit der Verbreiterung, wie sie ja auch an anderen Stellen der Schwachhauser Heerstraße durchgeführt ist.

IV. Stadtmitte

1. Erster Anschluß der „Ostentlastung“ an Ostertor/Altenwall mit zwei Spuren.
2. Förderung aller Ausbaumaßnahmen für den Straßenzug Schlüsselkorb/Buchtstraße als Voraussetzung für die geplante Fußgängerzone Sögestraße/Liebfrauenkirchhof, (täglich passieren rund 30 000 und mehr Fußgänger das Herdentor).
3. Dringend notwendige Verbreiterung der Ecke Bürgermeister-Smidt-Straße/Breitenweg.
4. Ausbau der Birkenstraße, Ellhornstraße, Grünenweg, Richtung und Kennedyplatz.
5. Ausbau von Straße und Fußweg Stintbrücke, Bredenstraße sowie Parkplatz an der Kirchenstraße.
6. Ausbau der Blockinnenhöfe/Ladehöfe:
 - a) Am Wall/Sögestraße/Knochenhauerstraße
 - b) Langenstraße
 - c) Bornstraße/Ellhornstraße.
7. Ausbau der Ladestraßen:
 - a) hinter der Hochgarage in der Langenstraße/Obernstraße
 - b) hintere Wallstraßen von Marterburg bis Doventor
8. Förderung Fußgängertunnel Sögestraße

9. Bau der Fußgängerbrücke Stephaniwohndiertel zum Doventorsmühlenberg. Die Fertigstellung sollte unbedingt zum gleichen Zeitpunkt sein wie die Grundschule Stephani — 1. Abschnitt — eröffnet wird.
10. Förderung der Baumaßnahmen von Hochgaragen Katharinenklosterhof, hinter Bremer Bank und Ostertorstraße/Komturstraße.
11. Dringende Schaffung von Parkraum im Ostertorviertel, insbesondere für Theaterbesucher und für die Kunden des Handels. Beseitigung der Baracke Osterdeich Nr. 2 und Aufbau eines Montageparkhauses.

V. Stadtabschnitt Bremen-Nord

1. Verbesserung der Verkehrsverbindungen nach Bremen-Nord durch:
 - a) bevorzugten weiteren Ausbau der B 6 und B 74. Der Lesumer Schnellweg sollte schnellstens auf 4 Fahrbahnen erweitert werden.
 - b) Förderung und bevorzugter Ausbau und Überholung der Blockland-Autobahnstrecke.
2. Entlastung der Gerhard-Rohlf's-Straße und Anlegung von Ladestraßen und Ladehöfen im zentralen Wirtschaftsraum Bremen-Nord.
3. Anbringung von Ampeln an der Einmündung der Leuchtenburger Chaussee in die Vegesacker Heerstraße/Unter den Linden. Gleiches trifft zu für die B 74 an der „Schafgegend“. Beide genannten Kreuzungen zeigen in der Zeit des Hauptberufsverkehrs keinen ordnungsgemäßen Ablauf des Verkehrsgeschehens.
4. Schaffung von Parkplätzen und Hochgaragen für den Kunden- und Besucherverkehr im Cityraum Bremen-Nord.
5. Förderung der Schnellverkehrsverbindungsstraße nach Osterholz-Scharmbeck, die Bremen zugesagt hat bei dem Aushandeln der Trasse für die Autobahn Bremen/Bremerhaven/Cuxhaven.
6. Förderung aller baulichen Maßnahmen für die Werderlandstraße, insbesondere der Abschnitt Hafenanrandstraße.

Wir nannten nur das uns vordringlich Erscheinende und sind überzeugt, daß davon vieles in der Dringlichkeitsliste Ihrer Verwaltung enthalten ist. Dennoch glauben wir dem gemeinsamen Anliegen dienlich gewesen zu sein.

Mit vorzüglicher Hochachtung
AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN



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



Norddeutsche Wasserversorgungs- Gesellschaft

Fritz Koch + Co.,
Bremen - Brokstraße 19
Telefon 490410

Gegründet 1908

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

Stehmeyer & Bischoff

**Straßen-, Tief-, Rohrleitungs-,
Eisenbahnoberbau**

BREMEN

Hastedter Dorfstraße 20 · Ruf 44 40 51

Fenster und Türen

**erstklassige Qualität
besonders preisgünstig
sofortige Lieferung
individuelle Beratung**

HBI

28 Bremen, Vahrer Str. 206
Ruf: 46 00 43

Vorschläge von Mitbürgern

An den Hohen Senat
der Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!
Sehr geehrte Frau Bürgermeister!
Sehr geehrte Herren Senatoren!

Aus dem Einzelhandel erhielt ich verschiedene Vorschläge, wie man den Marktplatz und seine Umgebung besser in das Leben der Stadt einordnen könnte. Der Marktplatz, wie es sein Name schon sagt, hat in der Vergangenheit Marktaufgaben und damit verbunden der Begegnung der Bürger gedient. Diese Aufgaben sind zum Teil fortgefallen. Der Markt ist auch nicht mehr der Mittelpunkt der Stadt wie früher. Dies ist schon deshalb verständlich, weil die Zahl der Bewohner in der Altstadt stark zurückgegangen ist.

1826: 26 000	1925: 15 000
1888: 23 000	1967: 4 500

Die Struktur der „Altstädte“ hat sich aber auch im übrigen gewandelt. Für unsere Stadt kommt hinzu, daß in der Umgebung des Marktes nicht nur die Wohnungen, sondern auch die **Läden durch öffentliche Bauten so gut wie fast ganz verdrängt sind** (Börse [1865], Hauptpost, Glocke, Haus der Bürgerschaft).

Durch die Verlegung der Straßenbahnsteigestelle vom Markt zur Domsheide hat der Marktplatz fast einen musealen Charakter bekommen. Es lohnt sich, zu versuchen, zwischen Domsheide und Marktplatz zur Obernstraße, Sögestraße, Böttcherstraße Kontaktbrücken zu schaffen. Hierfür sind m. E. die erhaltenen Anregungen so interessant, daß sie diskutiert werden sollten.

Dabei ist davon auszugehen, daß der **Blumenmarkt auf „Unser-Lieben-Frauen-Kirchhof“** seinen Standort behält, auf dem **Domshof der Wochenmarkt** vormittags stattfindet und dieser Platz nachmittags für den Besucher der Stadt als Kurzparkplatz zur Verfügung steht. Der **Marktplatz** sollte zu diesen beiden Plätzen hinzutreten und interessante informative Ausstellungen zeigen. Diese Ausstellungen sollten in leichten, in sich flexiblen Bauten stattfinden. Die Vorschläge erstrecken sich auf das Anbieten von „Waren“ und von „Informationen“. Es ist denkbar, daß beides miteinander verbunden werden kann.

Aus der Fülle der Anregungen wird deutlich, daß der Marktplatz mit den angrenzenden Plätzen wieder mit neuen Aufgaben in das Leben unserer Stadt eingeordnet werden könnte, und dies sogar bis in die Abendstunden hinein.

Das Thema ist m. E. so interessant, daß ein **Ideenwettbewerb** wie bei der Sögestraße am Platze wäre. Dabei müßte auch die Pflasterung des Marktplatzes einbezogen werden. Der Domshof und der Platz Unsere-Lieben-Frauen-Kirchhof sollte mit behandelt werden.

Die Bürgerpark-Tombola ist doch alles andere als schön für das Stadtbild! Es müßte ein äußerer Rahmen geschaffen werden. Im Sinne dieses Rahmens wären vielleicht leichte, niedrige, nach den Seiten offene Bauten am Rande des „Marktrundes“ zur Fahrbahnseite hin möglich (also nicht vor dem Hause der Bürgerschaft und dem Rathaus), in denen „ausgestellt“ werden kann. Die Bilder vom alten Marktplatz mit der niedrigen Mauer um das Marktrund geben evtl. Anregungen.

Über die „Bremer Werbung“ sollten diese Fragen in Gesprächen mit der Stadt und der Wirtschaft geklärt werden, um eine gute Lösung im Interesse unserer Stadt zu erreichen.

Mit besten Grüßen
ergebenst gez. G. Iversen

Anlage zum Schreiben an den Hohen Senat

Beispiele für Informationen

1. Stadtwerke
2. Milchabsatzgenossenschaft
3. Polizei
4. Bundeswehr
5. Parteien
6. Rundfunk / Fernsehen
7. Theater
8. Presse
9. Berufsschule
Volkshochschule
10. Verbände
11. Fischerei
12. Banken / Sparkassen
13. Stadtplanungsamt
14. Straßen- u. Brückenbau
15. Gesundheitsamt
16. Gesellschaft zur Rettung
Schiffbrüchiger
17. Deutsches Rotes Kreuz
18. Sport- u. Turnvereine
19. Alpenverein
20. Tierschutzverein
21. Heimatverein
22. Verkehrsverein
23. Dt. Jugendherberge
24. ADAC / AVD
25. Foto — Dias — Filmen
26. Bastlerbedarf, Hobby
27. Briefmarken
28. Spedition
29. Werbung
30. Versicherungsdienst
31. Handwerk

Beispiele für Warenangebote

1. Freimarkt
2. Weihnachtsmarkt
3. Gartenmöbel
4. Gartengeräte
5. Modell — Spielwaren
6. Neuheiten
7. Schuhmarkt
8. Reisebüro
9. Schifffahrt
10. Bundesbahn
11. Lufthansa
12. Trachten / Tanz
13. Musik
14. Gesang
15. Kunst
16. Modenschau
17. Blumenschau
18. Bilder / Graphik
19. Früchte
20. Wein
21. Britische Woche o. a.
22. Berufsberatung
23. Gesundheitsdienst
24. Sportabzeichen
25. Baugesellschaften
26. Bücher
27. Redner
28. Töpfe

Beispiele für Warenangebote Domshof

1. Wohnwagen
2. Campingbedarf u. Zelte
3. Boote und Zubehör
4. Fahrräder u. Zubehör
5. Mopeds u. Zubehör
6. Segel- u. Sportflugzeuge
7. Autos u. Zubehör
8. Sportwagen
9. Nutzfahrzeuge
10. Landw. Geräte
11. Sportgeräte
12. Baumaterial
13. Tierschau

WESTAG-Türen

— ein Qualitätsbegriff!

WESTAG-Spiraltüren, siebenfach aufgebaut

WESTAG schallhemmende Türen

Schalldämmwert: ca. 30 Dezibel

WESTAG-Feuerstop-Türen nach DIN 4102

WESTALIT-Türen in 10 verschiedenen Dessins
äußerst strapazierfähig!

WESTAG & GETALIT A.G.

Wiedenbrück i. W.

Alleinverkauf im Raum Bremen und Bremerhaven:

ENNO ROGGMANN

Holzhandlung und Holzimport

28 BREMEN • Gelsenkirchener Straße

Ruf 5 09 82 27

Trümper & Wessels

Straßen- und Tiefbau



BREMEN, Habenhauser Landstraße 38

Ruf 57 06 27

**IN
ALLEN
GELDFRAGEN
DIE
BANK
HRES
VERTRAUENS**



VOLKSBANK

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

Eigentum macht unabhängig

Ein eigenes Haus zu bauen oder eine Eigentumswohnung zu kaufen, ist heute vielen möglich. Ein Bausparvertrag mit der



Bausparkasse Schwäbisch Hall

hilft dabei. Sie erhalten darüber — und auch über sonstige Möglichkeiten der Kapitalanlage — ausführliche Auskunft durch uns.

VOLKSBANK BREMEN-NORD e GmbH.
Vegesack, Am Sedanplatz • Lesum, Hindenburgstraße 3

Bauherr wurde wegen unqualifiziertem Planfertiger verurteilt

Bauvorhaben sollen nur von Architekten geplant werden. Zu diesem Ergebnis kommt die Bundesgemeinschaft der Architektenkammern sowohl aufgrund der in sechs Bundesländern bestehenden Architektengesetze als auch angesichts des Urteils der Strafkammer eines Landgerichts. Bei einem Verfahren wegen eines Bauunfalls mit tödlichem Ausgang wurde nämlich nicht nur der unqualifizierte Planfertiger und der Bauunternehmer, sondern auch der Bauherr zu empfindlichen Gefängnis- und Geldstrafen verurteilt.

Während bei dem Bauunternehmer ein Verstoß gegen die anerkannten Regeln der Bautechnik als erwiesen und bei dem Planfertiger die für die Ausübung des Architektenberufes erforderlichen Voraussetzungen als nicht gegeben angesehen wurden, betrachtete das Gericht die Mitschuld des Bauherrn an dem Unfall dadurch als erwiesen, daß er bei der Auswahl des Planfertigers und des Bauausführenden nicht sorgfältig genug vorgegangen sei.

In diesem Zusammenhang sollten die Bauherren nach Ansicht der Bundesgemeinschaft der Architektenkammern — Körperschaften des öffentlichen Rechts — darauf achten, daß die von ihnen beauftragten Planverfasser wirklich Architekten sind und außerdem auch eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben. Die finanziellen Risiken bei der Verwirklichung eines Bauvorhabens können sonst zu einer ersten Gefahr für die Bauherren werden. (Nr. 43 Presseedienst bda)

Buchbesprechung

„Zu einer Novellierung des Bundesbaugesetzes“

Eine Zwischenbilanz

Referate und Diskussionsbeiträge der Arbeitstagung des 8. Deutschen Volksheimstättentages am 28. September 1967 in Wiesbaden.

Wissenschaftliche Reihe Folge 18 im Verlag des Deutschen Volksheimstättenwerkes 1967. DIN A 5 — 48 Seiten — Köln.

Die beiden Referenten, nämlich der Präsident des Bundesverwaltungsgerichts, Professor Dr. Werner, und Professor Dr. Oswald von Nell-Breuning GI von der Philosophisch-Theologischen Hochschule St. Georgen, Frankfurt a. M., behandelten in ihren Hauptreferaten die Themen der Arbeitstagung: „Das Bundesbaugesetz in der Bewährung“ bzw. „Die Probleme einer sozialen Bodenordnung“.

Die Persönlichkeit der beiden Referenten bürgte von vornherein für die Behandlung der Themen von hoher geistiger Warte. Beide Referate wie auch die von namhaften Wohnungs- und Sozialpolitikern geführten Diskussionsbeiträge mündeten in den Ruf nach einer neuen sozialen Bodenordnung, da eine solche bei Schaffung des Bundesbaugesetzes bewußt ausgeklammert wurde, um das Gesetz nicht an dem Bodenproblem und am Bodenpreis zu verzögern.

Die Tagung betonte das vom Grundgesetz in Artikel 14 garantierte Privateigentum an Grund und Boden. Im Vorwort der Broschüre erhofft das Deutsche Volksheimstättenwerk aus dieser Veröffentlichung eine über diese Tagung hinaus sich fortsetzende Diskussion dieses, man darf oder muß wohl sagen, schicksalhaften deutschen Problems.

Drucksachen

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

DRUCK

DRUCK- UND VERLAGSHAUS
FRIEDRICH PÖRTNER

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



HAMBURGER TEPPICH-LAGER

KARL CREUTZBURG

Sehr leistungsfähig!
Unsere Fußboden-Bauabteilung

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



Die Fußbodenspezialist

Lager: Friesenstraße 29
Telefon 31 09 36-38

Verwaltung: Horner Straße 8
Telefon 44 41 46

Grether & Meier

Verglasungswerkstätten · Kunst- u. Bauglaserei
BREMEN, Hansestraße 24, Ruf 38 14 55
 Ausführung sämtlicher Glaserarbeiten
Spezialität: Ganzglas-Konstruktionen

friedel lodde

elektro

meister

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



KARL A. MÜLLER & CO.
 BAU UNTERNEHMUNG

kamü

HOLZWERKSTÄTTEN



Brücken-, Industrie- u. Haus-Einrüstung · Roll- u. Hängegerüste
INHABER ALFRED RAHLF

BREMEN

Verlängerte Hemmstr. 21 - Fernruf 38 17 56

Ernst O. Vieregge

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

W. Hennig KG.

Klempnerei · Heizungsbau
BREMEN
 Osterholzer Heerstraße 85
 Ruf 45 10 63



Strucks & Co

Ingenieurholzbau
 Zimmereibetrieb
 Greimbau

28 BREMEN - Westerholzstr. 39 - Telefon 45 00 27



Die Gesellschaft berichtete im Heft Nr. 2 Jahrg. 1966 über die **Altenwohnungen** in Bremen-Osterholz. Sie sind inzwischen fertiggestellt und, wie die darin enthaltene Altentagesstätte, zur Bewirtschaftung an die Arbeiterwohlfahrt Bremen übergeben worden.

Das nebenstehende Foto zeigt einen Blick auf die Anlage. Die gesamte Möblierung und Einrichtung der Altentagesstätte wurde anlässlich der Einweihung von der Bremer Treuhand der Arbeiterwohlfahrt im Werte von ca. 25 000,— DM geschenkt.

Der zweigeschossige Flachbau enthält 28 Einzimmer-Wohnungen und 16 Zweizimmer-Wohnungen jeweils mit Küche, Bad und Balkon. Außerdem ist eine Hausmeister-Wohnung vorhanden. Die Beheizung erfolgt zentral.

Die beiden Haupteingänge sind im Unter- und Obergeschoß als Wandelhallen ausgebildet und mit Grünpflanzen, einem Aquarium und Sitzplätzen versehen.

Das Grundstück liegt landschaftlich sehr reizvoll. Es hat große Grünflächen mit Ruhebänken in schattiger Lage. Der alte Baumbestand blieb weitgehend erhalten und trägt wesentlich zu dem schönen Gesamtbild bei. Die Wohnanlage ist jedoch keinesfalls isoliert, da sie planerisch geschickt und weit abseits vom Straßenlärm in ein größeres Wohngebiet eingegliedert wurde.

Die Tagesstätte besteht aus einem teilbaren Gemeinschaftsraum für 60 Personen, einer Teeküche, je einem Lesezimmer und Spielzimmer. Fernseher, Musikschrank, Bücher und Gesellschaftsspiele stehen bereit.

Innerhalb des aus Bundes- und Landesmitteln zu fördernden **Wohnungsbauprogramms 1968** in Bremen, hat die Gesellschaft folgende Projekte vorbereitet und dafür die öffentlichen Mittel beantragt:

1. Eigenheime

Bremen-Osterholz (Stumpesweg)	18 x Typ Helga 9 x Typ Almuth
Bremen-Osterholz (Hahnenkamp)	42 x Typ Almuth 134 x Typ Helga
Bremen-Osterholz (Bultenweg)	17 x Typ Elke 2 x Typ Almuth
Bremen-Osterholz (Posthauser Straße)	9 x Typ Almuth 24 x Typ Almuth
Bremen-Horn (Charlottenhof) s. Grundriß u. Ansicht i. „Aufbau“ 1/1968	5 x Typ Inge
Bremen-Horn (Lehesterdeich)	2 x Typ Gisela

zusammen: 262 Eigenheime

2. Mietwohnungen

Julius-Brecht-Allee	64 WE
Br.-Osterholz, Hahnenkamp	317 WE
Gr. Johannisstraße/Neustadtswall	7 WE
Habenhausen	392 WE
Hindenburg-Allee	64 WE

zusammen: 844 Mietwohnungen

UMSCHAU

Die BAG-Nachrichten, Heft 4/67, berichten auf Seite 7 von Einkaufszentren in England. Es folgt ein Auszug, der besonders die Probleme der City behandelt.

Der Schriftleiter

Tertiärer Sektor tötet städtisches Leben

Doch bevor wir uns einigen der Neustädte zuwenden, wollen wir eine wichtige Lehre aus der Besichtigung der sehr mutigen, aber leider mit Fehleinschätzungen auf dem Konsumversorgungssektor behafteten Wiederaufbau- und Erneuerungsprojekte in der City of London ziehen. Die ca. 1 Quadratmeile (= 2,6 Quadratkilometer große — wie alle übrigen Londoner Stadtteile selbständig verwaltete — City of London ist das Büro- und Dienstleistungszentrum der Riesenstadt.

Durch Kriegszerstörungen und die Notwendigkeit der städtebaulichen Erneuerung ergaben sich fünf Hauptentwicklungsprojekte in der City of London, die sämtlich als Fußgängerbezirke geplant bzw. ausgeführt sind und mit vom fließenden Verkehr unbeeinträchtigten Fußgängerzügen verbunden werden sollen. Die gesamte City of London erfüllt überwiegend administrative, kulturelle und wirtschaftliche Funktionen, nur in geringem Ausmaß jedoch privatwirtschaftliche Versorgungsfunktionen, die im benachbarten Westend mit dem Hauptgeschäftsbereich der Oxford Street konzentriert sind.

Durch die Ausweitung des tertiären Wirtschaftsbereichs wurde die Wohnbevölkerung in der City of London von 120 000 Einwohnern vor 100 Jahren bis auf einen Rest von 5000 Einwohnern verdrängt, während die am Tage anwesende Arbeitsbevölkerung die Zahl von 400 000 erreicht hat, das entspricht einer Arbeitsplatzdichte von 1520 Arbeitsplätzen je Hektar.

Bei der Planung der fünf Hauptentwicklungsprojekte mit konsequenter Trennung des Fußgängerverkehrs vom Fahrverkehr — überwiegend durch Anordnung einer Fußgängerebene im 1. Obergeschoß — hatte man die Vorstellung, daß sich in diesen Fußgängerbereichen ein reges städtisches Leben mit einer Vielzahl von Einzelhandels-, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben entwickeln würde.

Es ist heute noch zu früh, ein abschließendes Urteil darüber zu fällen, ob sich diese Vorstellung eines Tages doch noch durchsetzt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt läßt sich lediglich feststellen, daß die überwiegende Mehrzahl der in der Fußgängerebene vorgesehenen Geschäftslokale — zum Teil seit mehreren Jahren — nicht vermietet werden konnten, während die Büroflächen meist schon vor Fertigstellung der Gebäude vermietet waren. Bezeichnend ist darüber hinaus, daß sich noch keines der zahlreichen, im benachbarten Westend — vornehmlich an der Oxford Street — konzentrierten Warenhäuser bereitfinden, in der City of London eine Filiale zu eröffnen.

Fazit: Auch bei überaus hoher Arbeitsplatzdichte ist es nicht möglich, ein fluktuierendes Geschäftsleben zu entwickeln, wenn die Bedarfsdeckungsfunktion von einem aktiven benachbarten City-Zentrum wahrgenommen wird und unmittelbar ansässige Wohnbevölkerung nicht vorhanden ist. Die Kaufkraft der Arbeitsbevölkerung darf nicht zu hoch veranschlagt werden, es kommt in erster Linie darauf an, daß ausreichend Wohnbevölkerung im direkten räumlichen Bezug zu den innerstädtischen Geschäftszentren erhalten bleibt bzw. neu angesiedelt wird.

Bernhard Fennekohl

Baugeschäft und Hersteller der
Polyester-Garagen-Schwingtore

BREMEN-GROHN, Lesumstraße 1
Ruf 66 10 84

W. Niesmann

Elektromeister

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

Neuerscheinungen

Auf zwei Neuerscheinungen der Schriftenreihe und eine Dokumentation des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (IVWSR) wird aufmerksam gemacht:

1. Anlässlich des Internationalen Kongresses 1967 des IVWSR in Berlin erschien als deutscher Beitrag das Heft 73 unserer Schriftenreihe

ASPEKTE DER STADTERNEUERUNG

mit Beiträgen über die wirtschaftlichen, infrastrukturellen, verkehrlichen, soziologischen und stadtbildpflegerischen Probleme der Stadterneuerung.

2. Zum gleichen Kongreß wurde vom IVWSR eine Dokumentation

STADTERNEUERUNG

Urban Renewal, Rénovation urbaine

über 22 Beispiele der Stadterneuerung aus 14 Ländern Europas, Asiens und Amerikas vorgelegt.

3. Der SCHRIFTTUMSNACHWEIS Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen, Band 11, Jahrg. 1965, ist eine systematisch geordnete Zusammenstellung von 3500 in- und ausländischen Buch- und Aufsatztiteln unseres Fachgebiets, die mit ihren Registern für Praktiker und Wissenschaftler das immer umfangreicher werdende Schrifttum erschließen soll.

Schrifttumsnachweis

Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen, Band 11, Jahrgang 1965.

Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung e. V., Heft 71, Köln 1967, Format 20,9 x 29,4 cm, kart., 295 Seiten, DM 19,00.

Die vorgelegte Literaturzusammenstellung umfaßt in- und ausländische Bücher und aus 240 Zeitschriften ausgewählte Aufsätze des Jahres 1965, die bei der Bibliothek des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung und der Dokumentationsstelle des Instituts für Bau- und Planungsrecht eingegangen sind. Auch das Schrifttum aus früheren Jahren, das uns erst im Laufe des Jahres 1966 zugänglich gemacht wurde, ist aufgenommen. Diese Bibliographie berücksichtigt darüber hinaus das im Austausch vom Institut für Raumordnung, Bad Godesberg, und von der Deutschen Bauakademie, Berlin, nachgewiesene Schrifttum.

Die Bücher und Zeitschriftenaufsätze sind in Anlehnung an die Bände 1 bis 10 systematisch in folgende Gruppen eingeordnet: I. Allgemeines, II. Boden und Bauland, Haus- und Grundbesitz, III. Baurecht und Bodenordnung, IV. Bauwesen (z. B. Schallschutz, Bauplanung, Baustatistik, Baumarkt, Bauen mit Fertigteilen), V. Wohnungswesen (z. B. Wohnungsbaufinanzierung, Gemeinnützige Wohnungswirtschaft, Mietrecht), VI. Städtebau und Stadtplanung (z. B. Bauleitplanung, Erschließung, Stadterneuerung, Stadtzentren, Neue Städte), VII. Raumordnung und Landesplanung (z. B. Gesetzgebung, Organisation; Verdichtungsräume, Industrialisierung, Agrarpolitik, regionale Wirtschaftsplanung), VIII. Schutz der Natur, der natürlichen Hilfsquellen, Bevölkerung (z. B. Reinhaltung der Luft) und IX. Verkehr.

Außer für Bibliotheken und Dokumentationsstellen wird hier ein umfangreiches Quellenmaterial für alle wissenschaftlich Arbeitenden erschlossen, z. B. in Verwaltungen, Wohnungsunternehmen, Bauindustrie und Bauhandwerk, bzw. deren Verbänden oder für Architekten, Planer, Ingenieure, Juristen und Soziologen. Die Auffindbarkeit der ca. 3500 Quellen wird durch ein Verfasser- sowie ein Stichwort- und Ortsregister erleichtert.

Adolf Kupke

KLEMPNEREI UND INSTALLATION

Hastedter Heerstraße 26 Telefon 44 89 75

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

OTTO BOLLHAGEN MALEREIBETRIEB

Bremen, Parkallee 205 · Fernruf 21 10 41

Willi Meier

Bauklempnerei
Sanitär Anlagen

BREMEN
Katrepeler Straße 44/46
Ruf 32 25 50

Die **MARMOR-**
und Werksteinarbeiten
Werth u. Co.
BREMEN AM GOSWERRING
Telefon 50 33 01 u. 50 33 93

Tischlerhölzer aller Art
Spezialität: Afrikanische Tropenhölzer
liefert

ENNO ROGGEMANN

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

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. Jahresbezugspreis: netto DM 17,10 + DM 0,90 Mehrwertsteuer = DM 18,— einschl. Postgebühren. Einzelstück netto DM 4,75 + DM 0,25 Mehrwertsteuer = DM 5,00 einschl. Porto. Bankkonto: Nr. 17938, 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.