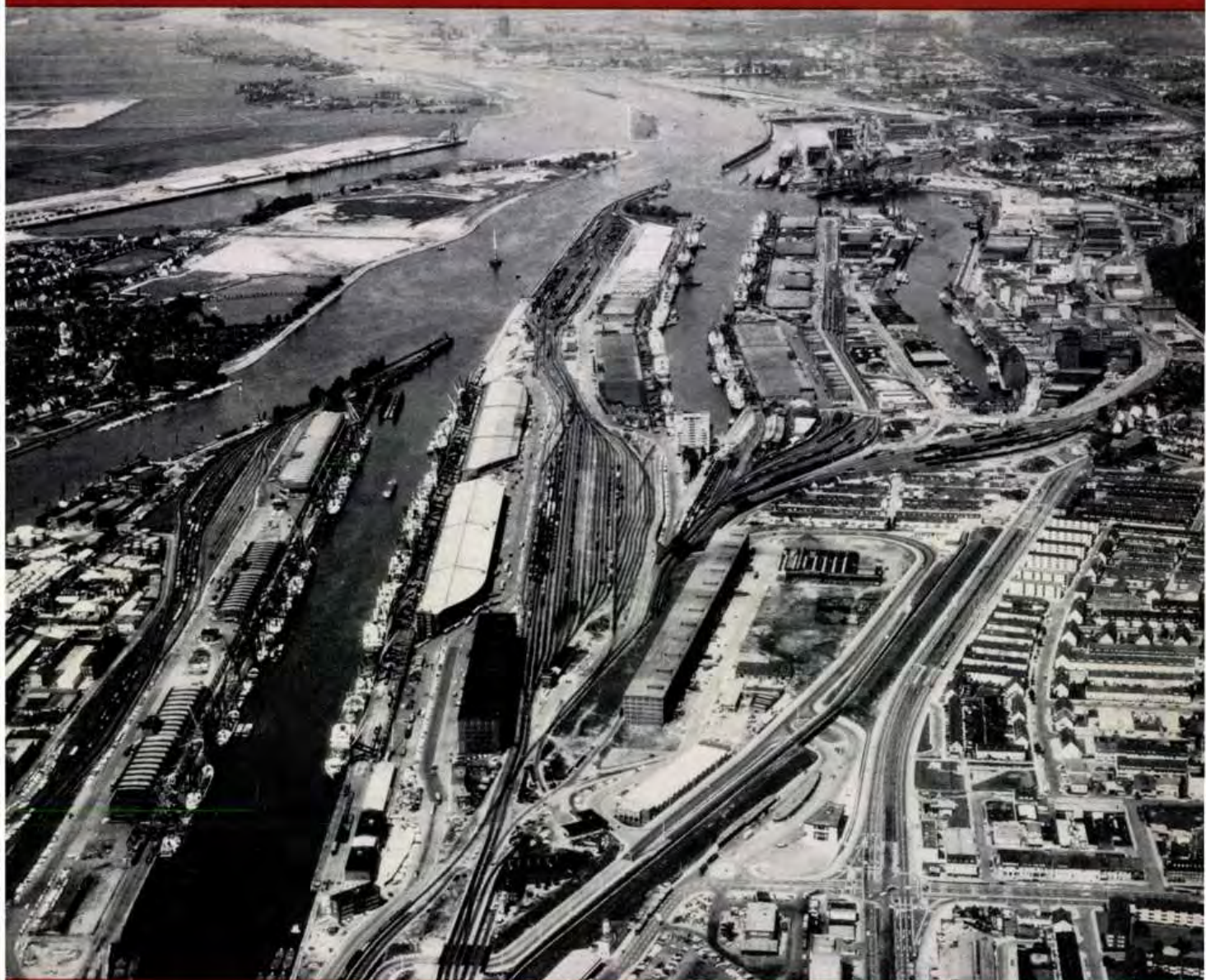


# DER AUFBAU

**BÜRGER UND STADT**





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 – Bürger und Stadt**

Die Neugliederung des Bundesgebietes und die Selbständigkeit Bremens

Dr. J. E. Noltenius, Bremen

„Strukturpolitik im Unterweserraum“

Dr. W. Foth, Bremerhaven

Was ist der Weserbund?

Die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain

Verbandsdirektor R. Sander

Eltville – Niederwallufer

Minister Arndt

Wirtschaft und Stadtforschung in den USA

Dr. Ilse M. Lübkes, Berlin

## **Teil II – „Der Grüne Kreis“ Bremen**

Lebensernte im Bornimer Garten

Prof. Dr. R. Hansen

Industrie und Landschaft – untrennbare Gegensätze?

Karlheinz Jacobi

## **Teil III – Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen**

Gerhard Iversen

Verladebrücke am Weserufer (Stephani)

Auszug aus der Denkschrift: „Gesunde Stadtstruktur“

Bedenken und Empfehlungen für die „Rote Verkehrszelle“ (Heft 3)

Flughafen Bremen

Gebiets- und Verwaltungsreform im Lande Niedersachsen

## **Teil IV – Betreuungsgesellschaften berichten**

Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau mbH.

Nordbremische Gesellschaft für Wohnungsbau mbH

## **Teil V – Umschau**

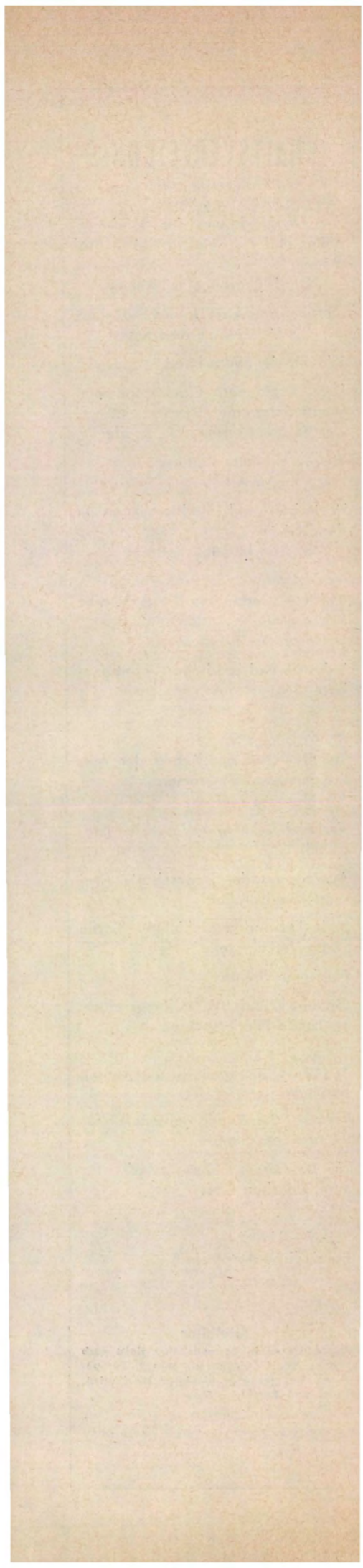
Frankreichs AeroTRAIN

### **Titelbild:**

Hafenanlagen in Bremen: Von links nach rechts: Neustädter Hafen, Weser, Europahafen, Überseehafen, dahinter Werfthafen, Holz- und Fabrikenhafen.

Luftaufnahme;

freigegeben: Senator für die Häfen Bremen



# DER AUFBAU

## BÜRGER UND STADT GESELLSCHAFT FÜR STÄDTEBAU

unter Mitarbeit von: Aufbaugesellschaft 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 1969

23. Jahrgang

### **Die Neugliederung des Bundesgebietes und die Selbständigkeit Bremens**

Von Dr. J. E. Nollenius

Daß neuerdings über eine Neugliederung des Bundesgebietes geredet wird, ist wohl dem allgemeinen Mißbehagen über den Föderalismus zuzuschreiben, der sich ja nicht mit Ruhm bedeckt hat. Die vielberufene Kulturhoheit der Länder gilt als eine der Ursachen für den unbefriedigenden Stand unseres Bildungswesens. Das Tauziehen zwischen Bund und Ländern um eine Finanzreform ist nur wenigen verständlich, aber vielen widerwärtig. So steht der Föderalismus trotz der Vorzüge, die er haben könnte, heute nicht hoch im Kurs. Da er aber zu den unabänderlichen Elementen unseres Grundgesetzes (Art. 79, 3) gehört, und man daher die Länder nicht einfach abschaffen kann, so denken manche: weniger Länder wären besser, und versuchen sich in einer Neugliederung des Bundesgebietes. Die meisten der heute elf Länder sind ja von den Besatzungsmächten geschaffen worden. Nur Bayern, Hamburg und Bremen bestehen von früher her. Daß die zufällige Gestalt der heutigen Länder keine dauernde zu sein brauche, meinten auch die Väter des Grundgesetzes und bestimmten daher in Artikel 29 Abs. 1:

„Das Bundesgebiet ist unter Berücksichtigung der landmannschaftlichen Verbundenheit, der geschichtlichen und kulturellen Zusammenhänge, der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit und des sozialen Gefüges durch Bundesgesetz neu zu gliedern. Die Neugliederung soll

Länder schaffen, die nach Größe und Leistungsfähigkeit die ihnen obliegenden Aufgaben wirksam erfüllen können.“

Das Verfahren für die Neugliederung sollte durch ein Bundesgesetz geregelt werden, das es jedoch bisher nicht gibt. Als Frist war eine Zeit von drei Jahren bestimmt, die längst verstrichen sind. Der Zusammenschluß der Länder Baden und Württemberg ist aufgrund anderer Bestimmungen des Artikels 29 vollzogen worden und war keine Neugliederung im eigentlichen Sinne. Das einzige, was man getan hat, war die Einsetzung einer Kommission unter dem Vorsitz des früheren Reichskanzlers Luther. Den Bericht dieser Kommission sollte jeder lesen, der von einer Neugliederung der Länder Gutes erwartet. Mag sich manches auch seither geändert haben, so ist dieser Bericht doch als Grundlage auch für neue Überlegungen unentbehrlich.

Die Luther-Kommission war nicht der Ansicht, daß es entscheidend auf die Fläche und auf die Größe des Territoriums ankomme, sondern vielmehr auf die Leistungsfähigkeit, nämlich darauf, ob ein Land imstande sei, seine Aufgaben zu erfüllen. Bremen und Hamburg wurden von dieser Kommission ausdrücklich Daseinsberechtigung und Leistungsfähigkeit bescheinigt; die auf Bremen bezüglichen Sätze waren kürzlich im *Weser-Kurier* vom 6. Dez. 1968 abgedruckt (siehe unten).

#### **Aus dem Luther-Gutachten über Bremen**

Die Selbständigkeit der Freien Hansestadt Bremen ist in der gestrigen Bürgerschaftsdebatte wiederholt unter Hinweis auf das Gutachten begründet worden, das ein Sachverständigenausschuß unter Vorsitz des früheren Reichskanzlers Luther 1955 im Auftrage der Bundesregierung abgegeben hatte. Zur Eigenstaatlichkeit Bremens heißt es darin:

1. Für Deutschland in seiner geographischen Lage und wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Weltmarkt sind eigene Seehäfen, eine eigene Flotte und ein welterfahrener Außenhandel unentbehrlich. Hamburg und Bremen sind die Träger dieser maritimen Interessen Deutschlands. Seehäfen, Seeschifffahrt und Außenhandel bestimmen seit mehr als einem Jahrtausend ihre besondere Aufgabe.
2. Bremen übt diese Aufgabe für ganz Deutschland aus. Es ist ebenso wie Hamburg, aber anders als die übrigen deutschen Seehäfen, Sitz eines eigenen starken Außenhandels und eigener weltbekannter Reedereien.
3. Bremens Bevölkerung ist überwiegend niedersächsischen Stammes. Jahrhundertelange Tätigkeit in Hafen, Schifffahrt und Außenhandel hat jedoch einen von der binnenländischen Umgebung wesensverschiedenen Lebensraum mit einem besonderen Menschenschlag entstehen lassen, der auch in politischer (alte republikanische Tradition) und kultureller Hinsicht (Entwicklung der kirchlichen und schulischen Verhältnisse) eigene Wege gegangen ist.

4. Der einzelne Bremer empfindet die Gefährdung der Selbständigkeit seines Stadtstaates zugleich als Bedrohung der eigenen Existenz.

5. Der weit überwiegende Teil der gesamten Wirtschaft Bremens ist an Hafen- und Außenwirtschaft gebunden. Bremens Importgüter gehen bis in die fernsten Gebiete Deutschlands. Seine Exportwaren werden in allen Teilen der Bundesrepublik produziert.

6. Ein moderner Seehafen und Welthandelsplatz kann sich im scharfen Wettbewerb nur behaupten, wenn er alle Kräfte der öffentlichen Einrichtungen und der Wirtschaft auf seine besondere Aufgabe konzentriert. Deshalb wird auch ausländischen Seehäfen im wachsenden Umfang die Stellung autonomer Hafenkörperschaften verliehen. Die Wettbewerbsfähigkeit eines internationaler Konkurrenz ausgesetzten Welthafens hängt von der schnellen Anpassung an die ständig wechselnden technischen und ökonomischen Erfordernisse ab. Sie durchzuführen ist nur mit erheblichen Mitteln möglich.

7. Die Eingliederung Bremens in ein größeres Land würde die Hansestadt der für die Erfüllung ihrer maritimen Aufgaben notwendigen Finanzkraft, die ohnehin nur dem Durchschnitt aller Länder entspricht, berauben, ohne die Finanzschwäche eines größeren nordwestdeutschen Landes wesentlich mildern oder gar beheben zu können.

8. Wichtige finanzpolitische Entscheidungen, die infolge der Einheit von Landes- und Kommunalverwaltung jetzt an Ort und Stelle sachgerecht und schnell getroffen werden können, würden aufgesplittert und nur mit zeitlicher Verzögerung von Stellen, die räumlich entfernter liegen, gefällt werden.

9. Die Kreditwürdigkeit Bremens im In- und Ausland, die der Stadtstaat wegen der Überschaubarkeit seiner Verhältnisse und wegen seines internationalen „Goodwill“ seit langem genießt, könnte beeinträchtigt werden.

10. Für die Wahrung der deutschen Seehafenbelange sind neben eigenen Anstrengungen der Hansestädte Maßnahmen des Bundes von wesentlicher Bedeutung: Seehafentarifbildung, Exportförderung, Außenhandelslenkung, Devisenwirtschaft, Bau und Unterhaltung der Wasserstraßen, Finanzierungshilfen für den Wiederaufbau der eigenen Handelsflotte sind Angelegenheiten seiner Kompetenz. Er allein ist berufen, zwischen außenwirtschaftlichen und binnenländischen Interessen Deutschlands den Ausgleich zu finden.

11. Rang und Rechte eines Bundeslandes ermöglichen den Hansestädten, die Interessen ihres besonderen Wirkungskreises beim Bund erfolgreich zu vertreten.

12. Aus allem folgt: Der Stadtstaat Bremen in seiner gegenwärtigen Größe und seiner staatsrechtlichen Stellung ist unter den Gesichtspunkten der landsmannschaftlichen Verbundenheit, der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit und des sozialen Gefüges eine geschlossene, in Jahrhunderten bei unveränderter Aufgabenstellung organisch gewachsene Einheit. Seine Größe und Leistungsfähigkeit stehen in einem ausgewogenen Verhältnis zu seiner besonderen wirtschaftlichen Aufgabe, der sich (mit Ausnahme Hamburgs) kein anderes deutsches Land so verpflichtet fühlt und die an keiner anderen Stelle mit gleichem Nutzen für die Gesamtheit erfüllt wird.

13. Sämtliche Voraussetzungen, die ein Bundesland nach Art. 29 Abs. 1 erfüllen muß, sind daher für den Stadtstaat Bremen in seiner gegenwärtigen Gestalt gegeben.

Nach dem Bericht der Luther-Kommission ist es um die Neugliederung des Bundesgebietes still geworden, weil man offenbar Dringenderes zu tun hatte. Es war nicht zuletzt Nordrhein-Westfalen, das daran interessiert war, da eine Teilung dieses größten Landes damals immerhin möglich erschien. Seitdem diese Sorge offenbar nicht mehr besteht, ist es der jeweilige Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, der eine Neugliederung des Bundesgebietes in fünf Länder verlangt. Danach sollen die beiden Hansestädte mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein zum sog. Nordweststaat, ferner das Saarland, Rheinland-Pfalz und Hessen ebenfalls zu einem Bundesland zusammengeschlossen werden. Die großen Länder Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg sollen unverändert bleiben. Dann gäbe es anstelle von 10 Ländern nur noch 5, die annähernd gleich groß wären. Berlin bliebe aufgrund seiner Sonderstellung außen vor.

Von dieser Zusammenlegung wird eine Flurbereinigung der unzähligen Kompetenzen, ein Abbau der Zersplitterung und eine Minderung der vielfachen Reibungen erwartet, die den derzeitigen Föderalismus belasten und in Verruf gebracht haben. Auch der Finanzausgleich könnte unter 5 Ländern einfacher sein als bisher.

Zu **Großhessen** oder **Rhein Hessen** will ich nur so viel sagen, daß dieses Gebilde aus sehr verschiedenen Teilen zusammengefügt würde, von denen die am Rhein belegenden zwar historische und wirtschaftliche Beziehungen untereinander haben. Aber andere, z. B. Kassel und Saarbrücken, haben das nicht. Es ist wenig wahrscheinlich, daß ein solches Gebilde besser regiert und verwaltet würde als die heutigen drei Länder. Größer ist nicht immer gleich besser.

In einem **Nordweststaat** würden, wie im Luther-Gutachten zu lesen ist, die naturgegebenen wirtschaftlichen Schwächen der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen nicht durch den Beitritt der beiden Hansestädte Hamburg und

Bremen behoben werden. Daran hat sich auch bei anderen Zahlen bis heute nichts geändert. Ein Nordweststaat läge mit seinen Steuereinnahmen unter dem Bundesdurchschnitt und wäre auf Hilfe der anderen Länder im Finanzausgleich oder auf Ergänzungszuweisungen vom Bund angewiesen. Der Nordweststaat hat bisher keine Gegenliebe gefunden. Bürgermeister Koschnick hat ihn in einer großen Rede in Bremerhaven als „Superstaat“ abgelehnt. In Hannover findet sich auch keine Neigung, wohl nachdem man erkannt hat, daß die Hauptstadt eines Nordweststaates nicht Hannover sondern Hamburg sein könnte.

Aus dem gleichen Grunde ist man in Hamburg nicht ganz ablehnend, zumal im Hinblick auf den sehr hohen Beitrag Hamburgs zum Finanzausgleich, über den Hamburg mittelbar die Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen alimentiert. So meint man, in einem Nordweststaat würde Hamburg kraft seiner Größe über die Verwendung dieser Mittel mitbestimmen, zumal wenn es die Hauptstadt dieses Staatsgebildes würde. Die Aussicht dann auch über Bremen mitzuregieren, und so der bremischen Konkurrenz die Flügel zu beschneiden, mag für Hamburg etwas Verlockendes haben.

Abgelehnt hat den Nordweststaat auch Ministerpräsident Lemke in Kiel und statt dessen auf einen alten Plan eines seiner Vorgänger verwiesen, den Lüdemann-Plan. Danach soll nicht ein Nordweststaat, sondern sollen zwei Länder gebildet werden: Hamburg mit Schleswig-Holstein und dem südlichen Ufer der Unterelbe mit Stade und Cuxhaven und angrenzenden Landkreisen. Niedersachsen bekäme Bremen und Bremerhaven.

Der Plan wäre für Hamburg nicht schlecht. Würde es doch mit den benachbarten Bezirken vereinigt, mit denen es enge wirtschaftliche Beziehungen hat, und würde natürlich die Hauptstadt mit allen sich daraus ergebenden Vorteilen.

Für Bremen wäre es dagegen der Verlust seiner Selbständigkeit mit allen Nachteilen, über die noch zu reden sein wird. Für Niedersachsen schließlich würde durch den Lüdemann-Plan keines seiner Probleme gelöst werden.

**Wir müssen also fragen, ob die Neugliederung des Bundesgebietes wirklich ein geeignetes Mittel ist, um die aus unserem derzeitigen Föderalismus entstehenden Probleme zu lösen, ob dadurch nicht neue Probleme hervorgehen würden.** Es darf z. B. nicht übersehen werden, daß es sich bei einer Neugliederung nicht bloß um eine Flurbereinigung, Vereinfachung und sonst Schönes handelt, sondern um eine tiefgreifende Änderung der politischen Struktur der Bundesrepublik. Die Neugliederung in 5 Länder führt letzten Endes zu einer stärkeren Stellung der Länder gegenüber dem Bund. 5 Länder, die gleich groß sind und die Unterschiede ihrer Finanzkraft selbst ausgleichen können, stehen dem Bund weit selbständiger und unabhängiger gegenüber als die jetzigen 10 Länder. Der Widerstand der finanzkräftigen Länder gegen die im Bundestag beratene Finanzreform, gegen den großen Steuerverbund und gegen Gemeinschaftsaufgaben führt folgerichtig zur Forderung auf Neugliederung in 5 Länder. Mit diesen würde der Bund es künftig weit schwerer haben. Die Gewichte würden sich verschieben zugunsten des Bundesrats, indem dann schon 3 Länder genügten, um eine Vorlage der Bundesregierung oder ein vom Bundestag beschlossenes Gesetz anzuhalten und den Vermittlungsausschuß anzurufen. Bisher unter den 10 Ländern ist es für die Bundesregierung weit eher möglich, eine Mehrheit für ihre Vorlagen oder für die des Bundestages im Bundesrat zu erhalten, so daß der Vermittlungsausschuß verhältnismäßig selten tätig werden muß.

Die kleinen und mittleren Länder sind eher bereit, mit der Bundesregierung zu gehen als die großen. Das war schon im Kaiserreich so und vorher im Deutschen Bund, wo die Kleinen und Mittleren in der Regel mit der Präsidialmacht stimmten, wenn nicht zufällig ihre eigenen Interessen dem entgegenstanden. Die unterschiedliche Größe der Gliedstaaten ist überhaupt ein wesentliches Element für einen funktionierenden Föderalismus, weil anders die Zentralgewalt zu schwach ist.

Wenn nachteilige Folgen dieser Art vermieden werden sollen, müßte eine Neugliederung in 5 große Länder damit verbunden sein, diesen die unmittelbare Mitwirkung an der Gesetzgebung im Bundesrat zu nehmen. Ihre übrigen Rechte auf Selbstverwaltung und eigene Gesetzgebung im Rahmen des Grundgesetzes könnten unverändert bleiben. In anderen Bundesstaaten haben die Gliedstaaten nicht so weitgehende Rechte wie die Länder in der Bundesrepublik. In den Vereinigten Staaten von Amerika und in der Schweiz werden die Mitglieder der Staatenkammer (Senat bzw. Ständerat) nicht von den Regierungen der Staaten oder Kantone ernannt und instruiert, sondern unmittelbar gewählt und sind nicht an Weisungen gebunden. Unser Bundesrat aber ist ein Gesandtenkongreß und insofern der direkte Nachfolger seiner Vorgänger im Heiligen Römischen Reich, im Deutschen Bund, im Kaiserreich und in der Weimarer Republik.

Eine Neugliederung des Bundesgebiets in 5 Länder dürfte daher den Bundesrat nicht so lassen wie er heute ist. Ohnehin muß ja bei jeder Zusammenlegung von Ländern das Stimmenverhältnis neu geregelt werden. Wenn nur 5 gleich große Länder übrig bleiben, genügt das nicht, sondern müßte der Bundesrat als Gesetzgebungsorgan reformiert, vielleicht in eine zweite Kammer mit direkter Wahl umgewandelt oder, wenn man so etwas für entbehrlich hält, ganz abgeschafft werden.

Das wäre aber nach unserem Grundgesetz gar nicht möglich, da ja der Föderalismus zu den unabänderlichen Bestandteilen des Grundgesetzes gehört. Im Bundesrat würde sich dafür bestimmt keine Zweidrittel-Mehrheit finden, und mindestens Bayern würde den Bundesgerichtshof in Karlsruhe anrufen. Wie schwierig es wäre, unser ganzes Grundgesetz zu reformieren, dazu hat sich kürzlich Prof. Eschenburg geäußert in Nr. 8 des „Spiegel“ vom 17. 2.

**Eine Neugliederung des Bundesgebiets in 5 gleiche große Länder ohne Reform auch des Bundesrates wäre daher ein Eingriff mit Folgen, die sehr wenig dem genügen, was manche sich davon erhoffen. Den Vorteilen der Vereinfachung und Übersichtlichkeit würde Schwächung der Bundesregierung und des Bundestages gegenüberstehen. Die Hoffnung auf eine moderne Finanzverfassung, die denen in anderen Ländern gleichwertig ist, müßte man begraben. So könnte eine Neugliederung des Bundesgebietes in 5 große Länder, ungeachtet aller Vorschußlorbeeren, zu einem Rückschritt führen und eine überlebte Form des Föderalismus zum Nachteil des Ganzen zementieren.**

Die Lösung der Probleme kann nach meiner Ansicht nicht in einer Neugliederung des Bundesgebietes durch neue und weniger Länder gefunden werden. Sie erfordert vielmehr zweierlei:

1. eine Finanzreform, durch die die naturgegebenen Unterschiede im Steueraufkommen der „reichen“ und der „armen“ Länder einigermaßen ausgeglichen werden.
2. eine erweiterte Zuständigkeit des Bundes für Aufgaben, die in einem modernen Staat einheitlich geregelt werden müssen und nicht lokal oder regional zersplittert sein sollten, wie z. B. das Bildungswesen.

Über erste Schritte auf diesem Wege wurde im Vermittlungsausschuß zwischen Bundestag und Bundesrat gerungen. Das Ergebnis befriedigt nicht, sondern neue Anstrengungen sind erforderlich, um schließlich eine vernünftige Lösung zu erreichen, die allen Ländern — großen und kleinen, armen und reichen — die Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen wenden wir uns der Frage zu, was denn Bremen von seiner Selbständigkeit hat und warum es sowohl den Nordweststaat wie eine Vereinigung mit Niedersachsen ablehnt.

Es ist schon gesagt worden, aus welchen Gründen das in Hamburg etwas anders angesehen wird. Was die Stadt Hamburg dabei einbüßen würde, mag weniger deutlich sein, da dort Landeshaushalt und Gemeindehaushalt nicht getrennt sind.

Anders in Bremen, das im Unterschied zu Hamburg ein Zweistädte-Staat ist. Die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven haben eigene Haushalte, aus denen jeder ent-

nehmen kann, was sie an eigenen Steuereinnahmen haben und was sie an Zuweisungen aus dem Landeshaushalt erhalten. Für 1968 werden veranschlagt:

für Bremen	232 Mio.
für Bremerhaven	70 Mio.
zusammen	302 Mio. an Zuweisungen,

das sind DM 400 je Einwohner. Für Bremen ist das etwas mehr als das Aufkommen an gemeindeeigenen Steuern. Für Bremerhaven bedeutet es viel mehr. Bremerhaven steht mit Bremen im Steuerverbund, so daß es trotz seiner schwachen Steuerkraft pro Einwohner über ebensoviel Mittel verfügen kann wie Bremen.

In Niedersachsen erhalten nach dem Haushalt 1968 Gemeinden und Landkreise Zuweisungen in Höhe von rund 684 Mio. Außerdem trägt das Land Schulkosten von 877 Mio. und Polizeikosten von 190 Mio., die in Bremen und Bremerhaven in den Gemeindehaushalten stehen. Je Einwohner erhalten somit Gemeinden und Landkreise in Niedersachsen aus der Landeskasse DM 250 gegenüber DM 400 in Bremen und Bremerhaven. Dabei bleibt offen, wie die Zuweisungen in Niedersachsen verteilt werden, was steuerkräftige Städte wie Hannover davon abbekommen. In einen ähnlichen Rahmen müßten sich auch die Hansestädte fügen, wenn sie jemals in einem Nordweststaat aufgehen sollten. Bremerhaven würde sich umgucken, wenn es an Zuweisungen aus der Landeskasse bloß das bekäme, was z. B. Wilhelmshaven bekommt. **Man wird daher gut daran tun, sich auszurechnen, was es kostet, bevor man sich auf so etwas einläßt, mag es nun die Eingemeindung in Niedersachsen oder ein Nordweststaat sein.**

Die großen Leistungen des bremischen Wohnungsbaus waren nur möglich mit Landesmitteln. Universitäten sind natürlich Landessache und belasten die Gemeinden nicht. Wie aber ist es mit den Häfen? **Der Bau und der Unterhalt der Häfen sind ja der eigentliche Grund für die Selbständigkeit der Hansestädte.** Alles andere — Bildungswesen, Justiz und dgl. — könnte ebenso gut oder auch besser in einem größeren Staatswesen erledigt werden. Wer einen Nordweststaat befürwortet, mag vornehmlich daran denken, daß Kleinstaaterei auf diesen Gebieten keinen rechten Sinn hat. Doch die Sorge für ihre Häfen kann man den Hansestädten nicht abnehmen. Für Bau und Unterhalt der Häfen reichen Gemeindesteuern nicht, bedarf es vielmehr der Landesmittel. Daß diese von dem Landtag eines größeren Landes zur rechten Zeit und in ausreichendem Maße bewilligt werden könnten, ist ganz unwahrscheinlich, denn dort überwiegen naturgemäß binnenländische Interessen und fehlt das Verständnis für die Notwendigkeit von Hafengebäuden. Niedersachsen hat es nie fertiggebracht, seine Häfen zu einiger Bedeutung zu entwickeln. Das mag zu einem guten Teil auf den Mangel an Mitteln zurückzuführen sein, nicht zuletzt aber auch auf die Konkurrenz der Häfen untereinander. Nur Cuxhaven hat reichlich bekommen, was nicht allein dem tüchtigen Herrn Olfers zu danken war, sondern auch der Tatsache, daß Cuxhaven als Fischereihafen in Konkurrenz steht mit Bremerhaven — also für Niedersachsen feindlichem Ausland.

Ein Nordweststaat wäre ohne Zweifel überfordert, wenn er für die lange Reihe der Häfen von Kiel bis Emden die nötigen Mittel bewilligen sollte. Hamburg mag vielleicht hoffen, durch sein größeres Gewicht zu erhalten, was es für seine Häfen braucht. Bremen darf darauf nicht rechnen.

Es wäre auch keine brauchbare Lösung, die Sorge für die Häfen ähnlich wie in den Niederlanden dem Bund zu übertragen, denn **in Holland weiß jeder, was Rotterdam und Amsterdam für den Wohlstand des ganzen Landes bedeuten.** In Bonn aber würden die Bedürfnisse der deutschen Häfen gegenüber binnenländischen Interessen zu kurz kommen. Bremen und Hamburg würden ja als Gemeinden eines Nordweststaates ihren Standpunkt gar nicht mehr im Bundesrat vertreten können, dürften vielleicht nicht einmal ohne Erlaubnis der Landesregierung mit dem zuständigen Bundesministerium unmittelbar verhandeln. Würden sie nur bekommen, was zur Erhaltung der vor-

handenen Anlagen gebraucht wird oder auch das, was zu ihrem weiteren Ausbau und für ihre Wettbewerbsfähigkeit nötig ist? Wer könnte das in sachgerechter Weise entscheiden — ein Ministerium oder der Bundestag?

Ganz schwierig würden diese Entscheidungen, wenn die Häfen in Hamburg und Bremen und womöglich noch andere in Wettstreit miteinander auf Bundesmittel antragen müßten. Die Versuchung, die Mittel für die Häfen zu begrenzen und zu beschneiden, liegt in Anbetracht der vielfältigen Bedürfnisse des Bundeshaushalts so nahe, daß die Häfen wohl nicht zu dem gelangen würden, was sie brauchen, um stets auf der Höhe der Zeit zu sein und sich im Wettbewerb zu behaupten. Der holländische Einfluß, der sich schon jetzt in Bonn zum Nachteil der Hansestädte bemerkbar macht, würde das Seine versuchen, um die deutsche Konkurrenz trocken zu legen. Daß der harte Wettbewerb der großen Nordseehäfen untereinander, der Schifffahrt und den Verladern eine erstklassige Verkehrsbedienun g bietet, wie es sie an keiner Küste der Welt gibt, ist leider zu wenig bekannt. **Die deutsche Wirtschaft würde das erst zu spüren bekommen, wenn die Westhäfen nicht mehr Hamburg und Bremen zu fürchten, sondern ein Monopol als „Transporteure Europas“ hätten.**

Häfen sind nicht bloß Anstalten für die Abfertigung von Schiffen, für Umschlag und Lagerei von Gütern, sondern auch die wesentliche Grundlage für die Wirtschaft der beiden Hansestädte.

Nicht nur die am eigentlichen Hafengeschäft Beteiligten leben von den Häfen. Darüber hinaus sind Außenhandel, Banken und Versicherungen für ihr internationales Geschäft darauf angewiesen, daß die Häfen internationalen Verkehr in die Stadt bringen. Das gleiche gilt für die Industrie, angefangen mit den Werften und ihren Lieferanten bis zu den Betrieben, die eingeführte Rohstoffe verarbeiten oder für den Export produzieren. Die enge Wechselwirkung zwischen den Häfen und der diesen verbundenen Wirtschaft ist für die Hansestädte von jeher Grundlage und Ziel ihrer Hafenpolitik. Wir alle wünschen uns, daß durch weitere Industrialisierung die Abhängigkeit der Wirtschaft in den Hansestädten von ihren Häfen gemindert werden möge. Doch Industrialisierung im nordwestdeutschen Küstenraum muß die Möglichkeiten der Lage am seeschiff-tiefen Wasser ausnutzen und kann daher nur in Verbindung mit den Häfen zu Erfolgen führen. Für diese Entwicklung wäre es ein schwerer Schlag, wenn die Häfen aus der engen Verbindung zu ihren Städten gelöst und zu

**Anstalten gemacht würden, die von Bundesmitteln abhängig wären.**

Der niedersächsische Minister Bosselmann hat kürzlich gesagt — (lt. Weser-Kurier) : „Ein Stadtstaat wie Bremen ist Unsinn.“

Dazu sage ich:

1. Solange die Finanzverfassung der Gemeinden so unzulänglich bleibt wie sie seit langem ist, stehen Stadtstaaten weit besser da als die anderen Großstädte, die es sehr schwer haben, mit ihren vielfältigen Aufgaben fertig zu werden. Man mache erst eine moderne Gemeindefinanzreform, bevor man den Stadtstaaten zumutet, sich selbst aufzugeben.
2. Das Land Niedersachsen wird nicht so gut regiert, daß es für ein Glück angesehen werden könnte, dorthin eingemeindet zu werden. Es gibt manche Gebiete in Niedersachsen, die sich vernachlässigt vorkommen. Das bisher gezeigte Interesse der niedersächsischen Regierung gerade für den Unterweserraum ist keine Empfehlung, sich unter ihre Fittiche zu begeben. Wer etwa hoffen mag, es werde dann alles besser werden, sollte bedenken, daß man ja auch jetzt zum Wohle des ganzen Unterweserraumes zusammenarbeiten könnte, so als ob es keine Grenzen gäbe, wenn nur der gute Wille dazu vorhanden ist.
3. Keiner, der uns eingemeinden möchte, hat sich bisher die Mühe gemacht, uns das schmackhaft zu machen, uns Vorteile zu bieten, die mit einer Aufgabe der bremischen Selbständigkeit verbunden sein könnten, um die offenbaren Nachteile zu vermeiden. Solange uns aber keine vernünftige Offerte gemacht wird, müssen wir vermuten, sie wollen nur unser Geld in dem bodenlosen Faß der niedersächsischen Finanzmisere verschwinden lassen!

Die Selbständigkeit der Hansestädte war zu allen Zeiten mißgünstigen Nachbarn wie auch dem Binnenland ein Dorn im Auge. Der Nutzen, der davon nicht nur für die beiden Städte sondern für die ganze deutsche Wirtschaft ausgeht, ist vielen nicht geläufig. Daß diese Selbständigkeit immer wieder verteidigt oder wie vor 20 Jahren wieder errungen werden muß, ist nichts Neues. Eine bessere Lösung für die besonderen Aufgaben der Hansestädte hat bisher niemand gefunden. So wäre es Torheit, wenn die Städte sie aus freien Stücken aufgeben würden, denn gegen ihren Willen würde sie niemand dazu zwingen.



## Feuerversicherungsanstalt der Freien Hansestadt Bremen

BREMEN Dobbenweg 10 · Postfach 1408 · Ruf 32 08 38  
Geschäftsstelle Bremerhaven: Bürgermeister-Smidt-Str. 87 · Ruf 4 56 74

Wir dienen auch mit anderen Versicherungen!



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



# DEUTSCHE CEMENT-INDUSTRIE

H. KELLNER & CO.  
GEGRÜNDET 1891

STAHLBETONBAU · BETONSTEINWERK · SPANNBETON

- Coloment-Gartenplatten
- Betonwaren für den Straßenbau
- Weißbeton

- Waschbeton
- Montagetreppen
- Betonwerkstein

- Spannbeton
- Stahlbetonfertigteile
- Rampaufhänge

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

Werk Industriehafen: Südweststraße



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

Die Fondsverwaltung legt laufend HB-Fonds zur Zeichnung auf.

Die bereits aufgelegten HB-Fonds 1 bis 19 repräsentieren ein Fonds-Vermögen von mehr als

## **DM 378 Millionen**

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 3 67 01 • Telex 02/44310



## **DEUTSCHE BAU- UND BODENBANK**

AKTIENGESELLSCHAFT

BERLIN • FRANKFURT AM MAIN

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

Geschäftsstelle in Bremen, Oberstraße 76, Telefon 313851

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

**FINANZIERUNGSHILFEN** vor und während der Bauzeit

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

**VERWALTUNG** von Aufbaudarlehen nach dem Lastenausgleichsgesetz

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

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

Seit 1950 gewährte sie Baufinanzierungsmittel in Höhe von über 8 Milliarden DM.

# „Strukturpolitik im Unterweserraum“

Von Dr. Werner Foth

Über das Thema „Strukturpolitik im Unterweserraum“ spreche ich nicht sonderlich gern. Einmal ist es immer farbiger, über die Lebensabläufe innerhalb einer bestimmten Struktur zu sprechen, als über die Struktur selbst. Zum anderen ist das hier angeschnittene Problem zu vielschichtig, um es in einem Kurzreferat vollständig abhandeln zu können. Ich kann deshalb nur in vereinfachter Form einige wenige Dinge sagen, die mir interessant erscheinen und die sich auf Überlegungen zur regionalen Strukturpolitik beschränken müssen. Schließlich aber ist die „Strukturpolitik“ in jüngster Zeit zu einem ausgesprochenen Schlagwort geworden, nachdem nunmehr unterschiedslos aus allen deutschen Landen der Ruf nach staatlichen Mitteln zur Verbesserung der jeweiligen Wirtschaftsstruktur ertönt.

Strukturpolitik gibt es nicht erst seit heute. Woran mag es deshalb liegen, daß sie nunmehr so in den Vordergrund aller wirtschaftspolitischen Überlegungen gerückt ist?

Nun, dafür mögen nur einige Gründe angeführt werden: Da ist einmal die „Rezession“ des Jahres 1967, die breiten Bevölkerungskreisen bewußt gemacht hat, daß die Sonne der Konjunktur nicht ewig scheinen müsse — eine Sonne, die alle Strukturschwächen der Vergangenheit weitgehend überstrahlt hat. Da ist zum anderen die sog. „Krise“ im Ruhrgebiet, die die Strukturanfälligkeit ganzer Wirtschaftsregionen besonders deutlich gezeigt hat. Da ist drittens die zunehmende Erkenntnis, daß die Stabilität der Wirtschaft nicht mehr in der Statik, sondern in der Dynamik struktureller Gegebenheiten begründet liegt. Hinzu kommt die Feststellung, daß die auf Flächenförderung ausgerichtete regionale Strukturpolitik des Bundes — selbstverständlich mit erfreulichen Ausnahmen — nicht ganz den erwünschten Erfolg gehabt hat. Und weiterhin ertönt heute die immer lautere Mahnung der großen Wirtschaftszentren, daß eine Schwächung der wirtschaftlichen Verdichtungsgebiete durch eine breit gestreute Flächenförderung untunlich sei.

Die Tatsache, daß die Bedeutung der Strukturpolitik im Bewußtsein der Menschen eine erheblich größere Rolle spielt als früher, hat Vor- aber auch Nachteile mit sich gebracht.

Als Vorteil muß gelten, daß man in unseren maßgebenden politischen Gremien sich zunehmend von der Idee einer breiten Flächenförderung entfernt und übergehen will zu einer schwerpunktmäßig orientierten Förderung. Man hat erkannt, daß bei einer staatlichen Förderung von annähernd 40% des Gebiets der Bundesrepublik nur nach einer Art Gießkannenprinzip verfahren werden kann und daß sich damit die gewollten Maßnahmen in sehr vielen Fällen gegenseitig aufheben.

Ein gewisser Nachteil liegt zweifellos in der sich anbahnenden Überstrapazierung der staatlichen Strukturpolitik und in der Schwierigkeit, daß man bei der Schwerpunktförderung der Zukunft das bisherige Kriterium niedriger statistischer Schwellenwerte zu einem Teil verlassen muß.

Die ausschließliche Rücksichtnahme auf besonders schlechte wirtschaftliche Verhältnisse und die Begrenzung der Förderungsmaßnahmen auf derart betroffene Gebiete unter Ausklammerung der wirtschaftlichen Ausstrahlungszentren sind einer der Gründe dafür, daß nicht immer ein voller Erfolg erzielt wurde. Auf der anderen Seite jedoch konnte mit der Anlehnung an ganz bestimmte statistische Niedrigstwerte ein Höchstmaß an Gerechtigkeit bei der Verteilung der Mittel erreicht werden.

Wenn in Zukunft die bisherigen Schwellenwerte zu einem Teil fortfallen, dann weiß ich nicht, welche Maßstäbe angelegt werden sollen, um wirklich gerechtfertigte Prioritäten zu schaffen. Ich habe deshalb ein wenig Sorge davor, daß die „Gießkannen“ trotz allem in beachtlicher Zahl bestehenbleiben, wenn immer sie im Volumen ein wenig größer werden dürften. Damit aber besteht weiterhin die Gefahr, daß der Effekt strukturpolitischer Maßnahmen relativ gering bleiben könnte.

Diese Befürchtung auch führt uns mitten hinein in das Problem der strukturpolitischen Maßnahmen für den Unterweserraum. Denn: Die allen Maßnahmen zugrunde liegende „Strukturschwäche“ ist im Gesamtgebiet der deutschen Küste durchaus nicht das alleinige Kriterium oder auch das „Privileg“ des Unterweserraumes!

**Alle deutschen Seehafenplätze leiden gemeinsam an den Folgen politisch bedingter internationaler wie nationaler Wettbewerbsverzerrungen, an den Folgen der frühzeitigen und damit z. T. einseitigen deutschen Liberalisierungspolitik und an den Folgen der deutschen Verkehrs- und Verkehrstarifpolitik der Vergangenheit.**

**Allein dadurch konnten sie sich im Vergleich zu den Rhein-Schelde-Häfen allesamt nur unterdurchschnittlich entwickeln.**

Darüber hinaus aber sind die Ursachen der Strukturschwäche des deutschen Küstengebietes doch so differenziert, daß Ansatzpunkte für eine erfolgreiche Strukturpolitik vorhanden zu sein scheinen.

**Schleswig-Holstein** beispielsweise kann heute dank des Förderungsprogrammes für das Zonenrandgebiet durchaus nicht mehr das Armenhaus Deutschlands genannt werden. In dem Randgebiet um Hamburg haben sich sogar erhebliche wirtschaftliche Kapazitäten entwickelt.

Auf der anderen Seite aber gibt es dort auch ernsthafte Sorgen, wie beispielsweise in der Stadt Neumünster, wo die Textil- und die Lederindustrie weitgehend zum Erliegen gekommen sind.

Schließlich hat Schleswig-Holstein sehr viele Erfahrungen mit einer staatlich gelenkten Strukturpolitik gemacht, die — wie im Fall Trappenkamp — durchaus nicht immer den in sie gesetzten Erwartungen entsprechen muß.

Am Beispiel Trappenkamp zeigen sich übrigens sehr deutlich auch die Gefahren einer staatlich gelenkten Strukturpolitik, die wir kennen sollten, wenn wir strukturpolitische Maßnahmen unserer staatlichen Instanzen fordern.

**Hamburg** hat gegenüber den anderen deutschen Küstenplätzen den Vorzug, ein bevölkerungsreiches Versorgungsgebiet zu sein und das nicht gerade bevölkerungsarme Schleswig-Holstein in unmittelbarer Nachbarschaft zu wissen. Das gibt den dortigen Industrialisierungsbestrebungen besondere Chancen, die wir in unserem Raum nicht haben. Auf der anderen Seite können wir nicht verkennen, daß Hamburg den Verlust oder die Reduzierung einer Anzahl von Seehafenfunktionen hat hinnehmen müssen und daß das Gespenst der Revierferne angesichts der Entwicklung der Schiffsgrößen immer deutlicher zu Tage tritt. Hier haben wir sicherlich auch den Schlüssel für viele politische Maßnahmen, die uns aus der Sicht Bremens unverständlich erscheinen.

**Niedersachsen** steht in seinem nördlichen Teil wiederum vor ganz anderen Problemen, wenn wir beispielsweise an

die unterentwickelten Landkreise im Emsland oder auch im Oldenburger oder Stader Bereich denken. Hinzu kommt die besondere Lage solcher Seehafenplätze wie Emden und Wilhelmshaven, deren Verkehrslage zum Teil seewärts und zum Teil zum Hinterland nicht gerade gut genannt werden können.

Im Lande **Bremen** und im gesamten Unterweserraum schließlich liegen die Verhältnisse erneut anders.

Die unmittelbaren Probleme der Stadt Bremen kann und will ich selbst nicht herausstellen. Nur soviel sei gesagt: sie sind anders als die der Städte Nordenham, Brake oder auch Bremerhaven.

Wenn wir aber von gemeinsamen Strukturproblemen des Unterweserraumes sprechen können, dann liegen sie zweifellos in der geringen Bevölkerungsdichte des Gesamtgebietes, in der notwendigen Erkenntnis von der Einheit der Unterweserhäfen (mit Problemen wie der Verkehrsinfrastruktur am linken Weserufer und der Wassertiefe für die Massengutumschlagshäfen Brake und Nordenham) sowie schließlich in der ausgesprochenen Strukturschwäche der Stadt Bremerhaven.

Diese Strukturschwäche Bremerhavens ist es vor allem, die das Land Bremen vor ernsthafte Probleme stellt, scheint es doch kaum möglich zu sein, die fast ausschließlich auf den Schiffbau und die Fischerei ausgerichtete Wirtschaft Bremerhavens mit den herkömmlichen Mitteln einer sektoralen Strukturpolitik in ihrer Ertragskraft wesentlich zu stärken.

So bleibt dem Lande Bremen nichts anderes übrig, als über den Steuerverbund umfangreiche Mittel nach Bremerhaven fließen zu lassen — Mittel, die an anderen Stellen, etwa beim Ausbau der Häfen oder bei der Erschließung von Industrieansiedlungsflächen, fehlen.

Die Verbesserung der außergewöhnlichen einseitigen Wirtschaftsstruktur Bremerhavens ist deshalb für Bremen eine vordringliche Aufgabe. Leider aber gibt es dabei einige Schwierigkeiten:

- Bremerhaven hat nur ca. 500 ha potentiell Industriegebiete, das sich über viele Teilflächen verstreut.
- Alle größeren Industrieansiedlungsflächen liegen hinter der Grenze auf niedersächsischem Gebiet.
- Bremens Mittel reichen nicht aus, um erhebliche Vorleistungen zur Erschließung von Industriegebieten zu erbringen. Niedersachsen hat noch weniger.
- Soweit Bundesmittel herangezogen werden sollen und können, ergibt sich sofort ein Vergleich mit Emden, Wilhelmshaven oder auch Cuxhaven.

Diese Städte haben kein Bremen als Steuerquelle hinter sich. Ihre Förderung durch den Bund ist deshalb ebenso vordringlich wie die Bremerhavens.

Nach allem scheint es für das Land Bremen und die Stadt Bremerhaven nur die Möglichkeit zu geben, darauf zu vertrauen, daß der hier vorhandene zeitliche Vorsprung in den Infrastrukturen gegenüber den anderen küstennahen Seehafenstädten ausreicht, um mit dem bisherigen Mittel der Politik der kleinen Schritte weiterzukommen.

**Wenn wir in unseren Forderungen heute dennoch weitergehen und in unsere Überlegungen die benachbarten niedersächsischen Gebiete mit einbezogen, dann tun wir das allein in der Überzeugung, daß es notwendig ist, auch an der deutschen Küste eine Art „Antwerpen“ oder „Rotterdam“ zu schaffen, und daß der bestgeeignete Platz dafür im Unterweserraum liegt.**

Nach unserer Meinung gibt es keine solch große zusammenhängende Ansiedlungsfläche an der deutschen Küste wie die Luneplate, bei der die Erschließungskosten in Relation zur Größe des Geländes gleichermaßen niedrig sind.

Nach unserer Meinung gibt es auch keinen Platz, bei der die Verkehrslage hinsichtlich der Beschaffenheit des Was-

serweges, der Schiene und der Straße zusammengenommen so günstig wäre wie hier. Auch ein weiterer Ausbau dürfte nirgendwo anders billiger sein und zeitlich schneller erfolgen können.

Schließlich dürfte es ebenfalls nach unserer Meinung ohne große Schwierigkeiten und Kosten möglich sein, um die Kernplanung auf der Luneplate herum einen Verbund zu den übrigen Küstenplätzen und den bei ihnen standortmäßig begünstigten Industrien herzustellen.

Vor allem in dieser unserer Auffassung verbinden sich unsere partiellen Anliegen mit dem Interesse des gesamten deutschen Küstengebietes.

Nur glaube ich, werden wir nicht nur behaupten dürfen, sondern nachweisen müssen, daß aus Gründen der volkswirtschaftlichen Kosten das Zentrum einer spezifisch küstenorientierten Industrie möglichst im Unterweserraum — und hier möglicherweise auf der Luneplate — liegen sollte.

Um diesen Nachweis erbringen zu können, befürworte ich die Bildung einer Entwicklungs- oder Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Unterweserraum.

- Sie kann und soll Daten erarbeiten und Fakten herausstellen, die den Beweis für unsere Standortüberlegungen liefern.
- Sie muß und kann sich gesamtwirtschaftlich orientieren und insoweit über den Schatten des Länderföderalismus springen.
- Sie kann mit ihren (landeseigenen) Mitteln bereits Anfänge setzen, die richtungweisend sind, und
- sie wird damit dem Bund die Möglichkeit geben, den bereits öffentlich zum Ausdruck gebrachten Willen zu einer Förderung des Luneplate-Projektes nicht nur mehr rethorische Bedeutung, sondern wirkliches Gewicht zu verleihen.

Die Daten, die von einer solchen Gesellschaft erarbeitet werden und die in Vergleich gestellt werden können mit den entsprechenden Daten in den übrigen Räumen Nordwestdeutschlands, werden unser Anliegen möglicherweise zu einem Anliegen des gesamten deutschen Küstengebietes machen.

Die Erschließung eines großen Gebietes für Industrieansiedlung, die den in Rotterdam oder Antwerpen gemachten Anstrengungen in etwa entspricht, beinhaltet ja nicht, daß der Unterweserraum künftig allein in den Genuß von Förderungsmitteln kommt. Jeder andere Platz an der deutschen Küste kann unter Berücksichtigung seiner spezifischen Eigenarten partiell gefördert werden. Und auch die Frage nach dem Ausbau eines deutschen Tiefwasserhafens muß nicht mit dem Projekt der Erschließung der Luneplate gekoppelt werden.

Daß eine positive Entwicklung der Luneplate auch auf das linke Weserufer überspringen und die dort vorhandenen Wirtschaftszentren Nordenham und Brake stärken wird, möchte ich nur am Rande erwähnen.

**Natürlich wäre es sinnvoll, wenn von Anfang an alle vier Küstenländer eine gemeinsame Konzeption entwickeln würden, die einmal echte Prioritäten setzt und zum anderen dort, wo es notwendig und möglich ist, eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den Küstenplätzen zumindest anstrebt.**

Zur Zeit aber sieht es so aus, als ob die Zeit dafür noch nicht reif wäre. Deshalb sollte Bremen den Anfang machen und von vornherein die richtigen Akzente setzen.

Eine erfolgreiche Strukturpolitik im Unterweserraum ist nach meiner Überzeugung die reellste, billigste und schnellste Chance zu einer neuen wirtschaftlichen oder besser industriellen Entwicklung des deutschen Küstengebietes und damit das Ziel dessen, was auch der Bund heute unter einer regionalen Strukturpolitik versteht.

**Tun wir also alles, um unsere norddeutschen Partnerländer davon zu überzeugen!**

# Was ist der Weserbund?

Der Weserbund e. V. ist eine den ganzen Weserraum von Nordhessen bis zur Küste umfassende, im Sinne der Steuergesetzgebung als besonders förderungswürdig anerkannte gemeinnützige Organisation. Sie hat in anderen deutschen Gebieten und auch im europäischen Raum keine Parallele. Deshalb werden immer wieder Fragen nach dem Aufbau, den Zielen und den Leistungen des Weserbundes gestellt. Sie sollen im folgenden beantwortet werden.

**Die wirtschaftliche Belegung des Weserraumes** im weitesten Sinne ist das Hauptanliegen des Weserbundes. Seine gemeinnützige Arbeit dient der umfassenden Förderung dieses Raumes in allen seinen Wirtschaftszweigen. Hierzu gehören das gewerbliche und industrielle Leben, der Ausbau der Wege für den Personen- und Güterverkehr zu Lande und zu Wasser, die Wasserwirtschaft und die Landeskultur, die Entwicklung der See- und der Binnenhäfen, die Pflege kultureller und landschaftlicher Werte sowie die Unterstützung des Fremdenverkehrs. Bei allem soll die Kraft der Weser als Wasserspender und Wasserweg eingesetzt werden.

**Die Einheit des Weserraumes** will der Weserbund zum Bewußtsein bringen in der Überzeugung, daß ein wirtschaftliches Gedeihen der Einzelgebiete immer von der Entwicklung des gesamten Weserraumes abhängig ist. Dieser Raum hat jahrhundertlang dadurch Nachteile gehabt, daß dieses Zusammenleben fehlte.

**Zusammenarbeit** mit den Behörden, den Kammern, den Fachorganisationen der Wirtschaft und des Verkehrs, insbesondere mit der Eisenbahn, dem Straßenverkehr und der Schifffahrt, ist ein Grundsatz für die Arbeit des Weserbundes. Enge Fühlung mit allen in Frage kommenden Stellen des Binnenlandes und der Küste schafft die Grundlage für alles Planen um die Zukunft des Weserraumes.

**Werbung für den Weserraum** nach innen und nach außen, stetiges Eintreten für die Aufgaben und die Bedeutung einer gesunden, sich gegenseitig fördernden Wirtschaft an der Weser sind deshalb vordringliche Aufgaben des Weserbundes. Allzu lange blieb der Weserraum im verborgenen.

Nicht alle seine Teile konnten sich gleichmäßig entwickeln. Es ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit und deshalb ein Anliegen des Weserbundes, hier helfend, ausgleichend und vermittelnd zu wirken.

Als Mittel der Werbung dienen neben der regelmäßig erscheinenden Zeitschrift „Die Weser“ in erster Linie Veröffentlichungen, Vorträge, eigene Filme, Presseartikel, Rundfunk- und Fernseh-Sendungen.

**Die Monatsschrift „Die Weser“** ist das Organ des Weserbundes. Die Zeitschrift erscheint seit dem Jahre 1922; sie berichtet regelmäßig über alle den Raum der Weser betreffenden Fragen. Sie ist die einzige Zeitschrift eines ganzen Stromgebietes in Deutschland und schafft eine ständige und lebendige Verbindung zu allen Freunden der Weser und zu den Mitgliedern des Weserbundes. Als eines der wichtigsten Werbemittel des Weserbundes weckt und pflegt „Die Weser“ in der deutschen Öffentlichkeit das Verständnis für die Bedeutung des Weserraumes. Sie findet als wissenschaftliche Quelle eine besondere Beachtung.

**„Sorgen und Schaffen für die Weser“** heißt eine Schriftenreihe des Weserbundes, in der Gegenstände von grundsätzlicher Bedeutung zusammengefaßt werden. Ihr Titel kennzeichnet die Tätigkeit des Weserbundes; ihr Inhalt bietet wertvolles, meist wissenschaftliches Material über die Angelegenheiten des Weserraumes.

**Der „Wesertag“** ist die traditionelle Jahresveranstaltung des Weserbundes. Hier legt er öffentlich Rechenschaft über seine Arbeit ab. Der „Wesertag“ ist das umfassende und einzige Forum der gemeinsamen Interessen aller Weseranlieger und -freunde. Die hohen Teilnehmerzahlen beweisen, daß der „Wesertag“ mehr bedeutet als viele der üblichen Tagungen. Stellungnahmen zu grundsätzlichen Fragen des Verkehrs und der Wirtschaft, aber auch die besonderen Anliegen des jeweiligen Tagungsortes und seines Bereiches stehen im Vordergrund der Erörterungen. Es hat sich erwiesen, daß die persönliche Fühlungnahme und Aussprache zwischen den verschiedenen an der Weserwirtschaft beteiligten Zweigen bei dieser Gelegenheit besonders



## RENKEN-WERK BREMEN

HOLZVERARBEITUNG · BREMEN, POSTFACH 674  
RUF: 38 20 49, 38 77 73

LIEFERT Fenster, Türen, Treppen  
UNDBAUT Ladeneinrichtungen nach dem Baukastensystem  
EIN: Inneneinrichtungen unter Verwendung aller Edelhölzer

## HAMBURGER TEPPICH-LAGER

KARL CREUTZBURG

Sehr leistungsfähig!

Unsere Fußboden-Bauabteilung

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



Ihr Fußbodenspezialist

Lager: Friesenstraße 29  
Telefon 31 09 36-38

Verwaltung: Horner Straße 8  
Telefon 44 41 46

fruchtbar ist. Alljährlich wechselt der Tagungsort innerhalb des Einzugsgebietes der Weser. Nach dem letzten Kriege wurde der „Wesertag“ abgehalten in Minden (1948), Hameln (1949), Karlshafen (1950), Bremen (1951), Holzminden (1952), Oldenburg (1953), Minden (1954), Kassel (1955), Bremerhaven/Wangerooge (1956), Bodenwerder/Bad Pyrmont (1957), Celle (1958), Höxter (1959), Münden (1960), Bremen (1961), Bad Oeynhausen (1962), Göttingen (1963), Bremerhaven (1964), Kassel (1965), Oldenburg (1966), Hameln (1967), Bückeburg (1968).

**Erfolge der Arbeit des Weserbundes** werden naturgemäß erst in längeren Zeiträumen sichtbar. Seine tägliche Arbeit tritt nach außen nicht immer in Erscheinung.

Das gilt besonders für seine Beteiligung an Industrieansiedlungen, Hafentwicklungen, Verkehrsbauten und seine Beschäftigung mit wasserwirtschaftlichen Fragen. Von Sachkundigen unbestritten ist der wesentliche Einfluß des Weserbundes darauf, daß die Großprojekte Mittelweser, Mittellandkanal, Küstenkanal und Fulda ausgeführt werden.

**Die Kanalisierung der Mittelweser ist** — neben dem Verkehrsbau — das große wasserwirtschaftliche und landeskulturelle Ordnungswerk der letzten Jahrzehnte in der Bundesrepublik. Dieses Werk mit einem Volumen von 330 Millionen DM ist vollendet.

**Die Ausbauten des Mittellandkanals und des Küstenkanals** zu Wasserstraßen moderner europäischer Abmessungen sind seit einigen Jahren im Gange. Sie werden 1,15 Milliarden DM erfordern.

**Der Umbau der Fulda** zwischen Kassel und Münden wird die baufälligen, wasserwirtschaftlich unbrauchbaren und gefährlichen, über siebenzig Jahre alten Strombauwerke beseitigen und durch zwei moderne Staustufen ersetzen. Die Kosten werden 80 Millionen DM betragen.

Bei allen drei Projekten wirken der Bund und die Länder an der Weser in Form von Finanzierungsgesellschaften zusammen. Der Weserbund hat Entscheidendes für das Zustandekommen dieser Gemeinschaftsarbeit getan. Es sind Investitionen, die die Struktur des Weserraumes verbessern. Zum Beispiel haben von der Kanalisierung der Mittel-

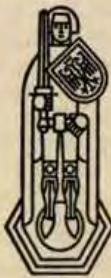
weser Vorteil die See- und Binnenhäfen der Weser, die Städte und Landgemeinden, die Landwirtschaft, die Wasserwirtschaft, die Energiegewinnung, die Schifffahrt, alte und neue Industrien und durch den Transportzuwachs der letzteren sogar die Eisenbahn und der Straßenverkehr.

**Mitglieder im Weserbund** sind Einzelpersonen, Firmen aus fast allen Wirtschaftszweigen des gesamten Weserraumes, die das Weserland berührenden Länder, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Bremen, mit ihren Fachministerien für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft, die Landkreise, Städte und Gemeinden, Wirtschafts-Organisationen, Kammern und Vereinigungen. Der Weserbund ist die neutrale Plattform zur umfassenden Erörterung und Vertretung der Weser-Interessen, über die Grenzen der Länder und der Einzelzuständigkeiten hinweg, unbeeinflusst durch Sonderinteressen.

Die Vertretung des **Gewerbes der Binnenschifffahrt** ist nicht Aufgabe des Weserbundes. Er arbeitet aber selbstverständlich mit der Binnenschifffahrt als einem der Beteiligten an der wirtschaftlichen Entwicklung des Weserraumes zusammen. Ebenso nahe stehen ihm die anderen Verkehrsträger Seeschifffahrt, Eisenbahn und Straßenverkehr. Denn ohne umfassende Verkehrsbedienung kann es keine wirtschaftliche Entwicklung eines Raumes geben.

**Seit 1921** besteht der Weserbund. Er wurde in Minden gegründet. Im gleichen Sinne hatten bereits seit 1892 in Kassel die „Freie Vereinigung der Weserschifffahrts-Interessenten“ und seit 1907, zuletzt in Eisenach/Minden, der „Werra-Kanal-Verein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau e. V.“ gearbeitet, die sich später mit dem Weserbund vereinigten.

Der erste Vorsitzende des Weserbundes war der große Wasserbaumeister Dr.-Ing. h. c. Leo Sympher, der Schöpfer des Mittellandkanals. In den zwanziger und dreißiger Jahren ragten unter den Vorsitzenden Senator Dr. Hermann Apelt, Bremen, und Oberbürgermeister Dr. Hans Becker, Minden, heraus. Nach dem Kriege übernahm wieder Senator Dr. Apelt den Vorsitz und gab ihn aus Altersgründen auf dem Wesertag in Celle im Jahre 1958 an den jetzigen Vorsitzenden, Dr. Karl Löbe, ab.



## Deutsche Hypothekenbank Bremen

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

Verbriefte Sicherheit



Hypotheken  
Kommunal-Darlehen  
Kommunal-Schuldverschreibungen  
Pfandbriefe

## JOH. HARMS

BAUBESCHLAG-GROSSHANDLUNG

Sonderbeschläge für Geschäfts-, Behördenbauten  
und öffentliche Gebäude

BREMEN-HEMELINGEN

Diedrich-Wilkens-Straße 39/45

Telefon Sa.-Nr. 45 00 01

Gute  
Parkmöglichkeit  
am Hause



# Die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain

Aus: So planen + bauen 3/69

Von Reinhard Sander

## Vorwort

Der nun folgende Bericht aus der Arbeit der „Regionale Planungsgemeinschaft Untermain“ ist ein lebendiges Zeugnis und Beispiel dafür, was von den vier Küstenländern noch zu tun ist, um einen gleichen Ausgangspunkt zu erreichen.

In Zusammenhang mit den zwei vorher gebrachten Artikeln bringt dieser Bericht für die Region „Unterweser“ sicherlich auch manche beachtenswerte Anregung.

Möge es den verantwortlichen Bürgern in und für die „Region Untermain“ gelingen, das begonnene Werk zu einem überzeugenden Ergebnis zu führen und möge es so gleichzeitig wieder Vorbild für andere Regionen in der Bundesrepublik werden.

## Der Herausgeber

Seit 1965 arbeitet der nach langen und zähen Vorbereitungen gegründete Planungsverband für das Herzstück des Rhein-Main-Gebietes am Regionalplan, der alle staatlichen und kommunalen Behörden binden wird. Es ist ein Rahmenplan, der ebenso für die Bauleitpläne der Gemeinden die Grenzen der Bewegungsfreiheit absteckt, wie er für die zahlreichen übrigen Instanzen der öffentlichen Hand die Koordinierungsgrundlage darstellt. Für diese öffentlichen Institutionen ist er verbindlicher Natur, sobald er die Billigung der Landesregierung gefunden hat, für alle übrigen Interessenten am Raum liegt sein Wert in einer entscheidenden Orientierungshilfe.

Zunächst bedarf es einer Darstellung des Verbandes, des Verbandsgebietes und seiner Organisationsform. Nach dem Vorläufer einer Arbeitsgemeinschaft, dann einer privatrechtlichen Gesellschaft ist die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain aus zehn kommunalen Gebietskörperschaften gebildet worden mit den Städten Frankfurt, Offenbach und Hanau, Obertaunus, Offenbach, Usingen, Dieburg und Main-Taunus — die letzteren beiden nur für Teilbereiche ihrer Kreise — mit einer Gesamtfläche von 224 000 ha. In der Region befinden sich 240 Gemeinden (das sind rund 10 Prozent aller Gemeinden in Hessen) mit einer Bevölkerung von gegenwärtig 1,7 Millionen Menschen (das sind rund 30 Prozent der Einwohner von Hessen) und einer Steuerkraft von annähernd 50 Prozent der Gesamtsteuerstärke Hessens.

Diese Konfrontation macht die eigentümliche Sonderlage auf drastische Weise deutlich, in der sich die Region innerhalb des Bundeslandes befindet. **Das Gebiet gehört zu den sog. mehrpoligen Regionen, wie man sie in der Raumordnung in Gegensatz zu denjenigen Ballungsgebieten setzt, in denen nur ein einziges Zentrum existiert,** auf das hin alle anderen Kommunen orientiert sind, wie das besonders typisch etwa für München oder Hannover zu gelten hat. Wohl spielt Frankfurt für den gesamten Raum und seine Aktivitäten die beherrschende Rolle, werden sein Einfluß und seine Metropolfunktionen deutlich spürbar für alle Teile der Region, doch finden sich für die Wahrnehmung zentraler Aufgaben noch andere gewichtige Po-

tenzen, die sich behaupten und ihre Stellung ausbauen konnten. So bildet Offenbach, das sich schon zu einem viel früheren Zeitpunkt industriell entwickelte, einen eigenen Schwerpunkt, der allerdings durch das bauliche Zusammenwachsen mit Frankfurt einerseits und die Abgabe von Industrien an den impulsiv wachsenden Landkreis Offenbach andererseits an echter Selbständigkeit viel eingebüßt hat. Im Osten besitzt Hanau ein starkes eigenes Wirtschaftszentrum mit einer Ausstrahlung weit über die Grenzziehungen der Region in das Kinzigtal, den Vogelsberg und Spessart. Es verfügt sogar über ein so hohes Angebot von Arbeitsplätzen, daß die Zahl der Berufspendler die Zahl der einheimischen Berufstätigen übertrifft. Auch das Städtepaar Friedberg/Bad Nauheim ebenso wie Bad Homburg v. d. H. erfüllen die Funktionen von eigenständigen Nebenzentren, deren reizvoller Badecharakter zusätzliche Attraktivitäten schafft, was auch für die beiden anderen Badestädte der Region, Bad Soden und Bad Vilbel, gilt.

Diese besondere Struktur war gewiß mit Veranlassung, die Abgrenzung der Region nicht auf den engeren kommunalen Verdichtungsbereich im Sinne einer Stadtregion zu beschränken, vielmehr im Einklang mit den Thesen des Deutschen Landkreistages und des Deutschen Gemeindetages innerhalb der Region einen Ausgleich der Interessenlagen zwischen leistungsstarken und leistungsschwachen Räumen anzustreben. Mit dem Kreis Friedberg werden umfängliche rein ländlich strukturierte Gebietsteile mit hoher Bonitätslage einbezogen, mit dem Kreis Usingen, der das Kernstück des Naturparks Hochtaunus umfaßt, zugleich die wichtigsten Erholungsflächen für die städtische Bevölkerung eingeschlossen. Wenn auch insoweit die Grenzziehungen innerhalb der Großregion Rhein-Main im wesentlichen befriedigen, so bleiben doch insbesondere für einige angrenzende Gebietsteile im Südwesten Wünsche offen. Hier konnte man sich wegen der vorhandenen wirtschaftlichen Eigenkraft und der befürchteten Beeinträchtigungen des nahen Flughafens nicht zu einem Beitritt in die Regionale Planungsgemeinschaft Untermain entschließen. Um eine Übereinstimmung bei der Aufstellung der regionalen Raumordnungspläne sicherzustellen, hat darum der zuständige Hessische Minister des Innern angeordnet, daß die beiderseitigen Pläne in diesem Bereich im engsten Einvernehmen aufzustellen seien.

**Der Verband besitzt vorderhand nur Planungsfunktionen, seine Aufgabe erschöpft sich im wesentlichen mit der Erstellung des verbindlichen Raumordnungsplans,** der mit der Billigung durch die Landesregierung Rechtskraft erlangt. Es ist ganz gewiß nötig, daß der Verband auch über Einflußnahmen verfügt, um die konsequente Realisierung aus dem Geist und Vorstellungsbild der Planungsidee sicherzustellen. Das auch deshalb, weil jedem Regionalplan die Unvollkommenheit der Rahmengesetzgebung anhaften muß, die in der Ausführung der vertiefenden Interpretation nicht entraten kann, ohne wesentliche Teile seiner Aussagekraft einzubüßen. Diese Konsequenz ist allen maßgeblich beteiligten Kommunalpolitikern des Verbandes deutlich bewußt, wiewohl im Augenblick keine Veranlassung besteht, eine Initiative zur Forcierung solcher Ziele zu entfalten. Es ist

zunächst vordringlich, zu einem klaren, gemeinsamen Konzept zu kommen und dabei die vorhandenen guten Ansätze für ein Regionalbewußtsein kräftig zu stärken, wobei das allmähliche Zusammenwachsen zu einem Prüfstein für Möglichkeiten späterer Realisierung werden wird.

Für die Darstellung des organisatorischen Aufbaus seien hier nur einige wenige Grundzüge skizziert, die charakteristische Eigenheiten verdeutlichen und die gewollte Arbeitsform erkennen lassen. Die Satzung des Verbandes folgt dem Hessischen Landesplanungsgesetz in der variablen Rechtsfigur, die dem Zusammenschluß kommunaler Körperschaften nach deutschem Recht gemäß ist: dem Zweckverband, für den in Hessen zur Zeit noch das alte Reichsrecht fortgilt. Sehr enge Anlehnung, ja man kann sagen Übernahme bzw. Verweisung auf alle wesentlichen Vorschriften des kommunalen Verfassungsrechts charakterisieren die Satzung, die sich im übrigen durch eine überdurchschnittliche Gliederung und Beschränkung auf nur 16 knapp gefaßte Paragraphen auszeichnet. Die Bereitschaft, sich in dem Verband zusammenzufinden, wurde entscheidend erleichtert durch drei Faktoren:

1. die Regelung der Vertretung der einzelnen Gebietsteile im Parlament,
2. die Form der Beschlußfassung mit qualifizierten Mehrheiten und einem Vetorecht,
3. die Heranziehung zum Beitragsaufkommen.

Die Verbandsversammlung als oberstes der beiden Organe setzt sich zusammen aus derzeit 64 Verbandsvertretern, die nach einem besonderen Schlüssel von den jeweiligen Kreistagen bzw. Stadtverordnetenversammlungen der zehn Verbandsmitglieder auf die Dauer der Wahlperiode nominiert werden. Die Großstadt Frankfurt verfügt nur über neun Sitze, obwohl sie 40 Prozent der Gesamtbevölkerung stellt und rund 58 Prozent des Finanzaufkommens für den Verband aufbringt: **ein eindrucksvoller Beweis für das Vertrauen der größten Stadt in eine leistungsfähige Arbeit des Verbandes; zugleich aber auch ein Beweis für das Maß an Vorleistung, dessen es bedurfte, um das vorhandene Mißtrauen der übrigen Verbandsmitglieder abzubauen.** Damit schließt die Satzung ein für allemal Entwicklungen aus, die mit der Apostrophierung des Verbandes als einem verlängerten Arm der Stadt Frankfurt zeitweilig die Diskussion vergifteten, denn mit einer anteiligen Vertretung von knapp 15 Prozent der Abgeordneten kann schlechthin kein beherrschender Einfluß ausgeübt werden. Selbst das Kerngebiet mit den drei kreisfreien Städten Frankfurt, Hanau und Offenbach besitzt nur insgesamt 21 Mandate und kann damit nicht einmal eine Sperrminorität ausüben. Bei dieser für das Kerngebiet so ungünstigen Sitzverteilung ist ferner nicht zu übersehen, daß durch die gegenwärtig hier wie überall in den Verdichtungsräumen zu beobachtende strukturelle Veränderung einer zentri-

fugalen Bevölkerungsentwicklung die Gewichte weiter zu Lasten der Kernzone verschoben werden.

**Die Verbandsvertreter haben sich in parteipolitischen Fraktionen formiert:** ein nicht zu unterschätzender Vorteil zur Überwindung allzu subjektiv gefärbter Auffassungen, wie sich bereits mehrfach erwiesen hat. Die Tatsache, daß jeder Vertreter zunächst einmal in der Auseinandersetzung mit den eigenen Parteifreunden genötigt ist, seinen abweichenden Standpunkt zu überprüfen und zu verteidigen, eröffnet eine größere Wahrscheinlichkeit, zu einer einheitlichen, von regionalen Überlegungen und Forderungen geleiteten Haltung zu kommen.

Die Verbandsversammlung verfügt über einen ausschließlichen Zuständigkeitskatalog, wie er dem Kommunalrecht angepaßt ist. Das Besondere liegt in der Bestimmung, daß bestimmte Sachkomplexe nur mit einer Zweidrittelmehrheit der Verbandsvertreter beschlossen werden können. Das Schlüsselthema: die Beschlußfassung über den Regionalen Raumordnungsplan und seine Abänderung ist nur mit qualifizierter Mehrheit möglich, und zwar mit  $\frac{2}{3}$  der abgegebenen Stimmen. Damit erhellet, daß eine Majorisierung von Minderheiten ausgeschlossen sein soll, nicht nur die mögliche Übervorteilung der ländlichen Gebietsteile und ihrer Vertreter durch das Kerngebiet, sondern auch umgekehrt, ein Fall, der angesichts der eben geschilderten Sitzverteilung eher wahrscheinlich ist. **Gegenüber dem Beschluß in der Verbandsversammlung gibt es darüber hinaus ein unechtes Vetorecht, das durch mindestens  $\frac{1}{3}$  der Verbandsvertreter mittels Einspruchs und mit aufschiebender Wirkung zum Ende der Sitzung eingelegt werden kann,** was zur Folge hat, daß über den Verhandlungsgegenstand erneut beraten und beschlossen werden muß. Zur Vorbereitung der Beschlußfassungen in der Verbandsversammlung hat das Parlament acht Ausschüsse nach verschiedenen Sachgebieten (Finanzen, Verfassung und Recht, Wirtschaft, Verkehr, Kultur und Schulen, Soziales und Gesundheit, Landwirtschaft und Forsten, Struktur) gebildet mit einer jeweiligen Stärke, die es gestattet, alle Verbandsvertreter an der Ausschubarbeit zu beteiligen.

**Bei Konstituierung der Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain lag bereits ein Entwurf zum Regionalplan vor, der im Auftrag des Rechtsvorgängers von Prof. Wortmann erstellt wurde.** Die Planungskonzeption geht von einer Zunahme der Bevölkerung um 360 000 auf rund 2 Millionen im Jahre 1980 aus. Der besondere Wert dieses Entwurfs bestand u. a. darin, daß er nicht akademisch-theoretischen Modellen, sondern empirischen Prinzipien folgte, und mit Gespür und Einfühlungsvermögen die erkennbaren Entwicklungstendenzen berücksichtigte. **Es ist vor allem das Verdienst von Prof. Wortmann, eine Erkenntnis deutlich vor Augen geführt zu haben, die vielen Zweifeln begegnete, nämlich daß der Raum in seiner Gesamtheit noch keineswegs überlastet ist, vielmehr über be-**

N  
ALLEN  
GELDFRAGEN  
DIE  
BANK  
HRES  
VERTRAUENS



**VOLKSBANK**

BREMISCHE VOLKSBANK eGmbH.  
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 eGmbH.**  
Vege sack, Am Sedanplatz · Lesum, Hindenburgstraße 3

deutende Wachstumsreserven unter Wahrung gesunder Lebensbedingungen verfügt. Er besitzt noch ein bedeutendes Aufnahmevermögen. Auf dieser Grundlage ist der Regionalplan-Entwurf weiter entwickelt worden mit dem Ziel, ihn zu einem echten Lenkungsinstrument in der Raumordnung auszubauen.

Dabei geht der Planungsverband von der Erkenntnis aus, daß die Raumordnung sich nicht in der Koordinierung der vielfach gegenläufigen Interessen staatlicher, kommunaler und anderer öffentlich-rechtlicher Institutionen, nicht nur in der Ausschließung von Fehlentwicklungen durch Vermeidung von Doppelgleisigkeit und Einsparung öffentlicher Gelder erschöpft, sondern daß ihr entscheidender Rang durch die Einflußnahme auf die Siedlungsstruktur bestimmt wird. Durch eine gezielte Ansiedlungspolitik ist eine Steigerung der Leistungsfähigkeit auf allen Gebieten anzustreben: für Wirtschaft, Handel und Industrie durch Schaffung der Voraussetzungen für gesundes, weiteres Wachstum, wie eine Ausschöpfung der Chancen und Kapazitäten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, für die Bevölkerung durch bessere, zeitgemäße Arbeits-, Wohn- und Erholungsbedingungen; d. h. kurze Wege zur Arbeit, vor allem ein möglichst großes Angebot an Arbeitsplätzen, Auswahl der Wohnung in ruhiger angenehmer Umgebung und trotzdem Teilnahme an der Vielfalt des öffentlichen und privaten Angebots einer Großstadt mit Metropol-Funktion; vielfältige Erholungsmöglichkeiten.

Der Planentwurf zielt durch eine punktuell konzentrierte Anordnung der künftigen Siedlungen auf die Entwicklung der Regionalstadt. Die Ausweisung der besiedelbaren Flächen ist auf den echten Bedarf bis zum Jahre 1980 zugeschnitten, wobei die Gemeinden als planerisches Hilfsmittel in drei Gruppen eingeteilt sind:

Siedlungsschwerpunkte sind jene Standorte mit besonderer Standortgunst, die verstärkt gefördert werden sollen. In diesen 18 ausgewählten Siedlungseinheiten soll über die Hälfte der neu anzusiedelnden Bevölkerung ihren Wohnsitz nehmen. Unter den bestimmenden Kriterien des Lagewerts hat die Nähe zum schienengebundenen Schnellverkehrsmittel besondere Bedeutung gewonnen.

In die Gruppe der Zuwachsgemeinden sind solche Gemeinden eingereiht, in denen eine stärkere Siedlungserweiterung bereits stattgefunden hat, die maßvoll und im Rahmen des gesamten Bevölkerungszuwachses der Region fortgesetzt werden soll.

In der Gruppe der Gemeinden mit Eigenentwicklung ist die Masse der Gemeinden zusammengefaßt, in denen eine weitere Siedlungsentwicklung aus der vorhandenen Struktur, nicht jedoch aus der Wanderungsbewegung begünstigt werden soll. Es handelt sich durchweg um Gemeinden

mit geringen Einwohnerzahlen in nicht so günstiger Verkehrslage.

Der Entwurf begünstigt die Großgemeinde. Neben vielfältigen Vorteilen in der Versorgung der Bevölkerung lassen sich städtische Lebensbedingungen, die von unserer Bevölkerung in zunehmendem Umfang erwartet werden, nur in einer größeren Gemeinde herstellen. Der hohe Standard mit öffentlichen, aber auch Einrichtungen aller Art setzen eine Mindestgröße voraus, die auch durch das Gebot nach sparsamer und rationeller Verwendung öffentlicher Gelder gestützt wird. **Das Zusammenwachsen mehrerer Gemeinden zur Stadt höherer Stufe kann zugleich Schrittmacherdienste für eine Verwaltungsvereinfachung leisten**, wofür in einer ganzen Reihe von Fällen unter Zusammenfassung mehrerer Gemeinden Vorschläge gemacht werden.

**Ein entscheidendes Kriterium des Planentwurfs ist die langfristige Sicherung der baulichen Entwicklung in ihrer Abgrenzung zur freien Landschaft durch regionale Grünzüge.** In diesen findet keinerlei Besiedlung statt außer den Vorhaben, die der Naherholung und der Bewirtschaftung des Grundes und Bodens dienen. Die massierte und unkontrollierte Ausdehnung baulicher Substanzen bedroht den Verdichtungsraum nicht nur wegen den mit der Massierung eintretenden Überlastungserscheinungen, wegen der spürbaren Belastung des Klimas, sondern er verhindert klare Gestaltungsabgrenzungen städtischer Einheiten und provoziert damit amorphe Entwicklungen, die zu den schädlichsten Folgeerscheinungen unserer Bautätigkeit nach diesem Kriege zählen. **Die freien landschaftlich gestalteten Räume stellen in ihrer Gliederfunktion das Rückgrat und die dauerhafte Lebensbasis für einen gesunden Großraum dar.**

Schließlich widmet sich der Entwurf den Strukturverbesserungsvorschlägen in den ländlichen Bereichen durch kräftige Stärkung der zentralen Orte bzw. der dafür vorgesehenen Gemeinden und Gemeindegruppen. Die Ausgewogenheit des Verteilungssystems wird durch eine vorrangige Förderung dieser zentralen Orte im ländlichen Bereich als ein wichtiger Beitrag zur Milderung des Gefälles zwischen Stadt und Land verstanden.

Der Planungsvorschlag befindet sich zur Zeit im Anhörungs- und Beteiligungsverfahren mit den 586 verschiedenen Behörden, Fachorganisationen, Verbänden, Sozialpartnern, die für die räumliche Entwicklung besondere Verantwortung tragen. Wenngleich noch zahlreiche schwierige Auseinandersetzungen um die entscheidenden Aussagen des Plans bevorstehen, so ermutigen die bislang vom Verband getroffenen Entschlüsse zu der Annahme, daß er die Kraft und Standfestigkeit aufbringen wird, die Grundlage jeder konsequenten Planung sein muß.

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

AKTIENGESELLSCHAFT

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



# MINISTER ARNDT!

## **Können Sie es, Herr Minister Arndt, nach wie vor verantworten, Ihre unheilvolle Empfehlung nicht zu revidieren?**

Glauben Sie es wirklich verantworten zu können, die Eltviller Rheinuferlandschaft durch eine 4-spurige Autobahn zu verschandeln, diese schöne Landschaft ohne Notwendigkeit zu opfern und der Bevölkerung das einzige stadtnahe Erholungsgebiet zu rauben?

Eltville liegt zudem vor den Toren von Wiesbaden und Mainz und unweit von Frankfurt. Tausende von Bürgern dieser Städte kommen hierher, um Erholung zu suchen. Im Sommer ist das direkt am Rhein gelegene Schwimmbad ein wirklich großer Anziehungspunkt. Jetzt sollen dort 6 Meter hohe Autobahnabfahrten errichtet werden.

Setzen Sie sich auch über diese Dinge einfach hinweg?

Ist es Ihnen nicht bekannt, Herr Minister, daß es ein Erfordernis und eine Erkenntnis der modernen Zeit ist, Erholungs- und Landschaftsschutzgebiete zu erhalten?

Können Sie es, Herr Minister, verantworten, Eltville vom Rheinstrom zu trennen, seine weitere Entwicklung dadurch in Frage zu stellen und diesen Ort auf weite Sicht zur Belanglosigkeit zu verurteilen?

Ist es Ihnen nicht bewußt, daß diejenigen, die für ein solches Vorhaben verantwortlich zeichnen, sich ein Denkmal setzen, das einem Makel gleichkommt?

Sie wissen doch, Herr Minister, daß die hervorragendsten Fachwissenschaftler der Bundesrepublik und viele bedeutende kulturelle Organisationen schärfstens gegen Ihre Empfehlung protestiert haben! Können Sie das alles trotzdem verantworten?

Glauben Sie wirklich, daß alle bedeutenden Fachleute der Bundesrepublik und die kulturellen Verbände und Institutionen Unrecht haben, und nur Sie allein, Herr Minister Arndt, sich nicht irren?!

Zudem wissen Sie doch ganz genau, Herr Minister Arndt, daß Sie von keinem politischen Gremium zu dieser nach Bonn gegebenen Empfehlung legitimiert worden sind. Ihre Empfehlung ist nicht nur nicht demokratisch, sondern vor allem unsozial!

Es ist Ihnen doch gleichfalls bekannt, Herr Minister, daß sich bei einer Meinungsumfrage in Eltville, im Schnitt gerechnet, die weitaus größere Anzahl der Befragten für eine Nichtuferlösung ausgesprochen hat, obwohl zu diesem Zeitpunkt optisch das Tunnelprojekt im Vordergrund stand.

Ist es Ihnen nicht bekannt, daß viele deutsche Tages- und Wochenzeitungen von internationalem Ruf und sogar ausländische Zeitschriften, wie die bedeutende schweizer Zeitschrift „Natur und Mensch“, eindeutig dagegen Protest erhoben haben, daß diese Rheinuferlandschaft zerstört werden soll?

Wir erinnern Sie daran, daß nicht nur tausende von Bürgern aus der gesamten Bundesrepublik – darunter bedeutende Persönlichkeiten – sondern auch die nachfolgend aufgeführten Institutionen und Kapazitäten der Fachwelt – darunter viele Wissenschaftler von internationalem Ansehen – lebhaften Protest erhoben haben:

Die Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland / Der Deutsche Rat für Landespflege (Graf Bernadotte) / Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung in Hessen / Der Internationale Bund für Lebensschutz / Die Deutsche Vereinigung „Bürger und Stadt“ / Die Deutsche Fußgänger-Liga e. V. (mit Millionen Mitgliedern) / Der Deutsche Naturschutzring e. V. (zwei Millionen Einzelmitglieder) / Bund Deutscher Architekten in Hessen und in der Landeshauptstadt Wiesbaden / Goethe-Gesellschaft, Wiesbaden / Mozart-Gesellschaft, Wiesbaden / Bund Deutscher Garten- u. Landschaftsarchitekten.

o. Professor Dr. Ing. G. Albers, Leiter des Lehrstuhls für Städtebau, Orts- und Regionalplanung an der Technischen Hochschule München / o. Professor Dipl. Ing. F. Angerer, Leiter des Lehrstuhls für Städtebau an der Technischen Hochschule München / o. Professor Autbier, Leiter des Lehrstuhls II für Städtebau und Entwerfen an der Technischen Hochschule Stuttgart / o. Professor Bayer, Leiter des Lehrstuhls für Städtebau und Entwerfen und des Instituts für Stadt- und Landesplanung, Fakultät Architektur, an der Universität Karlsruhe / Professor Dr. K. Buchwald, Leiter des Instituts für Landespflege und Naturschutz an der Technischen Universität Hannover / o. Professor Gassner, Leiter des Instituts für Städtebau und Kulturtechnik an der Technischen Friedrich-Wilhelm-Universität Bonn / o. Professor Guther, Leiter des Lehrstuhls für Städtebau und Siedlungswesen an der Technischen Hochschule Darmstadt / Professor Dr. W. Haber, Leiter des Instituts für Landschaftspflege an der Technischen Hochschule München / Frau o. Professor H. Hammerbacher, Leiterin des Lehrstuhls für Landschafts- und Gartenplanung an der Technischen Universität Berlin / Professor Hillebrecht, Hannover / o. Professor E. Kühn, Leiter des Lehrstuhls für Städtebau und Landesplanung an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen / Professor Krebs, Karlsruhe / o. Professor Diplomgärtner W. Lendholt, Leiter des Instituts für Grünplanung und Gartenarchitektur an der Technischen Universität Hannover / Professor A. Markelin, Leiter des Lehrstuhls I für Städtebau und Entwerfen an der Technischen Hochschule Stuttgart / Professor G. Martinsson, Leiter des Lehrstuhls für Landschaft und Garten an der Universität Karlsruhe / Professor H. Mattein, Leiter des Lehrstuhls und Instituts für Landschaftsbau und Gartenkunst an der Technischen Universität Berlin / Professor May, Hamburg / Professor Olschowy, Lehrbeauftragter für Landschaftspflege an der Universität Bonn / o. Professor W. Pflug, Leiter des Lehrstuhls für Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen / Professor Romero, Darmstadt / Professor W. Rossow, Leiter des Instituts für Landschaftsplanung an der Technischen Hochschule Stuttgart / Professor Schelsky, Leiter des Instituts für Soziologie an der Universität Münster / Professor Schoppa, Landesarchäologe von Hessen / o. Professor L. Schreiber, Leiter des Lehrstuhls für Garten- und Landschaftsgestaltung an der Technischen Hochschule München / Professor L. Spengelin, Leiter des Lehrstuhls für Städtebau, Wohnungswesen und Siedlungsbau an der Technischen Hochschule Hannover.

Herr Minister Arndt, durch Ihr Festhalten an einer unmöglichen Empfehlung sind Sie dafür verantwortlich, daß die dringend notwendige Straße noch immer nicht gebaut werden kann!

Wohin Sie auch blicken, Herr Minister, Sie werden bei gerechter und objektiver Betrachtung zu dem Schluß kommen müssen, daß sich Ihr Vorhaben nicht mehr aufrechterhalten läßt.

## **Herr Minister Arndt, es würde Ihnen zur Ehre gereichen, Ihre Empfehlung zu revidieren!**

# Wirtschaft und Stadtforschung in den USA

Die amerikanische Wirtschaft unterstützt die Stadtforschung, und die Bundesregierung trägt das Ihre dazu bei

Von Ilse M. Lübkes (aus ingesta report 1/69)

Das von der Stiftung Regensburg des Kulturkreises im Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. im Jahre 1963 eingerichtete städtebauliche Seminar, das nach fünfjähriger Tätigkeit seine Arbeit beendete, ist in unserem Lande noch ein Einzelfall des finanziellen Engagements der Wirtschaft zur Förderung der städtebaulichen Forschung am konkreten Objekt. Die amerikanische Wirtschaft arbeitet in diesem Sinne schon auf breiterer Basis.

Die aktive Beteiligung der Geschäftsleute an den Problemen der amerikanischen Städte habe, so meint Fortune,\*) seit dem Zweiten Weltkrieg ständig zugenommen. Aber in den letzten Jahren brachte das Interesse der Wirtschaft am Städtebau plötzlich eine Reihe neuer Organisationen hervor. Die wichtigsten privaten Organisationen sind **Urban America**, die **Urban Coalition** und die **National Alliance of Businessmen** (Nationaler Verband der Geschäftsleute).

Urban America wurde vor drei Jahren von Stephen Currier organisiert, der 1967 bei einem Flugzeugunglück ums Leben kam. Er baute die Organisation auf aus den Resten der alten American Planning and Civic Association und des American Council to Improve Our Neighborhoods (Amerikanischer Rat zur Verbesserung unserer Nachbarschaften). Da er Präsident der Taconic Foundation war, die die philanthropischen Aktivitäten Curriers handhabte, und reichliche eigene Mittel besaß, konnte er zwei Millionen Dollar beisteuern. Ebenso wichtig aber war, daß er als Treuhänder führende Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, den freien Berufen und der Wissenschaft gewinnen konnte, die Urban America sowohl mit Geld als auch mit geistigem Rüstzeug versahen.

Mit Hilfe der Fordstiftung und anderer Stifter überstand Urban America Currier's Tod. Die Organisation operiert von Washington aus, wo William Slayton, der ehemals der Stadterneuerungsbehörde der amerikanischen Bundesregierung vorstand, jetzt über 55 Mitarbeiter verfügt. Ein Budget von 1,3 Millionen Dollar wird für ein wachsendes Volumen der urbanen Forschung ausgegeben. Zunächst galt das Interesse hauptsächlich den Problemen, die von dem baulichen Zerfall, schlechter Planung und unwirksamen Verwaltungsmaßnahmen herrühren, aber die Interessen verbreitern sich, um die Probleme der Ghettos in den Stadtzentren einzuschließen.

Vor einem Jahr half **Urban America** den Führern der U. S. Conference of Mayors und der National League of Cities eine zweite neue Gruppe, die **Urban Coalition**, zu lancieren. Das war ein Versuch, die Führerschaft aus Kreisen der Wirtschaft, der Gewerkschaften, des Erziehungswesens, der Kirchen und der örtlichen Verwaltungen als Reaktion auf die städtischen Unruhen zusammenzuschließen. Die Coalition hatte zunächst wenig Förderung vom Weißen Haus, da man befürchtete, daß die Coalition mit der President's Special Advisory Commission on Civil Disorders konkurrieren könnte. Die Coalition gewann nur langsam an Antriebskraft. Als im April 1968 der ehemalige Gesundheits-, Erziehungs- und Wohlfahrtsminister Gardner zustimmte, geschäftsführender Vorsitzender der Coalition zu werden, begann sie erst richtig zu funktionieren. Weitere Vorsitzende sind Andrew Heiskell von Time Inc. und A. Philip Randolph, Gewerkschaftler und Führer der Bürgerrechtsbewegung.

Mit einem geplanten Jahresbudget von rd. 6 Millionen Dollar, die von Mitgliedsgruppen, Stiftungen, Unternehmen

und Privatpersonen gespendet werden, hat die Coalition einen Stab von 60 Mitarbeitern aufgebaut.

Sie will sich hauptsächlich drei Aufgabenbereichen widmen. Durch eine Sondergruppe, **Urban Coalition Action Council** genannt, will sie für mehr Bundeshilfe an die Städte beim Kongress werben. Sie will neue Ideen über Beschäftigung, Wohnungsbau, Rassenbeziehungen und Bildungswesen entwickeln und den Gemeinden durch 33 örtliche Coalitions anbieten. Sie will führende Vertreter der Wirtschaft, der Gewerkschaften und anderer zivilen Organisationen zu einem volleren und regelmäßigeren Kontakt miteinander und mit den benachteiligten Bürgern ihrer Gemeinden zusammenbringen. Ein Hauptvorstoß der Bemühungen Gardners, der die enthusiastische Unterstützung von Präsident Johnson fand, richtete sich darauf, die Wirtschaft von der Notwendigkeit einer leistungsfähigen Bundesgesetzgebung zu überzeugen. Gardner wünscht, daß die Leiter der Gemeinden die Pflückeri aufgäben und einen Hauptangriff auf die städtischen Probleme einschließlich einer vollständigen Beseitigung der Ghettos unterstützen sollten.

Bevor die **Coalition** in Gang kam, hatte Präsident Johnson im Winter 1967/68 Wirtschaftsführer gebeten, etwas zu gründen, was später die **National Alliance of Businessmen** wurde, um sich einem speziellen Aufgabengebiet — der Beschaffung von Arbeitsplätzen — zu widmen. Die N. A. B. unternahm es, Zusagen für 100 000 Dauerarbeitsplätze für den „harten Kern“ der Arbeitslosen sowie 200 000 temporäre Sommerjobs für benachteiligte Jugendliche zusammenzubringen. Bis Juli dieses Jahres erhielt die Alliance 275 000 Zusagen für Arbeitsplätze, aber die Mischung entsprach nicht ganz den Vorstellungen. Es wurden 150 000 Dauerarbeitsplätze zugesagt, aber nur 125 000 Sommerjobs. Bis 1. Juli 1968 wurden 19 000 Dauerarbeitsplätze und 37 000 Sommerarbeitsstellen besetzt. Für Arbeitgeber, die die speziellen Ausbildungs- und Beratungskosten nicht tragen können oder wollen, werden von der amerikanischen Bundesregierung Zuschüsse von 1500 bis 3500 Dollar je Arbeitskraft gegeben.

Henry Ford II, Vorsitzender der Fordwerke, führt die **National Alliance of Businessmen** an. Namhafte Vertreter führender Unternehmen schlossen sich als aktive Mitglieder diesem Verband an.

Im April 1968 wurde mit Unterstützung des Weißen Hauses eine vierte neue private Gruppe gebildet, um Grundlagenforschung bei den städtischen Problemen zu betreiben. Das **Urban Institute**, als gemeinnützige Körperschaft organisiert, wurde nach der **Rand Corporation** modelliert und will für die Städte das tun, was die Rand Corp. für die amerikanische Luftwaffe tut — als unabhängiger „thinktank“ dienen und als Vertragsnehmer mit Behörden aller drei Verwaltungsebenen arbeiten, die Untersuchungen der städtischen Probleme benötigen. Das Institut wird von William Gorham geleitet, er war ehemals Staatssekretär im Ministerium für Gesundheit, Erziehung und Wohlfahrt und auch führend bei der Rand Corp. tätig gewesen. Gorham baut seinen Mitarbeiterstab von der Spitze an abwärts auf und will bis 1970 200 Mitarbeiter beschäftigen. Erste Forschungsaufgaben schließen einen Vertrag mit dem Ministerium für Wohnungswesen und Städteentwicklung in Höhe von 3 Millionen Dollar ein. —

\*) "Business and the Cities: Who Does What" in Fortune, August 1968, S. 91

# »Der Grüne Kreis« Bremen



## Lebensernte im Bornimer Garten

Für Prof. Dr. h. c. Karl Foerster  
zu seinem 95. Geburtstag am 9. März 1969

Professor Dr. Richard Hansen über seinen großen Lehrer

Der 95. Geburtstag Karl Foersters am 9. 3. d. J. bietet den Anlaß, auf ihn, als den großen Revolutionär des Gartengedankens unseres Jahrhunderts hinzuweisen. Seine Ideen gewinnen eine zunehmende Aktualität in einer Zeit, in der die Industriegesellschaft von morgen mit ihren Freizeitansprüchen ihre Zeichen immer deutlicher setzt und der Verschleiß der Landschaften — nicht zuletzt auch durch die Flucht aus den Städten zum Wochenende auf überbeanspruchten Straßen — immer unerträglicher wird.

In seinem Züchtungsbetrieb in Bornim bei Potsdam wirkt der in beiden Teilen Deutschlands hochgeehrte Professor und Ehrendoktor in erstaunlicher Frische noch immer als Mittelpunkt eines Kreises bedeutender europäischer Garten- und Landschaftsarchitekten, zahlloser Gartenfreunde und nicht zuletzt der Staudengärtner, die ihm den Einzug der Blütenstauden in unsere Gärten danken. Kaum einer seiner Besucher vermag sich der Atmosphäre um ihn zu entziehen, die von Güte, Zuversicht und Vertrauen geprägt ist. Sein geistreicher, oft versteckter Humor fasziniert ebenso wie der Glanz und die Bildhaftigkeit seiner Sprache, die immer wieder über die Grenze des Denkprozesses hinausführt.

Die Lebensernte dieses mit Musikern, Malern, Architekten und Dichtern eng verbundenen Mannes, dieses Gärtners einer großen „Gemeinde“, die sich nicht nur aus fachlich interessierten Gartenliebhabern zusammensetzt, ist sehr vielschichtig und deshalb kaum übersehbar. Durch Foerster erhielt der Garten neuen Inhalt und konnte wieder zum Erlebnis werden. Die geometrisch gebundene Architektur, die den Garten lange beherrscht hatte, löste sich auch durch seine Stauden, die er gezüchtet oder für deren Einführung und wesensgemäße Verwendung er sich eingesetzt hat. Es verbinden sich nun z. B. Baum und Strauch zusammen mit den Stauden zu lebendigen Einheiten, neuen Gliedern eines verwandelten Gartens. Er wünschte — auch das ist etwas Neues — einen Garten mit lebenstüchtigen, gesunden Pflanzen, die wenig oder kaum Pflegeaufwand bereiten und alt werden können, d. h. aber das Erlebnis der Zeit durch ihre jährliche Entwicklung im Rhythmus von Absterben und Wiederkehr zu offenbaren vermögen. Wir können kaum mehr begreifen, daß er damit im Gegensatz zu vielen Pflanzenliebhabern, besonders in England, stand. Mit Leidenschaft wandte sich auch sein Freund, der Dichter Rudolf Borghardt dagegen, der sich den schwer kultivierbaren edlen Wildpflanzen verschworen hatte. Übrigens ist Foerster auch von formergebenen Gartenarchitekten nicht immer verstanden worden, letzten Endes wohl nur deshalb, weil sie mit der Blumenfülle, die Foerster für die Gärten bereitstellte, nicht fertig werden konnten.

Mag zur Zeit der „Neue Glanz des Gartenjahres“, übrigens einer der Titel seiner in einer halben Million Exemplaren verbreiteten über 30 Bücher, ein wenig verblaßt sein. Foersters Gedanken sind nicht mehr aus der Welt zu schaffen. Sie sind bereits Gartengeschichte geworden. Letzten Endes vermag nur der Kenner und auch der Künstler verstehen, was es bedeutet, daß Foerster den Wildblumen aus aller Welt, als den einfachsten und schönsten — und damit auch den heute bereits vielerorts gefährdeten Pflanzen unserer verarmten Landschaften — Platz in den Gärten verschafft hat, u. a. auch den formschönen Gartengräsern, die

heute in Wohngärten und Anlagen verbreitet sind. Foerster hat aber auch bewiesen, daß unter der züchterischen Entfaltung einer Pflanze eine Steigerung ihrer ursprünglichen natürlichen Schönheit möglich ist. Für ihn, den begnadeten Züchter, sind nicht leuchtende Farben allein, oder übergroße und gefüllte Blüten wichtig, sondern ausgewogene Standfestigkeit, Gesundheit und Winterhärte, wie sie z. B. seine berühmten Ritterspornzüchtungen aufweisen. In langjähriger Züchterarbeit kreuzte und selektierte er viele bekannte und unbekanntere Stauden und schuf beispielhafte Züchtungen verschiedenster Art. Mit Gestalten edler und wesensgemäßer Art konnte er einst die Gärten erobern und diesen mit Hilfe ausgezeichneter Architekten, die durch ihn entscheidend beeinflußt worden waren, neue Gestalt geben. Es ist bezeichnend, daß auf den letzten Bundesgartenschauen in den sogenannten „Foerstergärten“ seine Züchtungen eigens gezeigt wurden.

Foerster sah Garten und Blume in einem neuen Licht. Vor fast einem halben Jahrhundert brachte er mit seinen Mitarbeitern in der Kunstzeitschrift „Gartenschönheit“, die in über 50 Ländern gelesen wurde, die Quellen und Ströme der Kultur und der Kunst mit dem Garten und seinen Pflanzen in fruchtbarste, nie wieder erreichte Verbindung. Heute setzt er sich mit Leidenschaft zur Förderung der Gartenkultur für öffentliche „Schau- und Sichtungsgärten“ mit jährlich wachsendem Erfolg ein. Bei diesen Stätten, in denen die ständigen Fortschritte des Gartenpflanzenreiches aus aller Welt demonstriert werden, geht es ihm — und das ist das Bezeichnende — nicht allein um Informationsmöglichkeiten für Züchter und Gartenarchitekten oder um die wissenschaftlichen Erkenntnisse in bezug auf die Reaktion der Pflanzen unter verschiedenen Boden- und Klimaverhältnissen, so wichtig diese auch sein mögen; es geht ihm ebenso nicht nur um die künstlerische Bewältigung des neuen bei uns noch unerprobten Pflanzenreichtums, sondern darüber hinaus um die Menschen unserer Zeit. Ihnen will er helfen, aus jenen Quellen zu schöpfen, die ihm Lebensinhalt bedeuten, aber auch Zuversicht und Kraft geschenkt haben und ihn bis auf den heutigen Tag jung gehalten haben.

Das alles klingt unwirklich oder gar versponnen. Aber man sollte sich an die Worte von Elli Heuss-Knapp erinnern: „Was wäre die Erde ohne die Gärten! Man sollte auch, um ihn zu verstehen, an das zündende Buch erinnern, das Foerster einst „den Menschen in Lazaretten und Gefangenenlagern“ widmete: „Vom Blütengarten der Zukunft“. Damals erschien übrigens zur gleichen Zeit die anklagende Schrift seines Bruders Friedrich Wilhelm Foerster: „Christus und der Krieg“. Beide Brüder gingen ihren geraden Weg: Der Philosoph mußte das Land verlassen — totgeschwiegen über lange Jahre in Deutschland. Der Gärtner blieb. Schweigend zur Politik verwandelte er die Gärten durch seine Blumen und machte Bornim bis zum heutigen Tag zu einer Insel der Zuflucht und des Friedens. Er weiß, daß der Mensch ohne das Grün sein Leben nicht entfalten kann. Zu Recht ist dieser große Gärtner in die Reihe jener Schlesier zu stellen, die man „das soziale Gewissen Deutschlands“ genannt hat. Wie bei allen, die auf einem Gebiet Lebendiges hervorbringen, geht auch Foersters Wirkung und Einfluß weit über diesen Bereich hinaus.

# Industrie und Landschaft – untrennbare Gegensätze?

Von Karlheinz Jacobi  
Aus: So planen + bauen 2/69

Aus der Sorge um die Erhaltung der Landschaft, die nicht nur durch die überall sichtbare große Landinanspruchnahme für Wohnsiedlungen und Verkehrsanlagen, sondern auch gerade durch den wachsenden Bedarf an Industrieflächen der Gefahr der Zersiedlung ausgesetzt ist, hatte der Präsident der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft und Sprecher des Deutschen Rates für Landespflege, Graf Lennart Bernadotte, an den Bundesminister für Wohnungswesen und Städtebau den Wunsch herangetragen, durch geeignete Maßnahmen, wie einen Wettbewerb, helfend einzugreifen. So wurde im Frühjahr 1968 von der Arbeitsgemeinschaft für Garten- und Landschaftskultur, der Deutschen Gartenbaugesellschaft und dem Deutschen Rat für Landschaftspflege im Auftrag und unter Schirmherrschaft des Bundesministers für Wohnungswesen und Städtebau der Bundeswettbewerb „Industrie in der Landschaft“ ausgeschrieben.

Es war das Ziel des Wettbewerbs, Beispiele zu finden, bei denen Betriebe sich durch Grünanlagen und Einordnung in Umgebung und Landschaft auszeichnen. Dabei wurde deutlich gemacht, daß Entschuldigungen, die zu Beginn der Industrialisierung noch angeführt werden konnten, heute nicht mehr akzeptabel sind. Die Jury untersuchte deshalb, ob und in welchem Umfang den Industriebetrieben der notwendige Ausgleich mit der Natur gelang, welche Anstrengungen unternommen wurden und was noch zu tun bleibt.

Die Industrie hatte schnell begriffen. Das bewies nachdrücklich die große Zahl der Einsendungen mit 65 teilnehmenden Firmen aus dem gesamten Bundesgebiet und die breite Streuung nach Branchen, die von Druckereien, Einkaufszentren, Brauereien, Pharmazeutischen Firmen, Konservenfabriken und Garnspinnereien bis zu Hüttenwerken reichte.

Die Leistungen wurden nach folgenden Punkten bewertet:

1. Einordnung in die Umwelt: Standort; Gebäude; Leitungen; Behälter und sonstige bauliche Anlagen; Mauern und Zäune; Eingrünung.
2. Anlagen außerhalb der Produktionsstätten: Umpflanzung mit Baum und Strauch; Trennpflanzungen gegenüber Wohn- und Erholungsgebieten; Schutzpflanzungen gegen Abgase, Staub und Lärm; Pflanzungen an Verkehrswegen und Gewässern; Odflächen; Entnahmestellen, Halden, Müllkippen und Böschungen.
3. Anlagen innerhalb des Werkes: Planung und Anlage von Baum- und Strauchpflanzungen auf Freiflächen, an Straßen, Wegen und Gewässern, Park- und Lagerplätzen, Pausen- und Kantinengärten, sonstigen Grünflächen, Blumen und Pflanzen am Arbeitsplatz.

Nach diesem Bewertungsprogramm, das ein klares Bild über Art und Umfang der Bemühungen zur Gestaltung des Betriebsgeländes, der Sozialeinrichtungen und Wohnsiedlungen entstehen ließ, wurden nicht nur „Zensuren“ erteilt, sondern auch die Einsicht vermittelt, daß die planmäßige Gestaltung bzw. die nachträgliche Einbindung oder Verbesserung einwandfreier Grünanlagen notwendig ist.

So wurde der Versuch unternommen, mit Hilfe von Grünanlagen die negative Wirkung unvermeidlicher Emissionen auf ein Minimum zu reduzieren. Einige Firmen sind sichtlich bemüht, vorhandene Pflanzungen aller Art zu erhalten und durch Neuanlagen zu erweitern. Besonders hervorzuheben ist, daß landschaftszerstörende Eingriffe, wie die Anlage von Halden und Abbauflächen, nach Ende der Nutzung zu neuen Grünanlagen umgestaltet, das heißt, rekultiviert wurden.

Die vielgeschmähte Industrie scheint sich, und das ist ein Hoffnungsschimmer, in dem Bemühen einig zu sein, die Arbeitswelt mit dem dringenden Verlangen nach Erhaltung unserer Landschaft in Einklang zu bringen. Sicher nicht aus Menschenfreundlichkeit allein, sondern vor allem in Hinblick auf die Erhaltung und Steigerung der Arbeitskraft der Arbeiter und Angestellten. So ist die Durchformung des Betriebes mit aktivem Grün eine notwendige soziale Leistung, verbunden mit einer nicht zu unterschätzenden äußeren Repräsentation.

Wie bei jedem „Erstling“, so entstand nach Abschluß dieses Wettbewerbes ein ganz neuer Katalog von Empfehlungen und Hinweisen, über die zu berichten wichtiger erscheint, als über die Leistungen der Wettbewerbsteilnehmer, die von dieser Bemerkung sicher nicht abgewertet werden.

Zum Beispiel sollten vorhandene Waldgebiete bei einem Neu- und Ausbau von Industrieanlagen erhalten bleiben und, wenn möglich, für die Begrünung nutzbar gemacht werden. Falls ein Erweiterungsgelände bereits aufgekauft wurde, sollte dies sofort nach Plan bepflanzt werden, damit bei der Erstellung der Betriebsanlagen bereits Bäume und Sträucher in voller Schönheit wachsen und blühen. Mit besonderer Dringlichkeit wurde darauf verwiesen, daß Industrieabfälle und Abraum in der Landschaft nicht mehr zu sehen sein sollten; das kann durch sachgemäßes Abdecken der Schutthalden durch verrottbare Materialien erreicht werden, so daß in kurzer Zeit Müllberge zu Grünanlagen werden.

Ein Anfang wurde gemacht mit dem erstaunlichen und gleichzeitig hoffnungsvollen Ergebnis, daß die so gegensätzlichen Bereiche Industrie und Landschaft sich zusammenfinden können. Nötig sind beide.



*Runge*

GARTENMÖBELFABRIK

Buntprospekt GK auf Wunsch

45 OSNABRÜCK · Postfach 3646

# Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

Von Gerhard Iversen

Am 28. April 1969 fand die öffentliche Jahreshauptversammlung der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ im Haus Schütting, Großer Saal, statt.

Der Hauptvortrag wurde von Herrn Prof. Dr. H. Jürgen- sen (Universität Hamburg) gehalten. Das Thema lautete: Zur Rentabilität von Maßnahmen der Stadterneuerung — Zwangsläufigkeiten — Wahlmöglichkeiten — Verantwortlichkeiten.

Dieser Vortrag wird im Heft 3/69 zum Abdruck kommen.

Der Arbeitsbericht des Vorsitzenden fand große Beachtung, wie aus Gesprächen und Hinweisen nach der Veranstaltung deutlich wurde. Beim Lesen des nun folgenden Berichtes ist zu beachten, daß es sich um die Wiedergabe des Vortragsmanuskriptes handelt, in dem nur wenige Änderungen für den Druck vorgenommen wurden.

Auf der letzten Jahreshauptversammlung hat der Ltd. Baudirektor Herr zur Nedden, Hannover, zu dem Thema:

„U-Bahn- und Stadtgestaltung“

zu uns gesprochen. Es ist sinnvoll und gut, seine letzten Sätze in die Erinnerung zurückzurufen.

„Wir haben uns das Ziel gesetzt, nicht nur eine attraktive U-Bahn zu bauen, sondern mit ihr die Innenstadt insgesamt wieder attraktiver zu machen und ihr gegenüber anderen Räumen ein unverwechselbares Gesicht zu geben.“

Bevor ich nun einige Arbeitspunkte anspreche, wäre zu berichten, daß am 9. 4. 1969 eine **ordentliche Mitgliederversammlung** stattgefunden hat. In diesem Jahr waren turnusgemäß die Neuwahlen der Arbeitskreise und des Vorstandes notwendig.

Bei den Arbeitskreisen sind nur wenige Änderungen eingetreten. In den Vorstand sind eingerückt Herr Bankdirektor Roggemann für den 1967 verstorbenen Herrn Hohmann und Herr Dr. v. Einem für Herrn Dr. Körner. Herr Dr. Körner ist von seiner Tagesarbeit bei der Nordd. Steingutfabrik in Vegesack in den Ruhestand getreten und hat darum gebeten von dem Amt als Vorstandsmitglied entlastet zu werden. Wir haben seinem Wunsch schweren Herzens entsprochen. Herr Dr. Körner hat über viele Jahre sehr aktiv mitgewirkt und wie man sagt Freud und Leid in unserer Arbeit mit den tätigen Mitgliedern geteilt. Herzlichen Dank sollten wir Herrn Dr. Körner auch in dieser Hauptversammlung sagen.

In den neuen Vorstandsherren, Herrn Dir. Roggemann und Herrn Dr. v. Einem, hoffen wir Mitbürger gefunden zu haben, die sich für die Mitarbeit des Bürgers am städtebaulichen Geschehen in unserer Stadt begeistern lassen. Wir begrüßen beide Herren auf das herzlichste.

In der ordentlichen Mitgliederversammlung wurde der Kas- senbericht gegeben und der Jahresabschluß gebilligt und Entlastung erteilt.

Weiter wurden Überlegungen angestellt, was unsere Gemeinschaft im nächsten Jahr, wo wir auf ein 25jähriges Wirken in unserer Stadt und darüber hinaus zurückblicken können, gemeinsam veranstaltet werden sollte. Es war im Herbst 1945, als ich den Versuch unternahm, an der Söge- straße die erste Anliegergemeinschaft mit Genehmigung der Militär-Regierung zusammenzuführen, und heute können wir bescheiden und stolz feststellen, daß unsere Arbeit die Region an der Weser von Verden bis zur Wesermündung erfaßt hat. Aus unserer Arbeit ist auf Bundesebene die Gesellschaft „Bürger und Stadt“ entstanden, deren Präsident Prof. Kühn von der Techn. Hochschule Aachen ist, und ich selbst darf als Generalsekretär für diese Arbeit tätig sein.

Ich darf daher die verehrten Anwesenden bitten, uns Anregungen zu geben, was im Jubiläumsjahr nicht vergessen werden sollte. Denn 25 Jahre aktive Mitarbeit des Bürgers im städtebaulichen Geschehen ist schon etwas Be-

## Fritz Ahrens

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

## Heinz Eicke

Kunst- u. Bauschlosserei  
BREMEN  
Werkstatt:  
Hofedter Heerstr. 194  
Telefon: 49 05 09

## Johann Bothe

BAUUNTERNEHMUNG Gegr. 1874  
Straßen-, Tief- und Eisenbahnbau  
Asphalt, Dachdeckung und Isolierung  
28 Bremen 1, Buntentorsteinweg 540  
Ruf 57 40 11 und 57 32 33



## 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

## 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

**pelnemann+sohn**

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

<b>Bremen</b> Tel.: 45 01 01 (04 21)	<b>Bremerhaven</b> Tel.: 2 22 22 (04 71)	<b>Hamburg</b> Tel.: 5 27 40 43 (04 11)
--	--	---

## 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 15 B  
Telefon 57 02 83

## Hinrich Heidmann & Söhne

Bautischlerei · Treppenbau · Innenausbau  
Anfertigung von Leichtmetall- und Kunststoff-  
Fenstern

28 BREMEN-HUCHTING  
Huchtinger Heerstraße 35/37, Ruf \*58 00 52 - 54  
Betrieb: Moordeich 2 - Varreler Landstr. 89

## Ernst O. Vieregge

Malermeister

BREMEN-OBERNEULAND  
Landgutweg 27, Ruf 25 24 46

Ausführung sämtlicher  
Malerarbeiten

## W. Hennig KG.

Klempnerei · Heizungsbau

BREMEN  
Osterholzer Heerstraße 85  
Ruf 45 10 63

# Hoch- u. Tiefbau

G. m. b. H.

DELMENHORST, Berliner Straße 100  
Ruf 32 07

sonderes und es lohnt sich, Rückschau und Ausschau zu halten in einer Zeit, die in Gefahr ist, immer unpersönlicher und vielleicht sogar menschenunwürdiger zu werden. Ich bitte Sie daher sehr herzlich um Anregungen und Hinweise.

Nun zu einigen aktuellen Aufgaben und Themen des Tages.

### I. Landesplanung

Die „Aufbaugemeinschaft Bremen“ hat 1968 einen wissenschaftlichen Auftrag an die „Arbeitsgruppe Standortforschung an der Technischen Hochschule Hannover“ gegeben. Es soll kein neues Gutachten entstehen, denn gutachtliche Untersuchungen für die Region Unterweser haben wir in Hülle und Fülle. Unser Auftrag an das Institut lautet: die Erarbeitung des Planungskonzeptes für den Verbandsplan der Region Unterweser. Diese Arbeit wird etwa Mitte dieses Jahres vorliegen und allen Mitgliedern der Kreistage und den Landtags- und Bundestagsabgeordneten der Region übersandt.

Daß die Mitglieder und Förderer der Aufbaugemeinschaft Bremen sie ebenfalls erhalten, ist selbstverständlich, denn sie haben durch ihre Spenden diesen Auftrag ermöglicht. Nun werden Sie sicherlich fragen, was wird mit diesem Auftrag, mit diesem Arbeitskonzept erreicht?

Die „Aufbaugemeinschaft Bremen“ verfolgt seit Jahren mit großer Sorge, daß im norddeutschen Raum, von der holländischen Grenze bis zur dänischen Grenze auf dem Gebiet der Landesplanung wenig geschieht. Aus Untersuchungen wird deutlich, wenn bis etwa 1975 im nordwestdeutschen Raum, d. h. auch hier in unserer Region, kein arbeitsfähiger Planungsverband durch Legislative und Exekutive entstanden ist, ja ich darf es einmal sehr banal und hart sagen, der Zug für uns abgefahren ist.

Aus dem vorliegenden Raumordnungsbericht der Bundesregierung vom 12. 3. 1969, Bundesdrucksache V/3958, zitiere ich einige Sätze wörtlich:

„Im großräumigen Vergleich kann aus der regionalisierten Prognose als wichtigstes Ergebnis gefolgert werden, daß sich die relative Entwicklungsschwäche des nördlichen Bundesgebietes bis 1980 fortsetzen wird. Eine Zusammenfassung der Struktur und der Standortkomponenten zeigt in der Entwicklung bis 1980 für Norddeutschland eine zweifache Benachteiligung:

#### Standort

Süddeutschland  
Westdeutschland  
Norddeutschland

#### Struktur

Vorteile Vorteile  
Nachteile Vorteile  
Nachteile Nachteile

Daß heißt ganz nüchtern, wenn in den nächsten Jahren nichts geschieht, wird die Bevölkerung weiter aus dem nordwestdeutschen Raum abwandern in den Westen und in den Süden, d. h., unser Raum wird immer menschenleerer. Es ist eine sehr bittere Wahrheit und es ist gut, daß endlich diese Tatsachen einmal sehr nüchtern und deutlich zu Papier gebracht wurden.

Was ist nun zu tun? Ich bin mit vielen Herren aus der Region der Meinung, daß alle Bürger dieses Raumes, die um diese Dinge wissen, sich ernstlich mit darum bemühen, daß kurzfristig der Planungsverband für die Region Unterweser entsteht. An diesen Planungsverband müssen unbedingt durch einen Staatsvertrag zwischen den Regierungen in Hannover und Bremen Hoheitsrechte abgegeben werden. Dieser Planungsverband hat dann den Verbandsplan oder auch Entwicklungsplan genannt, zu erarbeiten und zu beschließen u. a. m.

Durch unseren wissenschaftlichen Auftrag haben wir versucht mit dazu beizutragen, daß dieser kommende notwendige Verband das Planungskonzept dann schon in die Hand bekommt, um sofort zu beginnen. Neben dem Planungsverband können dann Entwicklungsgesellschaften, die in letzter Zeit viel von sich reden machen, durch verschiedene Abgeordnete des Bundes und der Länder tätig werden.

Sie können aber eigentlich erst tätig werden, wenn der Planungsverband durch die Verbandsversammlung den Verbandsplan festgestellt hat. Sicherlich können die Entwicklungsgesellschaften dem Verband zuarbeiten. Sie sind auch aus unserer Sicht notwendig, sie können aber nicht den Planungsverband ersetzen und hoheitliche Aufgaben übernehmen.

Diese zwingend notwendige Aufgabe ist u. E. die erste und vornehmste Aufgabe aller Mitbürger in der Region, die in der Legislative, d. h. z. B. in den Kreistagen und Bremer Bürgerschaft tätig sind. Diejenigen also in der Legislative, die schon jetzt die Verantwortung für diesen Lebensraum tragen.

Das Zusammenfinden zu einer Planungsgemeinschaft in einem so unterschiedlich gewachsenen Raum wie hier an der Unterweser setzt natürlich voraus, daß jeder bereit ist, zugunsten der großen Gemeinschaft in Einzelfragen auch einmal zurückzustecken. Der Erfolg in dem größeren Raum wird dann wieder den Ausgleich für das persönliche Anliegen in ganz kurzer Zeit bringen.

Die Mitglieder der Landtage und des Bundestages, die in diesem Raum leben und ihren Wohnsitz haben, sollten sich mit eigenen Wünschen und Vorstellungen zurückhalten. Sie sollten vielmehr den Kollegen der Kreistage behilflich sein, die Gemeinschaft in der Region Wirklichkeit werden zu lassen.

Daher sollte schnellstens durch Fachleute der **Idealentwurf einer Verbandssatzung** erarbeitet werden. Parallel dazu wäre der **Entwurf eines Staatsvertrages** zu erarbeiten, der zwischen den Ländern Niedersachsen und Bremen zum Abschluß kommen muß, um die Region durch einen Planungsverband zur Ordnung und Leistungsfähigkeit zu verhelfen, damit dieser Lebensraum hier an der Unterweser wieder zu einem interessanten Wirtschafts- und Handelsplatz wird, der im internationalen Wettbewerb wieder seine Bedeutung gewinnt.

So hoffen wir durch unseren Auftrag an die Arbeitsgruppe Standortforschung mitgeholfen zu haben, daß die bereits in vollem Umfang laufende negative Entwicklung für unseren nordwestdeutschen Raum zum Stillstand kommt und sich eines Tages zu unserer aller Freude der Beginn einer wirtschaftlichen Blüte abzeichnet. Es ist aber notwendig, daß jeder an seinem Platz mitarbeitet, denn wir haben keine Zeit mehr zu verlieren.

In „Der Europäische Gemeindetag“, Heft 3/4 1968 ist zu lesen:

„Das, was wir jetzt anstreben, haben andere Länder in Europa bereits getan.

In Schweden wurde 1952 die Zahl der Landgemeinden von 2365 auf 904 vermindert.

In Italien wurde die Zahl der Gemeinden nach dem 2. Weltkrieg um etwa 20 Prozent reduziert.

In den Niederlanden gibt es 908 Gemeinden, in Großbritannien sind es 1200, bei uns in der Bundesrepublik 24 000.

Die Verwaltungsorganisation unseres Landes ist in ihren Grundlagen 150 Jahre alt.“

## II. Einige Einzelaufgaben

### 1. Flughafen

Die von uns erarbeitete kleine Denkschrift und die auf der letzten Jahreshauptversammlung gegebenen Hinweise haben ein überraschendes Echo und Interesse ausgelöst. War doch unsere Institution bis heute die einzige, die ein positives Wort für diesen Verkehrsträger fand. Dem einzigen, dem unsere Kritik nicht ganz nach der Mütze war, war der zuständige Herr Senator selbst. Er verfaßte eine 9 Seiten lange Aktennotiz und schrieb darüber „Randnoten“.

In Zusammenarbeit mit einem erfahrenen Flieger und Mitinhaber eines großen Handelshauses sind wir dem Herrn Senator unsere Antwort allerdings nicht schuldig geblieben, denn wir meinen, daß auch kritische Hinweise und



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

Großglaserei

## Georg Pusch

Werkstatt für moderne

Verglasung

BREMEN, Rückertstraße 34  
Ruf 50 33 37

## HEINR. THOM

ZENTRALHEIZUNGEN - KOKS - OEL - GAS

BREMEN

Brinkstraße 15/17, Telefon 38 74 59

Bremer Brunnenbau

## Hugel & Gansch

Bodenuntersuchungen und  
Betonbohrpfähle  
Preßbetonpfähle  
Sickerbrunnen

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

Heinrich A. Block

Glasschleiferei, Spiegelfabrik  
Marmorwarenfabrik

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

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

## ANTON MEYER

Eisenbeton — Hoch- und Tiefbau

BREMEN, Neustadtswall/Ecke Schulstraße

Ruf 50 21 30

Sauberkeit  
Schütz  
Sicherheit



## BREMER BÜRGERSTEIG-REINIGUNG

Haftpflichtversichertes motorisiertes Reinigungswerk  
Bremen, Büro und Lager: Wendtstraße 36

**Tel. 441166**

# Isoschaüm

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

Ausführung und Beratung durch

**NEUE BAUSTOFFE HOTING & CO.**  
**NEBA-AKUSTIK-BREMEN**  
Industriehafen 55 - Ruf 64 02 21

# PAUL DASENBROOK

MALERMEISTER



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

## FULGURIT

Der große deutsche Asbestzement-Hersteller liefert für die Bauwirtschaft:

Wellplatten  
Dachplatten  
Fassadenplatten  
Plantafeln  
Trennwände  
Fulgupal-Innenbautafeln  
Fensterbänke  
Rohre und Formstücke  
Regenrinnen und Fallrohre  
Lüftungsanlagen  
Blumengefäße  
Fulguplast-Lichtplatten

## FULGURIT

Wegbereiter wirtschaftlicher Bauweise

Fulgurit-Gruppe • Vertrieb  
305 Wunstorf • Postfach 208

Bemerkungen von Mitbürgern dem Ruf und dem Rang eines bremischen Senators keinen Abbruch tun. Im nächsten Heft „Der Aufbau“ können Sie unsere 2. Stellungnahme lesen.

### 2. Rote Verkehrszelle

Mit drei Denkschriften, die alle ineinandergreifen, haben wir Stellung zu städtebaulichen Fragen in der „Roten Verkehrszelle“ **genommen**. Das ist der Raum zwischen Obernstraße — Wall — Ansgari- und Sögestraße, für den durch den Bau eines neuen Kaufhauses die Struktur unserer Stadt, insbesondere für den **Verkehrsablauf, Gefahr im Verzuge ist**. Der gefundene Kompromiß behebt unsere berechtigten Sorgen nicht. Wir haben nach wir vor den Eindruck, daß hier zugunsten dieser Zelle den Nachbarräumen Beschränkungen und Belastungen auferlegt werden, die nicht gerechtfertigt sind.

Man kann nicht einen Raum wirtschaftlich, baulich und verkehrlich zugunsten nachbarlicher Räume bevorzugen. Ende dieses Monats wird die Baudeputation vielleicht die Planauslage beschließen. Jeder Bürger hat das Recht, **ausgelegte Bebauungspläne einzusehen und Bedenken anzumelden, wenn er für seine Stadt eine Fehlentscheidung kommen sieht**. Z. Z. möchte man wünschen, daß viele Mitbürger von diesem Recht Gebrauch machen.

In den letzten Monaten bin ich fast jeden Tag von Mitbürgern nach der Voreingehmigung gefragt worden.

Der Herr Bürgermeister und der Herr Bausenator haben zu Beginn der Diskussion um den Neubau in der Roten Zelle erklärt, daß es eine Voreingehmigung nach § 33 Bundesbaugesetz nicht geben würde, bevor die Bürgerschaft den Bebauungsplan beschlossen habe.

Noch bin ich der Zuversicht, daß das gegebene Wort gehalten wird.

### 3. Sögestraße — Ideenwettbewerb

Die Anlieger der Sögestraße haben für einen Ideenwettbewerb rd. 52 000 DM durch Umlage aufgebracht. Die Stadtgemeinde gab 22 000 DM. Nun liegen die Entwürfe für die Fußgängerzone ab Knochenhauerstraße bis Obernstraße vor, gleichzeitig die Entwürfe für die Fußgängerunterführung Sögestraße/Wall. Daß man diese Baumaßnahmen verschiebt auf die nächste Legislaturperiode, ist gegenüber den vielen Fußgängern und der Wirtschaft nicht ganz verständlich.

### 4. Hochgarage auf dem Katharinenklosterhof

Diese Hochgarage hat in erster Linie dem Kunden und dem Besucher der Stadt zu dienen. Die Versuche, besonders die der Polizei, den Bau abzulehnen und hinauszuschieben, geben Zeugnis von einer wirtschaftsunfreundlichen Einstellung. Die Shopping-Center um Bremen herum, Dodenhof, Meyerhoff u. a. m., sind doch nur entstanden und konnten diese Größe erreichen, weil wir in Bremen die **auswärtigen Besucher** Karussell fahren lassen und sie durch rote Bons an der Windschutzscheibe verärgern und das an Sonnabenden, wo alle Büros geschlossen sind.

In diesem Zusammenhang muß eine alte Forderung wiederholt werden, d. h. die Überprüfung der Verkehrszellen. Zu versuchen, die Zellen noch kleiner zu machen, ist falsch, man muß sie vergrößern. Die Altstadt als eine Zelle ansehen und den Wall mit Einbahnrichtung befahren und ihm wieder zu der Möglichkeit zu verhelfen, daß hier auch Einzelhandelsgeschäfte sich mit Erfolg niederlassen können und damit den Ruf unserer Stadt als Einkaufszentrum in der Region heben.

### 5. Ladeverkehr

Der Verkehr auf den Straßen, die für den fließenden Verkehr da sein sollen, muß von dem **Ladeverkehr** befreit werden. Wie oft haben wir schon diese Frage angesprochen. Warum werden die Ladehöfe und Ladestraßen nicht ausgebaut? Ich verweise nur auf die Ladestraße für den Abschnitt Altenwall (die Marterburg), auf den Ladehof Ecke Sögestraße/Wall/Knochenhauerstraße und Langenstraße, auf



den Blockinnenhof in der Neustadt am Neuen Markt, an der Bürgermeister-Smidt-Straße, an der Bornstraße usw.

Nicht nur hier in Ihrer Mitte gebe ich immer wieder den Hinweis, sondern auch als Mitglied der Deputation für das Bauwesen schon über 10 Jahre. Es ist langsam furchtbar, diese Bettelei für unsere Stadt. Bei gutem Willen und Bereitschaft, die Rangfolge richtig zu setzen, könnte eine ganze Reihe von Ladehöfen und Ladestraßen bereits in Ordnung sein.

#### 6. Sanierung des Ostertorviertels

Richtig genommen und bei Licht besehen hat unsere Stadt gar keine Sanierungsgebiete, wie es in anderen Städten der Fall ist. Sicherlich gibt es Abschnitte, die man städtebaulich verbessern kann. Wir glauben aber, daß unsere Stadt finanziell gar nicht in der Lage ist, einen ganzen Stadtteil flachzulegen und neu aufzubauen. Daneben eine Universität zu bauen, unsere Häfen und den Flughafen in Takt zu halten, das Verkehrsnetz der Zeit entsprechend auszubauen und was häufig übersehen wird, das Kanalnetz in Ordnung zu bringen, das schon lange nicht mehr ausreicht.

Daher sollte man sich mehr als einmal überlegen, wo man tatsächlich sanieren muß, ja besser gesagt, wo man städtebaulich das eine oder das andere verbessern kann in Verbindung mit dem Bau von neuen Straßenzügen.

#### 7. Straßendurchbruch vom Häfen zur Weser

Es ist bitter notwendig, noch einmal daran zu erinnern und immer wieder daran zu erinnern, daß es ein Fehler ist und bleibt, wenn der Straßendurchbruch vom Häfen zur Weser in der bisher beschlossenen Breite von über 60 m durchgeführt wird. Eine solche breite Straße zerschneidet unsere Stadt, und es gibt keine menschenwürdigen Einrichtungen, um diesen Graben zu überwinden. Wenn Straßenzüge von dieser Leistungskapazität notwendig sind, dann löst man diese Straße auf in mehrere Straßenzüge übereinander oder nebeneinander. Vorschläge sind auch von der Aufbaugemeinschaft in Form einer Denkschrift 1965 gemacht worden. Leider haben wir bis heute nicht einmal eine Antwort erhalten.

Uns ist bekannt geworden, daß das Institut aus Nürnberg, das einen Auftrag zur Beratung der Stadt hat, in diesem Punkt unsere Ansicht teilt.

Die Planer und Soziologen sind hier mit uns einig, daß der im Augenblick so geplante Straßendurchbruch in voller Breite unsere Stadt zerteilt und damit, ich will es ruhig hart sagen, in diesem Abschnitt zerstört. Eine Stadt, die sich anschickt, eine Universität zu bauen, sollte einen solchen Fehler nicht begehen, zumal Mitbürger und Fachleute immer wieder auf diesen Fehler hingewiesen haben. Noch ist es nicht zu spät, hoffen wir, daß gemeinsam eine gute Lösung verwirklicht wird.

#### 8. Altes Gymnasium

Noch eine Randbemerkung im Zusammenhang mit der Sanierung Ostertorviertel. Es geistert durch unsere Stadt die Nachricht von der Verlegung des Alten Gymnasiums aus der Altstadt ins Findorffviertel, wo jetzt das Gartenheimgebiet Findorff-Weidedamm ist. Sollten Planer unserer Stadt wirklich diesen Gedanken gefaßt haben, so wäre das in unseren Augen ein Schildbürgerstreich. Unsere Stadt wird sich auch später mit einer Universität nur ein altes Gymnasium leisten können und dieses Gymnasium muß so in unserer Stadt liegen, daß es von allen Stadtteilen erreicht werden kann. Der Ausbau des Alten Gymnasiums am alten Standort durch das Herauslegen der zweiten Schule ist möglich.

Wenn man dort unbedingt nicht bleiben will, dann soll man in den Raum um den Häfen/Ostertor gehen, wo es zentral erreichbar ist. Wir hoffen, daß von der Sache her eine überzeugende Lösung gefunden wird.

#### 9. Ältere Wohnquartiere

Dann beobachten wir, daß unsere Planer statt ältere Wohnquartiere zu schützen, Pläne erarbeiten, daß man in die Innenräume weitere Wohnblocks bauen kann.

In Zukunft wird der Wert einer Stadt mit daran gemessen, wie der Wohn- und Freizeitwert ist. Diese grünen Räume

## Trümper & Wessels

Straßen- und Tiefbau



BREMEN, Habenhauser Landstraße 38  
Ruf 57 06 27

## Anstrichprobleme?

Fragen Sie stets nach REESA!

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

**SUDING & SOEKEN**

L A C K F A B R I K

BREMEN-HEMELINGEN, Funkschneise 8

Stadtlager: Langenstraße 112

## 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

## 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  
Katrepeier Straße 44/46  
Ruf 32 25 50



Tischlerhölzer aller Art  
Spezialität: Afrikanische Tropenhölzer  
liefert

## ENNO ROGGEMANN

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

**Wir bringen  
die Kunden**

**mit Bus  
und Bahn**

**mitten in die City**

**Bremer Straßenbahn AG**

innerhalb eines Wohnblocks sollte man durch Bebauungspläne, wenn noch keine vorhanden sind, schützen und nicht erlauben, daß weitere Bebauungen in diesen Innenzonen genehmigt werden.

**Hier hat die Würde des Menschen und der Schutz der Familie höher zu stehen als materielles Wünschen und Denken von einzelnen in Form von Bauherrn oder Gesellschaften.**

Auch dieses Problem haben wir in der Vergangenheit des öfteren angesprochen. Man begreift so recht nicht, warum es notwendig ist, immer wieder hieran zu erinnern. Es ist keine Kunst, freien Grund und Boden der Bebauung zuzuführen, es ist viel schwieriger und eine edlere Aufgabe, den Mut zu haben, um des Menschen willen diese Räume freizuhalten.

### 10. Bauhof

Am 31. Januar 1968 haben wir der Bürgerschaft und dem Senat ausführlich unseren Standpunkt unterbreitet. Ich darf verweisen auf Heft 1/68 „Der Aufbau“ mit dem genauen Wortlaut der Eingabe.

Wir sind auch heute mit dem BDA gleicher Ansicht, daß nur auf diesem Wege — über eine echte Gemeinschaftsarbeit — eine gute städtebauliche und wirtschaftliche Lösung für den Bremer Bauhof gefunden werden kann, den die Bürger der Stadt gern als ihren Bauhof annehmen werden.

Die Antwort von Herrn Senatsbaudirektor Dr. Rosenberg, wie sie in der BBZ vom 12. 4. 69 zu lesen war, ist für jeden verantwortlich mitdenkenden Bürger unverständlich und unbremisch, sogar ein wenig selbstherrlich.

### III. Gemeinsame Verantwortung für unsere Umwelt

In den vergangenen Jahren habe ich immer zum Schluß meiner Ausführungen unsere gemeinsame Verantwortung angesprochen, nicht unbedingt unsere Umwelt, d. h. die Natur zu verbrauchen oder zu zerstören. Im Laufe eines Jahres konnte ich bei vielen Gesprächen beobachten und staunend zur Kenntnis nehmen, wie klein die Zahl der Bürger ist, die in vollem Umfange begriffen haben, was z. B. der Baum und die Landschaft in der Stadt oder in der Umgebung für den Menschen bedeutet.

In Sitzungen von Wirtschaftsverbänden beobachte ich immer wieder, daß man zur Antwort bekommt: „Ach, wenn der Baum weg muß, kann man ja einen neuen pflanzen“, oder „was tut es schon, wenn der eine oder andere beseitigt werden muß“. An einem praktischen Beispiel will ich Ihnen kurz aufzeigen den Wert eines Baumes und darf Sie bitten, es aufmerksam zur Kenntnis zu nehmen.

#### „Arbeitsleistung und Wert des Baumes“

Denken wir z. B. dabei an die Rotbuche bei der Mühle. Bäume vergrößern die Bodenoberfläche, auf der sie stehen, etwas um das 10fache. Die Zahl der Blätter freistehenden 100jährigen Buche geht in die Hunderttausende. Bei rd. 800 000 Blättern unserer Buche ergibt die Oberfläche dieser Blätter aneinandergelegt eine Fläche von rd. 1 600 qm, gegenüber nur 160 qm Standfläche des gleichen Baumes.

Eine solche Vergrößerung der Blattfläche um das 10fache wird bei Gras oder krautartigen Stauden nicht erreicht. Diese Fläche von 1 600 qm vergrößert sich nun noch durch die Öffnungen der Zellwände und dies zusammengenommen ergibt eine Gesamtoberfläche des Baumes von insgesamt 160 000 qm.

Der Baum ist eine einzigartige chemische Fabrik für die Reinhaltung bzw. für die Regenerierung der Luft. Unsere genannte Buche mit ihrer 1 600 qm großen äußeren Oberfläche verarbeitet bei günstigen Wetterverhältnissen pro Stunde und qm 2 400 g Kohlendioxyd, das ist die Kohlensäure aus rund 5 000 cbm Luft = dem Inhalt von 10 Einfamilienhäusern unter gleichzeitiger Abgabe von 1 712 g Sauerstoff.

Wenn die Buche 100 Jahre alt ist, hat sie demnach pro Jahr die Kohlensäure aus der Luft von 800 Häusern verbraucht oder von 2 Häusern pro Tag und somit die Luft in bezug auf CO<sub>2</sub> entgiftet. Da wir überall von Pflanzen und

Bäumen umgeben sind, sehen wir über diese großartigen Leistungen viel zu leicht hinweg.

Eine **Blattfläche von 25 qm** kann an einem Sonnentag ebensoviele Sauerstoff abgeben wie der Mensch im gleichen Zeitraum benötigt.

Im Innern der Städte sind umgerechnet Sauerstoff produzierende Pflanzenflächen von 30 qm bis 40 qm Grünfläche (Bäume, Sträucher, krautartige Pflanzen usw.) je Einwohner erforderlich, um diese Sauerstoffmenge zu produzieren.

Neben dieser Aufgabe, uns Sauerstoff zum Atmen zu vermitteln, hat der Baum noch eine andere Aufgabe. Durch seine Wasserverdunstung senkt er in den dicht bebauten Stadtteilen, wo die Sonne im Sommer aufheizt, die Lufttemperatur erheblich herab, und er filtert die Luft von Staub und Kernen. Messungen in Frankfurt z. B. haben den Nachweis erbracht, daß selbst nur 50 bis 100 m breite Grünflächen im Sommer eine Temperaturniedrigung bis zu 3,5° gegenüber der Stadtmitte bewirken. Dies entspricht einer Höherlegung dieses Stadtgebietes um 700 m bei der Temperaturabnahme von 1° je 200 m Höhenanstieg.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an den Vortrag von Herrn Dr. Kaufmann, Stuttgart, auf unserer Jahreshauptversammlung 1962, wo er berichtete von dem Hereinziehen von Grünzügen von den bewaldeten Höhen in den Talkessel, um das unerträgliche Klima in den Sommermonaten zu verbessern.

Beträchtlich ist ebenfalls die staubsenkende Wirkung des Baumes. Untersuchungen haben ergeben, daß zum Beispiel die Verschmutzungswerte der Luft in baumbestandenen Straßen sich auf nur 3000 Teilchen gegenüber 10 000 bis 12 000 Teilchen in baumfreien Straßen der gleichen Gegend belaufen (z. B. Falkenstraße, H.-H.-Meier-Allee etc.).

Der Wert eines einzelnen Baumes läßt sich nicht nach seinem Holzwert berechnen, vielmehr bekommt er seinen wirklichen Wert, wenn man errechnet, wieviel junge Bäume gepflanzt werden müssen, um das Ausmaß seiner Wohlfahrtswirkung, vergleichsweise unsere Buche, zu erreichen. In dem Beispiel unserer Buche, die ein Kronenvolumen von 2700 cbm besitzt, werden hierzu 2700 junge Buchenbäume mit einem Kronenvolumen von 1 cbm erforderlich, deren Beschaffung und Pflanzung rd. 135 000 DM kosten würden.

Dabei soll bei diesem Vergleich nicht verschwiegen werden, daß die Zahl der Ersatzbäume später (30 bis 50 Jahre) einen noch größeren Wohlfahrtswert erreichen, aber auf keinen Fall genügt es, einen daunenstarken Baum als Ersatz für einen oft sinnlos geopferten Baum zu bezeichnen. Dieser Vorgang spielt sich in den Diskussionen immer wieder ab, wo man sagt: „Regt Euch nicht auf, wir pflanzen ja einen neuen.“

Der Baum galt Jahrtausendlang als Symbol des Ewigen, des Bleibenden, des Beständigen. Eben dies fehlt uns heute in der Zeit der hektischen Hast und Unruhe.

In diesem Zusammenhang sollte auch festgestellt und gesagt werden, daß der Naturschutzbeirat beim Senator für Inneres scheinbar nur auf dem Papier besteht, und gerade dieser Kreis sollte den Mitbürgern ein wenig mehr vermitteln über diese großen Zusammenhänge. Wissen wir doch alle, daß in 10 und mehr Jahren die Freizeit einen noch viel größeren Anteil haben wird als bisher.

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 oben an setzen.

Ich habe auch in diesem Jahr drei Problemkreise angesprochen

1. die Landesplanung für die Region, in der wir leben,
2. Einzelanliegen,
3. Der Mensch in seiner Stadt und die Erhaltung oder Vernichtung der Natur, die ihn umgibt.

Es wäre noch manches zu Einzelproblemen zu sagen, aber da haben wir die Möglichkeit zu einem persönlichen Gespräch oder durch einen Anruf, uns gegenseitig Hinweise zu geben, und dazu möchte ich aufrufen, dies zu tun.

Zum Schluß glaube ich, daß Herr Professor Jürgensen uns nunmehr in seinem gleich beginnenden Vortrag noch manches sagen wird, was es gilt gemeinsam zu beachten, wenn wir unsere Umwelt von morgen gestalten.

Beim Überdenken meiner Ausführungen und in Anbetracht der großen Aufgaben, z. B. für die Region, die es zu ordnen gilt, für den Verkehr und den Menschen in seiner Umwelt, halte ich es für sinnvoll, nicht eigene Worte an den Schluß zu setzen. So nehme ich einige Sätze aus dem Buch:

„Die großen Städte — Was sie zerstört und was sie retten kann.“ von Gody Suter.:

In der großartig ausschweifenden Diskussion über die zeitgenössische Baukunst und den modernen Städtebau geriet das Einfachste und Klarste völlig in Vergessenheit: die Tatsache nämlich, daß nicht die Häuser eine Stadt ausmachen, sondern ihre Bewohner, die Städter. Unsere Städte sind keine Städte mehr, weil ihre Bewohner als eine Art bewegliche Habe, mit der man umspringt wie mit dem lieben Vieh; als mobile Automaten, denen man jede Strapaze aufschwätzen und zumuten kann; als ein „sicherer Posten“, den man wohl in Rechnung setzt, dem man aber keine Rechnung zu tragen braucht. Die Städte sind keine Städte mehr, weil ein großer Teil der tüchtigen und wichtigsten Leute aus ihnen vertrieben worden sind.

Die großen Entwürfe haben noch immer, schon in den Barockstädten, einen Teil der Bewohner bedrängt und unterdrückt. Es wäre jetzt endlich an der Zeit, eine städtische Ordnung aufzubauen, die allen Städtern die gleiche Freiheit und die gleichen Chancen gibt. Es soll kein Talent, kein Leben und kein Raum, kein Quadratmeterchen Raum mehr verschwendet werden; je größer die Stadt, desto mehr ist von allem vorhanden. Wir müssen anfangen, alles zu nutzen, zum Wohl der Stadt und ihrer Bürger, zum Ruhm des großen, stolzen Staates, den Stadt und Bürger bilden.“

Seit Jahren laufen Bemühungen im Interesse des Stadtbildes, ohne alte Rechte des Eigentümers zu schmälern, um die Beseitigung von Resten einer alten Verladeanlage „Am Deich“ (Stephanibrücke) zur Weser. Die folgenden Zeilen lassen uns auf eine Lösung hoffen:

Hafenbauamt Bremen

28 Bremen, den 12. März 1969

Betr.: Verladebrücke zwischen dem Betriebsgrundstück Sandweg 2 der Reis- und Handels-GmbH und dem Weserufer.

Sehr geehrter Herr Iversen!

Ich hatte in dieser Angelegenheit am 5. 3. 1968 ein Gespräch mit den Herren W. Haller und H. Hemmelskamp von der Geschäftsleitung der Firma Reis- und Handels-GmbH.

Durch den Bau der Hochstraße auf der Neustadtseite im Anschluß an die Stephani-Brücke sind Teile des Betriebsgrundstücks Sandweg 2 in Anspruch genommen worden. Ein gerichtlicher Vergleich zwischen der Stadtgemeinde Bremen (Senator für das Bauwesen) und der Grundstückseigentümerin soll unmittelbar vor dem Abschluß stehen. Dabei wird u. a. der Grundstückseigentümerin die Aufrechterhaltung des Rechtes zugesichert, im Luftraum der Straße „Am Deich“ eine Verladeanlage zur Weser errichten und betreiben zu dürfen. Ob es allerdings dazu kommen wird, mag dahingestellt sein.

Nach diesem Stand der Dinge ist die Grundstückseigentümerin nunmehr bereit, die heute noch vorhandenen Reste der alten Verladeanlage baldmöglichst zu beseitigen. Die Herren teilten mir mit, daß die Abbrucharbeiten schon an einen Unternehmer vergeben seien.

Ich habe dem Senator für das Bauwesen und dem Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr Durchdruck dieses Schreibens zugeleitet.

Hochachtungsvoll  
Klein, Oberbaurat

## Auszug aus der Denkschrift:

### „Gesunde Stadtstruktur“ — Bedenken und Empfehlungen für die „Rote Verkehrszelle“

(Heft 3, Aufbaugemeinschaft Bremen, März 1969.)

An den Hohen Senat  
der Freien Hansestadt Bremen

Unserer in der Satzung der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ festgelegten Aufgabe folgend und unter Auswertung vieler inzwischen empfangener Hinweise und Anregungen wird diese dritte Denkschrift „Bedenken und Empfehlungen für die Rote Verkehrszelle“ vorgelegt.

**Wir betonen, daß es keinesfalls unsere Absicht ist, der Errichtung eines Warenhauses in der Innenstadt Schwierigkeiten zu machen. Wir möchten nur erreichen, daß bei einem solch großen Neubau keine neuen städtebaulichen Fehler gemacht werden, die sich für das Leben in unserer Innenstadt sehr ungünstig auswirken können.**

Das Heft 3 bringt einen städtebaulichen Vorschlag für die Gestaltung der „Roten Verkehrszelle“, erarbeitet von den Mitgliedern unseres „Planungs- und Aufbauausschusses“, den Architekten BDA Friedrich Schumacher (Regierungsbaumeister) und Claus Hübener.

Diese haben ihren Vorschlag am 29. 1. 1969 direkt übersandt an:

die Herren Bürgermeister Koschnick,  
Senator Blase, Senator Löbert,  
Senator Eggers, Senator Dr. Borttscheller,

an die Fraktionen der Bremischen Bürgerschaft, an die Handelskammer Bremen, an die Handelskammer Bremen — Einzelhandelsabteilung —, an die Firma Horten.

Wir halten die Grundgedanken dieses städtebaulichen Vorschlages im Interesse der Allgemeinheit für so sinnvoll und richtig, daß wir Plan (siehe Anlage ■) und Erläuterung der Architekten nachfolgend veröffentlichen mit der Bitte, sich für die Verwirklichung der in diesem Vorschlag niedergelegten Gedanken einzusetzen.

**Es können für die Öffentlichkeit nicht nur die Gesichtspunkte der Schaffung möglichst großer Verkaufsflächen und allenfalls noch der Lösung des Kraftwagenverkehrs maßgebend sein, sondern es sollten auch die allgemeinen städtebaulichen Belange zu einer guten Lösung gebracht werden.** Das sind in diesem Falle Auflockerung des viel zu eng bebauten Altstadtviertels, eine gute bauliche Gestaltung mit möglichst klaren, eindrucksvollen Baukörpern, genügend Freiraum und gute Erschließung für den Fußgänger.

In diesem Sinne wird ein neues Projekt vorgelegt, das sich freimacht von den bisherigen Straßenzügen und Baulinien. Es berücksichtigt auch die bisherigen Stellungnahmen der Handelskammer und der Aufbaugemeinschaft. Es sieht für den unabweislich auftretenden Verkehr die notwendigen Straßenverbreiterungen und Freiräume vor und schafft einen klaren Baukörper, in dem sich nach unserem Wissen die Anforderungen des Hauses Horten unterbringen lassen.

In verkehrsmäßiger Hinsicht entwickelt das Projekt die Ideen aus dem Vorschlag der Aufbaugemeinschaft weiter. Die Kleine Hundestraße, die für den öffentlichen Verkehr nicht benötigt wird, ist jedoch aufgehoben worden, die Pelzerstraße hingegen beibehalten, aber so abgewinkelt, daß eine übersichtliche rechtwinklige Einführung in die Knochenhauerstraße erfolgt. Sie soll nur in einer Richtung befahren werden; lediglich der Ladeverkehr zum Hause Horten könnte auf einer Fahrspur in entgegengesetzter Richtung geleitet werden. Auch in der Papenstraße ist der Fahrverkehr nur noch als Einbahnverkehr vorgesehen (Zufahrt von der Turbinenkreuzung und Anfahrt über die Hochgarage Mitte und die Warenhäuser). Dadurch kann sich der gesamte Fahrverkehr kreuzungsfrei abwickeln.

Die Hochgarage erhält für den zusätzlichen Verkehr des Warenhauses eine Erweiterung für ca. 350 Pkw in den

Obergeschoss; im Erdgeschoß erhält sie zwei neue Ausfahrten nach Norden und nach Süden, so daß sich der verstärkt ausfahrende Verkehr ebenso wie der einfahrende Verkehr auf zwei Straßenzüge verteilt.\*)

Der Ladeverkehr für das Kaufhaus Horten kann sich in einem geschlossenen Ladehof zwischen Pelzerstraße und Gr. Hundestraße abspielen, soweit nicht das Untergeschoß der Hochgarage mit der jetzigen besonderen Zu- und Abfahrt dafür benutzt werden kann. Der ausfahrende Verkehr aus der Gr. Hundestraße, insbesondere der schwere LKW-Verkehr der Warenhäuser, wird zur Entlastung der Turbinenkreuzung Ansgaritor ausschließlich über die Pieperstraße nach Süden abgeleitet. Dadurch ergibt sich sowohl von der Oberstraße her über die Papenstraße, wie auch vom Ansgarikirchhof und Hochgarage Brill eine kreuzungsfreie Fußgängerverbindung zum Warenhaus Horten.

Der Vorschlag erlaubt dem Bauherrn ein wirksam zur Geltung kommendes Haus zu erstellen in der aus Presseveröffentlichungen bekannt gewordenen erwünschten Größenordnung.

#### Zusammenfassung:

1. Der Verkehrsablauf ist im Grundsatz so geblieben wie in Heft 2 empfohlen (siehe Plan).
2. Dem Fußgänger wird in noch größerem Maß der ungestörte Zugang und die ihm zukommende Bedeutung eingeräumt. (Siehe Heft 2, Seite 4, tägl. ca. 50 000 Fußgänger). Somit findet der Mensch als Kunde und Besucher der Stadt in dem Vorschlag die Beachtung und Würdigung, die er mit Recht erwarten kann. Jedes Unternehmen und Gemeinwesen, das diese Frage nicht befriedigend löst, wird sehr bald die Quittung bekommen: d. h. die Stadt wird immer uninteressanter werden.
3. Für den unabweislich auftretenden zusätzlichen Kraftwagenverkehr ist eine erhebliche Erweiterung der Straßen und sind ferner Einstellmöglichkeiten vorgeschlagen worden.
4. Der Vorschlag der Architekten ermöglicht die Erweiterung der Hochgarage Gr. Hundestraße um ca. 250 bis 350 Parkplätze in den Obergeschossen. Eine Verbindung von den Parkgeschossen der Hochgarage zu den einzelnen Verkaufsetagen des Kaufhauses sollte auf keinen Fall hergestellt werden, damit die Wettbewerbsneutralität in unserer Stadt bestehen bleibt. Garagenteile dürfen auch nicht als Teileigentum überlassen werden. Eine öffentlich rechtliche Parkplatz-Gesellschaft und die Stadtgemeinde dürfen keinen Anlieger bevorzugen.
5. Mit dem Kaufhausneubau sollte wie in Hamburg ein Luftschutzraum entstehen (siehe Heft 2, Seite 4, Ziff. 4), denn es ist zu bedenken, daß sich täglich ca. 1800 Mitarbeiter und ca. 50 000 Kunden im Hause befinden.
6. Eine Baugenehmigung sollte vor Beschlußfassung über den neuen Bebauungsplan durch die Bremische Bürgerschaft nicht gegeben werden; denn die Tatbestände nach § 33 Bundesbaugesetz liegen u. E. nicht vor.
7. Der städtebauliche Vorschlag der beiden Architekten entspricht fast genau dem größten Horten-Warenhaus, das vor drei Monaten in Hamburg eröffnet wurde. Die Anlage ■ zeigt einen Querschnitt durch dieses Hamburger Haus, wie er von der Firma Horten in der Anzeige vom 26./27. 10. 1968 im Hamburger Abendblatt veröffentlicht wurde. Aus dem Begleittext gehen Größenangaben hervor. Es besteht unseres Erachtens bei der Größe der Stadt Bremen gegenüber Hamburg und bei dem nicht so dicht besiedelten Umland kein Anlaß, über die Größe des Hamburger Hauses hinauszugehen, zumal gerade dadurch ernste städtebauliche Schwierigkeiten ausgelöst werden.

Wenn vom Bauherrn dennoch ein größeres Haus als in Hamburg gewünscht wird, so sollte das in unserer engen

\*) Die Restverpflichtung, vermutlich ca. 700 Stellplätze, wäre durch Zahlung an die Bremer Parkplatz G. m. b. H. abzulösen, wie es bisher alle bremischen Firmen verpflichtet waren zu tun.

City nicht durch die weitere Inanspruchnahme von öffentlichem Grund und Boden, sondern durch eine zusätzliche Verkaufsetage verwirklicht werden. Das öffentliche Interesse an einer funktionsfähigen Stadt hat Vorrang vor privatwirtschaftlichen Interessen. Der Bauherr sollte wie die anderen Bremer Warenhäuser und viele große Fachgeschäfte ein eigenes **Zentrallager am Stadtrand** errichten und dieses nicht in dem geplanten Warenhausbau unterbringen, was aus Verkehrsgründen auch zwingend abgelehnt werden muß. Die Grundfläche reicht aus, um (wie der Hamburger Schnitt zeigt) einen Baukörper zu errichten, der die geplante Verkaufsfläche besitzt, ohne Grund und Boden an der Knochenhauerstraße in Anspruch zu nehmen.

Dieser Vorschlag kann auch vom Bauherrn nicht so ausgelegt werden, als ob Kräfte in unserer Stadt, die sich mit dem Problem der „Roten Verkehrszelle“ befaßt haben, Gegner des neuen Kaufhauses sind und den neuen Wettbewerber beschneiden möchten. **Der Vorschlag mit der Größe des Kaufhauses in Hamburg sollte bei der viel kleineren Stadt Bremen vielmehr von dem Bauherrn als fair angesehen werden.**

8. Es besteht auch nicht die Notwendigkeit, über die **Bauhöhe** der nachbarlichen Großhäuser, wie z. B. Karstadt, hinauszugehen. Hier sollte auf keinen Fall ein Präzedenzfall geschaffen werden. Das **Zentrallager** am Stadtrand muß zu einer baupolizeilichen Auflage erhoben werden.

9. Im städtebaulichen Geschehen ist es nichts Außergewöhnliches, wenn ein **Grundstückseigentümer** durch einen neuen Bebauungsplan Flächen, die er aus seiner Sicht gern bebauen möchte, nicht bebauen kann. Bebauungspläne sollen die Funktionsfähigkeit der Stadt erhalten und nicht dem Anliegen von einem oder wenigen Grundstückseigentümern dienen.

Das in dem Vorschlag der Architekten behandelte Gebiet sollte als eine funktionsfähige Einheit gesehen werden. Der Vorschlag wird aber nicht besser, wenn man beispielsweise den vorgeschlagenen Freiraum an der Knochenhauerstraße, der die Stadt auflockert und den Fußgängern dient, und zwar den Berufstätigen wie auch den Kunden, aufgibt zugunsten materieller Vorteile, von welcher Seite sie auch immer kommen mögen.

10. Wir haben den Eindruck, daß der von den Architekten vorgelegte Vorschlag den zuständigen Gremien unserer Stadt einen Kompromißvorschlag an Hand gibt, der auch bei den Verantwortlichen der Wirtschaft (z. B. den Kammern), den am Städtebau besonders interessierten Mitbürgern und ihren Institutionen Zustimmung erhalten kann.

Der Entwurf löst sich von den historisch gewordenen, oft zufälligen Grenzen der Grundstücke und Straßen. Er schafft der neuen Bauaufgabe einen ihr gemäßen Bauplatz und ermöglicht ihr einen klaren Baukörper. Er berücksichtigt zugleich die Interessen der Allgemeinheit und



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

Mitglied der Elektro-Gemeinschaft

### 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 Schütftbeton

BREMEN, Delbrückstraße 12

Telefon 34 10 37



# DIE SPARKASSE IN BREMEN

BREMENS ÄLTESTES GELDINSTITUT – GEGRÜNDET 1825

mit über 900000 Einzelkonten

bedient und berät in allen Geldangelegenheiten



Das Sparkassenbuch bildet die Grundlage für die Kapitalbildung

## Grether & Meier

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

## A. G. RÖHRS & CO.

Kies- und Sandbaggerei

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



**KARL A. MÜLLER & CO.**  
BAUUNTERNEHMUNG



**HOLZWERKSTÄTTEN**

## Fliesen und Marmor WALTER PLASS

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

### Willi Heinz

Schlosserei und  
mechanische Werkstatt

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

### Georg Kröger

Baunternehmung

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



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

INHABER ALFRED RAHLF

BREMEN

Hemmstr. 499 - Fernruf 35 10 02

sichert gute Belichtungs- und Belüftungsbedingungen für die angrenzenden Grundstücke. Das bisher wenig geordnete Quartier kann hierdurch Charakter erhalten.

Der § 15 der Baunutzungsverordnung brauchte dann zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit unserer Stadt nicht herangezogen werden. Die Empfehlungen wollen helfen, eine befriedigende Lösung zu finden.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

Der Vorstand  
(G. Iversen) (Dr. E. Körner) (H. Offermann)

Trend ist also nicht Schicksal!  
Das Schicksal einer Stadt ist in unserer eigenen Hand,  
und nur wir können es schmieden!

von Viktor Gruen, Architekt und Stadtplaner:

### Aufbaugemeinschaft Bremen

Bremen, 3. April 1969

An Senator für Häfen,  
Schiffahrt und Verkehr

Sehr geehrter Herr Senator Dr. Borttscheller!

Kurz vor der Bürgerschaftssitzung am 6. 11. 1968, in der die Anfrage der SPD-Fraktion zur Entwicklung des Flughafens Bremen beantwortet und diskutiert werden sollte, wurden mir Ihre „Randnoten“ zur Denkschrift der „Aufbaugemeinschaft Bremen“ „Gesunde Stadtstruktur“ — Fragen und Anregungen zum Ausbau des Flughafens Bremen — übergeben.

Die Denkschrift wurde nicht von mir allein erarbeitet. An der Formulierung und an dem Zusammentragen der Tatbestände und Argumente haben Mitbürger aus allen Lebensbereichen unserer Stadt mitgewirkt. Die Denkschrift trägt daher drei Unterschriften. Dies vorausgeschickt haben wir überlegt, ob es der Sache dient, auf Ihre Gedanken zu dieser Arbeit der Mitbürger zu antworten. Ihre Stellungnahme enthält eine ganze Reihe von bedenklichen Argumenten und Urteilen. Nach der Debatte in der Bürgerschaft haben wir interessante Veröffentlichungen im Handelsblatt zum Thema „Luftfracht“ lesen können. So u. a. im Handelsblatt vom 13. 1. 1969 den Artikel „Stadtnahe Luftfracht-Terminals sind keine Utopie“ — Gute Erfahrungen mit dem Luftfrachthof in Shinagawa Japan —. Ein Satz aus diesem Bericht wird hier wörtlich wiedergegeben: „Die unmittelbare Nachbarschaft zum ‚nassen Hafen‘ ermöglicht zudem eine Zusammenarbeit, wie sie in anderen Hafenstädten immer noch Wunschtraum blieb.“ Auch die Berichte von den neuen Abfertigungsanlagen in Hannover und Düsseldorf sind beachtenswert.

Der Bericht des Weser-Kurier vom 6. 2. 1969, „Landehilfen reichen nicht mehr aus“, ist eine typische negative Werbung für unseren Flugplatz und für unsere Stadt. Ihr vielleicht sofort aufkommendes Gegenargument „wir sind nicht zuständig“ würde uns nicht überzeugen und hebt die negative Werbung nicht auf.

Von Mitgliedern, denen man Fachkenntnisse dieses Verkehrsbereiches abnehmen muß, erhielten wir die Empfehlung, im Interesse der Sache eine Stellungnahme zu Ihren „Randnoten“, aber in erster Linie im Interesse der Aufgabe um den weiteren Ausbau des Flughafens abzugeben. Zu den ironischen Bemerkungen auf vielen Seiten der „Randnoten“ über die Mitarbeit des Bürgers wollen wir uns nicht im einzelnen äußern. Wir finden es aber wenig schön, wenn ein Senator in solchen Formulierungen über die Mitarbeit des Bürgers urteilt. Es ist u. E. ein legitimes Recht des Bürgers, sich in Kritik und Anregung zu den Aufgaben des Tages und der Zeit zu Wort zu melden. Nicht mehr und nicht weniger haben Mitbürger bei der Erarbeitung dieser Denkschrift getan. Unsere Gemeinschaft empfindet es als unschön, wenn auf Seite 6 ihr Vorsitzender und sein Betrieb indirekt als Vergleichsbasis angesprochen werden.

Sehr geehrter Herr Senator, Ihre Feststellung, ein Einzelhandelskaufmann „schlägt nicht mehr Stiefel über den Leisten als er sich leisten kann“, ist falsch. Das Einzelhandelsgeschehen wird von dem Geschmack des Kunden, von der Mode und der Industrie, also den Verbrauchern und den Produzierenden, bestimmt. Der Handel muß den Geschmack des Kunden weitgehend errahnen. Er muß also das Risiko eines größeren Lagers eingehen als eine nüchterne Berechnung ihm aufgibt. Hätten Sie im Blick auf den Flughafen das Risiko — das Wagnis der Zukunft — ein wenig mehr auf sich genommen, sähe es um unseren Flughafen besser aus.

Auf Seite 6 vermerken Sie weiter, daß es keinen Rechtstitel gibt, das Bauen in der Nähe von Flughäfen zu verbieten. Das ist richtig und allgemein bekannt, aber es gibt Rechtstitel in Form von Bebauungsplänen, was in der Umgebung eines Flugplatzes gebaut werden soll. Im Rahmen der bisher zum Abschluß gekommenen Bebauungspläne hätte die Bebauung ohne weiteres so geordnet werden können, daß ein Ärger dieses Umfanges nicht aufgetreten wäre. Wir erinnern nur an die Differenzen um den Bebauungsplan 581. Die „Aufbaugemeinschaft Bremen“ hat gerade in diesem Zusammenhang sehr viel persönliche Vorwürfe einstecken müssen, weil sie vor der Beschlußfassung dieses Bebauungsplanes durch eine „rote“ Denkschrift gewarnt hat. Die Entwicklung des Luftverkehrs und das Wirtschaftsgeschehen haben unseren Standpunkt längst bestätigt.

Auf Seite 5 oben wird vermerkt, daß in den letzten Jahren keine Bewerber bei der Flughafenverwaltung in dem Sinne wie in der Denkschrift angesprochen vorstellig geworden sind. Sehr geehrter Herr Senator, es ist Ihnen seit Jahren bekannt, daß die Wirtschaft und die Verkehrswirtschaft nicht gleich durch ihre Vertreter Pläne offen auf den Tisch legen und Ihre Verwaltung aufsuchen. Es bleibt bei unserer Feststellung: eine Gemeinschaft von vier Frachtlinien (drei aus der Neuen Welt, eine aus der Alten Welt) haben das Feld in Ihrer Verwaltung und im Flughafen sondiert. Die Mitarbeiter der Verwaltung, die mit der Wirtschafts- und Verkehrsförderung zu tun haben, müssen u. E. bei harmlosen Informationen und Rückfragen sehr viel hellhöriger sein. Das moderne Management der Wirtschaft kann gar nicht anders vorgehen, um nicht gleich der Konkurrenz die eigenen Pläne preiszugeben.

Wir baten ein Mitglied der Aufbaugemeinschaft — selbst Flieger und Mitinhaber eines bedeutenden Bremer Handelshauses — aufgrund der besseren Fachkenntnisse um eine Stellungnahme zu Ihren „Randnoten“. Wir wollen Ihnen damit Gedanken weitergeben, wie sie bei Bremer Kaufleuten zu finden sind, und wie man über das Thema „Ausbau des Bremer Flughafens“ denkt. Diese Erkenntnis kann u. E. Ihrem Hause und der Sache nur dienlich sein, denn letzten Endes soll der Flughafen unserer Stadt unserer Wirtschaft und den Bürgern dienen. Das Mitglied schreibt uns folgendes:

„Mit Dank erhielt ich Ihr Schreiben vom 13. d. M. mit der Antwort von Herrn Senator Dr. Borttscheller auf Grund der Flughafendenkschrift. Hierzu gibt es eine ganze Reihe von Punkten, die nicht einfach hingenommen werden können. Anbei erhalten Sie die Fotokopie eines Artikels aus dem Weser-Kurier vom 20. 11. 1968. Ich nehme an, daß Sie diese Notiz inzwischen kennen. Hamburg hat also das wahrgemacht, was ich Ihnen und auch anderen Herren unserer Stadt häufig gesagt habe, nämlich daß in unserem Raum ein Flugplatz gebraucht wird, der vor allem den Überseeverkehr für Nordeuropa bewältigt. Hamburg ist uns also zuvorgekommen; denn wir hätten den Flughafen auch hier bauen können. Es wird von seiten der Verwaltung unserer Stadt und auch der einzelnen Herren, die es angeht, sehr viel dagegen zu sagen sein. Man wird versuchen, Entschuldigungen und Ausreden zu finden, aber eines will ich Ihnen sagen, man läßt sich in Bremen einfach alles nehmen, weil man den Dingen nicht nachgeht und

**Im Baumstoff = wie im Kohlenfach  
schätzt man den Namen  
STOLTENBACH**

## Franz Wilh. Felzmann

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

## Herbert Albinger

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

## Th. Pöpper

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

## H. Strangmann

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

## Beleuchtungshaus

*Berthold*

Elektrische Licht- u. Kraftanlagen - 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 Lobbendorfer Mühle 5

Fußboden-Ausstellungsraum: Lindenstr. 17

Telefon: 66 41 35

Blumenthal, Mühlenstraße 11

Telefon: 66 90 72

## Bernhard Fennekohl

Baugeschäft und Hersteller der  
Polyester-Garagen-Schwingtore

BREMEN-GROHN, Lesumstraße 1  
Ruf 66 10 84

## 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



## Strucks & Co

Ingenieurholzbau  
Zimmereibetrieb  
Greimbau

28 BREMEN - Westerholzstr. 39 - Telefon 45 00 27

## Helmut Hartwig Dachdeckermeister

vorm.: Diedrich Meyer

BREMEN · Moorstraße 12a  
Telefon 61 19 13

## Paul Hempel

Spezialgeschäft  
für Fliesenarbeiten

BREMEN, Wecholder Str. 19  
Ruf 56 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

keine Entschlossenheit zeigt. Man läßt sich von einer Handvoll Menschen, die sich zum Ziel gesetzt haben, den Flugplatz aus Lärmgründen zu verlegen oder zu schließen, einen ganz erheblichen Wirtschaftsfaktor einfach nehmen. Man zeigt diesen Leuten zu viel Entgegenkommen und informiert sie nicht über die Notwendigkeiten unserer heutigen Zeit. Hinzu kommt noch, daß die Lärmbekämpfung oberstes Gesetz aller Flugzeughersteller in der westlichen Welt geworden ist. Die ersten Erfolge sind enorm. Ich wäre in der Lage, den entsprechenden Herren unserer Stadt das erste flüsternde zweimotorige Flugzeug vorzuführen.

Die Größe des zukünftigen Hamburger Flughafens ist ganz deutlich darauf ausgelegt, das Großraumfluggerät aufzunehmen. Wenn Herr Dr. Borttscheller behauptet, daß dieses Fluggerät Bremen als Abflughafen nicht benutzen, sondern tief im Inland starten und landen wird, so ist Herr Dr. Borttscheller über die technischen Dinge nicht informiert.

Das Großraumfluggerät muß aus wirtschaftlichen Gründen einen Platz an der Küste haben; denn der Übergang in den Überschallflug kann nur über See erfolgen. Der Boom würde sonst bei dem Gewicht und der Größe der Maschine, ganz gleich in welcher Höhe das Überschreiten der Schallgrenze erfolgt, Zerstörungen auf dem Erdboden verursachen. Bei den heutigen Geschwindigkeiten ist es Unsinn zu behaupten, daß das Einzugsgebiet als Sammelplatz für die Fracht im Inland liegen muß. Auf Grund eingehender Untersuchungen kommen für ganz Europa nur zwei Abflughäfen in Frage, entweder der norddeutsche, dänische bzw. holländische Raum oder die Küste von Südfrankreich oder Spanien.

Wenn vom technischen Direktor der Lufthansa gesagt worden ist, daß vorläufig keine Großfrachter eingesetzt werden, so möchte ich besonders auf das Wort „vorläufig“ hinweisen, da in der Zwischenzeit die Lufthansa mit einer amerikanischen Flugzeugherstellerfirma über den Ankauf weiterer Jets verhandelt. Also auch der Großfrachter der Lufthansa ist im Kommen. Es stimmt, daß diese großen Maschinen sowohl Passagiere als auch Fracht befördern. Die Umwandlung von einem Passagier- zu einem Frachtflugzeug wird im innerdeutschen Verkehr aber auch auf den europäischen Strecken durchgeführt. Während der Nacht, wenn keine Passagiere da sind, sind die Maschinen mit Fracht unterwegs. So erreicht die Lufthansa einen rationelleren Einsatz ihrer Maschinen. Wenn die Jumbo Jets kommen, wird dieser Frachtverkehr auch auf die überseeischen Strecken ausgedehnt werden.

Aber warum klammert man sich immer an die Lufthansa? Es gibt inzwischen reine Frachtgesellschaften, allerdings in der Hauptsache amerikanische und kanadische. Wenn behauptet wird, daß das planmäßige Frachtliniengeschäft von vielen Genehmigungen der einzelnen Länder abhängt, so ist das wohl richtig, aber es ist grundsätzlich in allen Ländern nachzuweisen, daß groß ausgebaute Flughäfen durch das Angebot an zusätzlicher Kapazität die Linien automatisch auf sich lenken und durch Verhandlungen stets die entsprechenden Genehmigungen gegeben wurden. — In dieser Angelegenheit wurde ganz richtig der Flughafen Schiphol genannt. Ich möchte aber empfehlen, daß Sie sich einmal die Zuwachsraten geben lassen, denn diese sind ganz erheblich. Auch der neue Großflughafen von Hamburg wird anfangs nicht gleich den Riesenverkehr bringen, daß alle Bahnen und Hallen sofort voll ausgelastet sind. Das wird sicherlich einige Jahre dauern, aber man muß ja grundsätzlich erst einmal die Kapazität anbieten.

Ich entnehme den Zeilen von Herrn Dr. Borttscheller, daß man in Bremen erst auf Anfragen oder auf ein Geschäft wartet, bevor man etwas unternimmt. Bei dieser Methode werden wir immer hinterherhinken. Ich bin davon überzeugt, wenn man Bremen auch werblich als Luftfrachthafen forcieren würde, könnte man die entsprechenden Genehmigungen vom Bundesverkehrsministerium für zusätzliche Linien, auch wenn es die Lufthansa ist, erreichen. Ich schlage vor, keine Werbung für die Luftfahrtgesellschaften zu machen, sondern in Verbindung mit den Luftfahrtgesellschaften in der Wirtschaft zu werben, damit die Wirtschaft mehr aufgeklärt wird, von wo aus man Luftfracht befördern kann. Hierbei verweise ich auf einen Artikel in den Bremer Nachrichten vom 29. 10. 1968 unter dem Titel „Flugzeug kam mit dem Flugzeug“.

Es ist absolut richtig, daß unsere nassen Häfen wesentlich mehr Fracht verkraften als der trockene Hafen. Dieses wird und soll auch so bleiben. Hier will die Wirtschaft ja auch nichts ändern. Es kommt nur darauf an, daß die Güter, die einer schnellen Beförderung bedürfen, auch über Bremen befördert werden können. Es gibt eine Vielzahl von Waren, die heute ausschließlich auf dem Luftweg befördert werden. Ich finde das Argument, daß auch in den nassen Häfen Güter im Freien auf ihre Verladung warten müssen, nicht stichhaltig; denn Güter, die kein Wasser ver-



tragen können, werden ja auch im Hafen in großen Lagerhallen untergebracht. Den Zeilen von Herrn Dr. Borttscheller könnte man entnehmen, daß die nassen Häfen keine Lagerhallen hätten. Vor nicht allzu langer Zeit ist eine Sendung Textilien auf dem Flughafen im Werte von DM 20 000 durch Regen total ruiniert worden. Solche Artikel liegen auch in unseren nassen Häfen nicht im Freien. Zwar wird demnächst die Halle E für Luftfracht freigegeben werden, aber dann müssen die Maschinen der Travelair draußen stehen. Ich finde es eigenartig, daß der Senator danach fragt, warum der Versuch der Firma Travelair, eine eigene Halle zu bauen, nicht von der Stelle kommt. Meiner Ansicht nach weiß Herr Dr. Borttscheller ganz genau, mit welchen Schwierigkeiten diese Firma auf dem Flughafen zu kämpfen hat. Wenn man sagt, daß in Schiphol während der Bauarbeiten die Fracht in baufälligen Baracken untergebracht war, so kann man dieses Beispiel doch nicht für Bremen heranziehen. Wichtig ist doch, was man inzwischen in Schiphol geschaffen hat.

Grotesk finde ich die Rechtfertigung, warum man mit dem Ausbau des Flughafens kurzgetreten hat. Die Entwicklung im Luftverkehr ist seit Jahrzehnten voll und ganz überschaubar gewesen. Überlegen Sie nur einmal, wie weit vorausschauend man seinerzeit bei der Entwicklung des Flugzeugs Condor und des Flughafens unserer Stadt war. Damals wurde in Bremen das größte und modernste Fluggerät der Welt gebaut. Wir hatten die erste Betonpiste in Deutschland. Und heute wollen wir sagen, wir müssen uns vor Fehlinvestitionen schützen und erst einmal abwarten, wie die Entwicklung weitergeht?

Die Entwicklung geht einfach weiter, ob wir heute investieren oder morgen. Es geht doch nur darum, Schritt zu halten und für unsere Stadt und unseren Wirtschaftsraum entsprechend dabei zu sein. Den Senkrechtstarter an dieser Stelle heranzuziehen, finde ich etwas eigenartig. Der Großfracht- und Passagierverkehr werden noch sehr viele Jahre mit den bisher gewohnten Flächenflugzeugen und der jetzigen Startart durchgeführt werden. Selbst wenn Senkrechtstarter in den Verkehr kommen, so werden sie bei weitem noch nicht die Dimensionen annehmen, die die Jumbo Jets heute schon haben. Es wird noch lange dauern, bis die Senkrechtstarter so rationell befördern können wie die heutigen Flächenflugzeuge. Die Kosten der Erstellung sowie der Betrieb eines Senkrechtstarters sind für den zivilen Verkehr vorerst noch unrentabel, auf militärischem Sektor allerdings sehr interessant. Das schließt aber nicht aus, daß neben dem Flächenflugzeug der Senkrechtstarter besonders als Zubringer von den kleinen Flughäfen in den Verkehr kommt, aber gerade dann wird ein Sammelflugplatz noch interessanter.

Herr Dr. Borttscheller spricht von Propheten. Wir brauchen keine Propheten mehr. Wir können heute die Entwicklung exakt vorausberechnen, und ich glaube, Sie wie auch ich wissen, daß wir Leute genug um uns haben, die genau wissen und auch gewußt haben, wie die Entwicklung läuft.

Der Herr Senator sagt, daß es keinen Rechtstitel gibt, in der Nähe des Flughafens das Bauen einzuschränken oder zu verbieten. Dieses dürfte doch wohl durch einen entsprechenden Bebauungsplan zu erreichen sein. Wie schon erwähnt, wird in puncto Lärmbekämpfung von seiten der Flugzeughersteller eine ganze Menge getan, aber Leute, die gegen die Fliegerei sind und in der Nähe eines solchen Platzes wohnen, wird es selbst bei einer Dezimierung des Lärms geben.

Ich möchte gern wissen, warum sich Bremen nur auf den Kurzstreckenverkehr beschränken muß. Dieses muß Bremen doch nur, weil es hier keinen besseren Flughafen gibt. Allein das Passagieraufkommen wird in Bremen in den nächsten Jahren so ansteigen, daß der Verkehr auf die Dauer auf ganz Europa ausgedehnt werden muß. Heute gibt es schon Direktflüge nach Spanien und ans Schwarze Meer,

es werden noch mehrere dazukommen. Die Lufttouristik dient der Erholung; denn das schnelle Erreichen des Ferienortes trägt doch wesentlich dazu bei, den Urlaub voll auszunutzen, und vermindert die strapaziösen Tagesfahrten mit Pkw, Bahn oder Bus. Warum wollen wir uns gerade mit unserem Flughafen Beschränkungen auferlegen? Ich kenne Städte in Amerika, die durch den Bau von großen Flugplätzen erst aufgeblüht sind, und ich nehme an, daß der neue Großflughafen der Stadt Hamburg ungeheure Vorteile bringen und uns erst recht zur Provinz stempeln wird. Schon vor zehn Jahren war die Entwicklung abzusehen, und es hat auch damals schon Bürger gegeben, die darauf hingewiesen haben."

Sehr geehrter Herr Senator, wir übersenden Ihnen diese Zeilen mit der Bitte, sie den Verfassern und den Mitbürgern als einen im Interesse der Sache und für unsere Stadt gut gemeinten Rat und Hinweis abzunehmen; sie fühlen sich der Satzung der Aufbaugemeinschaft verpflichtet, d. h. "...die gemeinnützige Förderung der baulichen Entwicklung der Stadt Bremen in ihren einzelnen Bezirken und ihrer Gesamtheit, sowie als regionaler Mittelpunkt des Weserraumes zwischen Verden und Wesermündung."

Der Presse werden wir dieses Schreiben vorerst nicht übergeben, aber dem Herrn Präsidenten des Senats und den Mitgliedern des Aufsichtsrates, die ja Ihre Stellungnahme erhalten haben.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

NS

Soeben erhalten wir von einem unserer Mitglieder nach folgenden Hinweis:

„Ich füge ein recht interessantes Inserat bei, welches verdeutlicht — wie es besser nicht sein kann —, welche Möglichkeiten die Wirtschaft hat, wenn ein großer Flugplatz in der Nähe ist. Dies ist nicht nur für die einheimische Wirtschaft von Vorteil, sondern ein attraktiver Flugplatz bringt automatisch auch andere Wirtschaftsunternehmen auf die Idee, sich in der Nähe zu etablieren. Die Wirtschaft wird sich in zunehmendem Maße der Möglichkeiten des Lufttransportes von Menschen und Material bedienen müssen, denn eine schnelle Beweglichkeit in der Wirtschaft ist in Zukunft aus Konkurrenzgründen nicht mehr fortzudenken. Diese schnelle Beweglichkeit kann aber auf dem Erdboden nicht so leicht erreicht werden wie in der Luft.“

Vielleicht legen Sie Ihrem Schreiben an Herrn Senator Borttscheller und Herrn Bürgermeister Koschnick eine Kopie dieses Inserates bei als ein Beispiel dafür, wie die Wirtschaft auf den Ausbau eines Flughafens reagiert und sich die entsprechenden Vorteile daraus zunutze macht.“

#### Aufbaugemeinschaft Bremen

In der Tagespresse wird immer wieder auf den Vorschlag der unter dem Vorsitz von Professor Werner Weber arbeitenden Kommission für eine Gebiets- und Verwaltungsreform im Lande Niedersachsen\*) hingewiesen.

Vorgesehen ist die Verringerung der Zahl der Regierungs- oder Verwaltungsbezirke, der Landkreise und der Gemeinden. Für Bremen hat diese Reform insofern Bedeutung, als sowohl die Stadt Bremen wie die Stadt Bremerhaven von niedersächsischen Landkreisen umschlossen werden und mit diesen verbunden sind.

Der Unterweserraum erstreckt sich heute auf das Land Bremen und drei niedersächsische Bezirke. Die Stadt Del-

\*) Bezirksreform in Niedersachsen, Hannover, März 1968.  
Herausgeber: Der Niedersächsische Minister des Innern



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

**NORDDEUTSCHE KREDITBANK**  
AKTIENGESELLSCHAFT  
Hauptstz: Bremen, Oberstraße 2-12, Telefon 3 90 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



menhorst und die Landkreise Oldenburg und Wesermarsch liegen im Verwaltungsbezirk Oldenburg, der Landkreis Grafschaft Hoya im Regierungsbezirk Hannover, die Landkreise Verden, Osterholz und Wesermünde im Regierungsbezirk Stade. Verwaltungssitz des Landkreises Wesermünde ist nach wie vor die Stadt Bremerhaven geblieben; sie ist der wirtschaftliche Mittelpunkt des Kreises.

Thedinghausen gehört noch zum Verwaltungsbezirk Braunschweig. Der Vorschlag der Weber-Kommission sieht auf dem linken Weserufer die Vereinigung der Bezirke Oldenburg, Aurich, Osnabrück und von einem Teil des Bezirkes Hannover zu einem Bezirk Westniedersachsen vor und auf dem rechten Ufer den Zusammenschluß der Bezirke Stade und Lüneburg mit einem Teil des Bezirkes Hannover zu einem Bezirk Nordostniedersachsen. Die Regierung der beiden Bezirke soll in Oldenburg und Lüneburg ihren Sitz erhalten. Die Weser bleibt unterhalb von Bremen Grenze zwischen den Bezirken.

Der nördliche Teil des Landkreises Wesermünde soll mit dem Landkreis Land Hadeln vereinigt werden, der südliche Teil mit den Kreisen Osterholz-Scharmbeck und Bremerförde, der Landkreis Verden mit dem Landkreis Grafschaft Hoya und Thedinghausen. Hier greift also der neue Regierungsbezirk Nordost-Niedersachsen über die Weser. Für diesen neuen ganz zur Weser ausgerichteten Kreis würde Lüneburg der Sitz der Bezirksverwaltung sein.

Der Landkreis Wesermarsch soll mit dem südlichen Teil des Landkreises Friesland (ehem. Amt Varel) verbunden werden. Die Stadt Delmenhorst soll kreisfrei bleiben und um die Gemeinde Hasbergen erweitert werden.

Die Verringerung der Zahl der Bezirke von drei auf zwei und auch der Zahl der Landkreise ist zu begrüßen. Ein empfindlicher Nachteil bleibt aber die Beibehaltung der Weser unterhalb von Bremen als Verwaltungsgrenze. Im Interesse einer möglichst einfachen Zusammenarbeit zwischen Bremen — Bremerhaven und den niedersächsischen Nachbarkreisen in einem kommenden Planungsverband Bremen-Unterweser liegt es, die Landkreise Wesermünde, Osterholz-Scharmbeck, Verden und Grafschaft Hoya (einschl. Thedinghausen) in den Bezirk West-Niedersachsen einzubeziehen. Dieser wird dann zwar an Fläche und an Einwohnern größer, als der Bezirk Nordost-Niedersachsen werden; sollte aber dieser Gesichtspunkt ausschlaggebend sein, wenn ein so offensichtlicher Vorteil gewonnen wird wie die verfassungsmäßige Einheit der niedersächsischen Gebietsteile im Unterweserraum? Für den neuen Landkreis Verden — Grafschaft Hoya würde dann das nahegelegene Oldenburg Sitz der Bezirksverwaltung sein.

Ferner dürfte der Zusammenschluß des Landkreises Wesermünde mit dem Landkreis Osterholz-Scharmbeck sinnvoller sein als eine Vereinigung mit dem Landkreis Hadeln, der zur Elbe ausgerichtet ist.

Uns ist nicht bekannt, ob das Land Bremen von der Niedersächsischen Landesregierung aufgefordert ist, sich zu der Neuordnung der Verwaltungsgrenzen zu äußern. Wir möchten Sie bitten, diese Empfehlungen aufzugreifen und, soweit Sie es vermögen, sich im Interesse der künftigen Entwicklung des gemeinsamen Lebens- und Wirtschaftsraumes für eine Gebietsreform einzusetzen, die den Interessen dieses Raumes gerecht wird.

Den u. a. vom Landschaftsverband Stade vorgetragenen Vorschlag, die Bezirke Ostfriesland, Oldenburg, Stade mit Teilen der Bezirke Lüneburg und Hannover zu einem Küstenbezirk zu verbinden, haben wir hier nicht verfolgt, obgleich dieser Bezirk u. E. die beste Lösung für den gesamten Küstenraum wäre. Wir haben aber den Eindruck, daß über die vier neuen Bezirke bereits grundsätzlich entschieden ist.

Mit freundlichen Grüßen

AUFBAUGEMEINSCHAFT BREMEN

G. Iversen Dr. Körner H. Offermann

# Betreuungsgesellschaften berichten

## Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau mbH

Das Wohnungsunternehmen, dessen umfangreiche Betreuungstätigkeit im Heft März 1969 zahlenmäßig dargelegt wurde, ist auch jetzt noch im **Wiederaufbau** kriegszerstörter Objekte tätig, zu denen insbesondere das auf der Neustadtseite an der Weser liegende Gebäude „Weserblick“ gehört und worüber bereits früher berichtet wurde. Es wird im Oktober 1969 den Mietern zum Einzug übergeben.

Es wurden bzw. werden 1969 folgende Eigentumsmaßnahmen in **Bremen-Stadt** in Angriff genommen:

Kurfürsten-Allee Süd-Ost	78 Eigenheime
Hahnenkamp	19 Eigenheime

Ein weiteres sehr interessantes Projekt zur Eigentumsförderung in Bremen-Stadt ist in Vorbereitung an der Hollerallee, 2 Minuten Entfernung zum Bürgerpark. Es liegt also noch im innerstädtischen Bereich, der aber auch hier bereits von der Überflutung durch Dienstleistungsbetriebe erfaßt wird. Die Gesellschaft sieht eine ihrer wohnungspolitischen und städtebaulichen Aufgaben darin, einer immer weiteren Ausdehnung der City als „Geisterstadt“ entgegenzuwirken. Die noch im städtischen Innenbereich vorhandenen Grundstücksreserven sollten wieder mehr Wohnungen enthalten, um eine totale Verödung zu verhindern. Dazu gehört eine entsprechende Planung und Grundstückspolitik, für die das zu er-

wartende Städtebauförderungsgesetz die Voraussetzungen bringen soll. Das **Projekt Hollerallee** enthält 38 „Maisonnetten“ als Eigentumswohnungen in terrassenförmiger Anordnung. Siehe auf S. 66 Lageplan, Ansicht, Schnitt und Grundrisse. Die Wohnungen enthalten 90 bzw. 120 qm Wohnfläche in guter sonniger Südwestlage der Wohn- und Schlafräume. Jede Wohnung wird eine Terrasse und zusätzlich darüber eine Loggia enthalten. Die stufenmäßige Anordnung der Räume zeigt das Modellfoto auf Seite 66. An Gemeinschaftseinrichtungen sind vorgesehen ein Schwimmbad, eine Sauna und 60 von den Wohnungen aus trockenen Fußes erreichbare Tiefgaragenplätze.

Dem HB-Fonds 18, im März 1969 aufgelegt, wurden folgende Projekte zugeordnet

Wuppertal-Vohwinkel	85 öffentl. geförderte Wohnungen
Dortmund-Aplerbeck	194 öffentl. geförderte Wohnungen
Solingen	511 öffentl. geförderte Wohnungen
zusammen	790 öffentl. geförderte Wohnungen

mit einem Volumen von 49 Millionen DM.

Der nächste **HB-Fonds 19** wird 447 öffentlich geförderte Mietwohnungen, Garagen und Einstellplätze in Bremen (Erasmusstraße und Kurfürstenallee), Iserlohn, Jöllenbeck (bei Bielefeld) und Hannover enthalten. Das Gesamtvolumen der HB-Fonds 1—19 beträgt dann mehr als DM 300 000 000,—, das von privaten Sparern darin aufgebrauchte Fonds-Kapital nähert sich der DM 100 000 000,—Grenze.

Ob Neubau oder Altbau

# Das Ertex Allwetter-Systemdach® gibt jedem Haus Sicherheit

Es ist das Dachsystem aus vorgefertigten Leichtbeton-Bauelementen, welches allen konstruktiven und bauphysikalischen Forderungen gerecht wird.

### Hier der Beweis:

1. Zweischalen-Flachdach mit mehr als 1000 (eintausend) Referenzen.
2. Zweischalen-Flachdach mit patentierten Fertigteilen für eine absolut sichere Durchlüftung und Wasserführung.
3. Zweischalen-Flachdach, dessen Sturmverankerung Korrosions-sicher in Beton vergossen ist.
4. Zweischalen-Flachdach, das absolut schwingungsfrei ist und je nach Erfordernis von 250 kp bis 35.000 kp/m<sup>2</sup> belastet werden kann.
5. Zweischalen-Flachdach aus industriell vorgefertigten Leichtbeton-Elementen mit Deutschem Bundes- Patent und Auslands-Patenten.

Sie bekommen ein perfektioniertes Flachdach-System aus einer Hand und kein „hausgemachtes“ Flachdach aus x Händen. (Die sich nachher alle in Unschuld waschen.) Wir montieren das Flachdach ab oberster Betondecke fix und fertig. Mit eigenen Montagetrupps bei jedem Wetter.

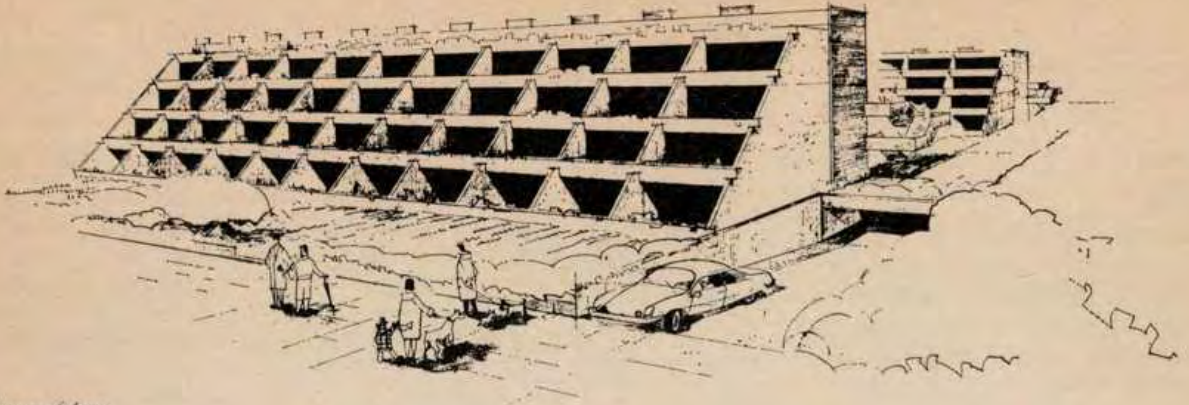
Fordern Sie Unterlagen und Referenzen an — wenn Sie auf und mit Ihrem Dach ganz sicher gehen wollen.

**ertex**®

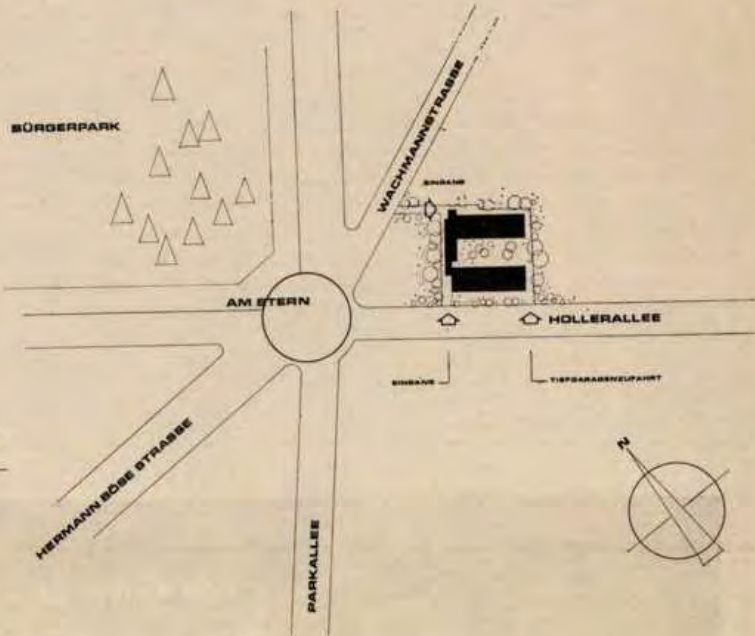
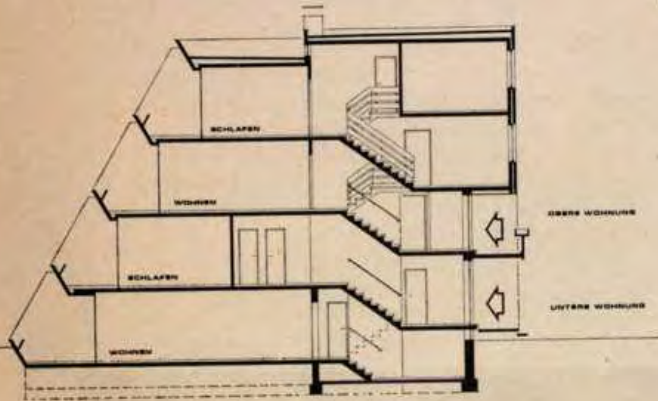
ERTL GmbH Baustoff-Werke  
4130 Moers · Postfach 330  
Telefon 02841/21091\*

# TERRASSENWOHNANLAGE AM BÜRGERPARK

38 EIGENTUMSWOHNUNGEN MIT 80 TIEFGARAGENPLÄTZEN, SAUNA, SCHWIMMBAD



haus 2/68



SCHNITT



UNTERE WOHNUNG 91,00



OBERE WOHNUNG 119,00

GRUNDRISS

**ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN !**

## Nordbremische Gesellschaft für Wohnungsbau mbH

Im Ortsamtsbereich Bremen-Blumenthal ist das Objekt an der Schwaneweder Straße / Ecke Steenkampsweg bezogen worden, ebenso das 6-Familien-Haus an der Lüder-Bömermann-Straße.

Die Bauarbeiten an der Weserstrandstraße auf dem ehemaligen Gelände der Mühle Mehrstens gehen zügig voran.

Die Objekte Lüßumer Straße / Ecke Burgwall (48 Mietwohnungen), Dillener Straße 98 (12 Mietwohnungen), Lüßumer Straße II. Bauabschnitt (12 Mietwohnungen) sind zur öffentlichen Förderung eingereicht worden.

Die Planung für das am Neuenkirchener Weg vorgesehene Geschäftshaus ist in Arbeit.

Im Ortsamtsbereich Bremen-Vegesack sind die 12 Mietwohnungen an der Hammersbecker Straße ebenfalls bezogen worden. Fernerhin sind von den geplanten 60 Mietwohnungen, ein Großraumladen sowie einer Tiefgarage an der Löhstraße / Ecke Kirchhofstraße 24 Wohnungen und der Großraumladen bezogen. Die restlichen 36 Wohnungen im sechsgeschossigen Haus werden Oktober/November d. J. bezugsfertig.

Die Planungen für Eigenheime und Mietobjekte an der Ludwig-Jahn-Straße und Schönebecker Hagen laufen weiter.

Zum Fährdurchbruch konnten die ersten Grundstücke für die vorgesehene Altstadtsanierung Vegesack erworben werden zum Bau von Eigentumswohnungen.

Die Planung für das an der Schafgegend / Ecke Schönebecker Kirchweg erworbene Areal ist abgeschlossen. Es sind 15 Einfamilienhäuser Typ „Anke“ und vier Einfamilienhäuser Typ „Karin“ bzw. „Karina“ vorgesehen, jeweils mit Garage.

Das in Bremen-Grohn, Am Wasser, belegene, in der Planung befindliche Objekt von 12 Terrassenhäusern — Eigentumsmaßnahme — verspricht ein besonders reizvolles und für Bremen einmaliges Bauvorhaben mit herrlichem Blick auf die

Lesum zu werden. Vormerkungen für Interessenten werden ab sofort entgegengenommen.

Folgende Objekte sind zur öffentlichen Förderung eingereicht worden:

Schafgegend / Ecke Wilde Rodung  
(67 Mietwohnungen, 3 Läden, 1 Gaststätte mit unterirdischer Kegelbahn).

Auf dem Krümpel / Ecke Gerichtsherrenweg  
(9 Einfamilienhäuser Typ „Almuth“).

Friedrich-Humbert-Straße 103  
(6 Mietwohnungen, Garagen).

Jaburgstraße / Ecke Sagerstraße  
(15 Mietwohnungen, 1 bzw. 2 Läden).

Im Ortsamtsbereich Bremen-Lesum wird an der Stader Landstraße das 12-Familien-Haus zum 15. Juli 1969 bezugsfertig. Innerhalb des Bauvorhabens an der Hindenburgstraße (124 Mietwohnungen, 1 Tiefgarage) gehen die Bauarbeiten zügig voran.

Auf dem Pasch stehen die ersten Doppelhäuser Typ „Almuth“ vor der Bezugsfertigkeit. Auch hier konnten die Arbeiten nach dem langen Winter voll wieder aufgenommen werden. Mit der Bezugsfertigkeit der gesamten 30 Einfamilien-doppelhäuser wird noch in diesem Jahr gerechnet. Der Verkauf dieser Häuser macht gute Fortschritte.



Oben: Vorderfront. Unten: Rückfront

Projekt Hollerallee



### Otto Lehmann

28 Bremen, Dransfelder Straße 40  
Telefon 35 25 02

#### Elektro-Heizung nach Maß

Speicherheizanlagen  
Fußbodenspeicherheizung  
„Stromatic“-Tagstromheizung

## Drucksachen

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



DRUCK- UND VERLAGSHAUS  
FRIEDRICH PÖRTNER

Frankreichs Aerotrain wurde nicht nur für den Fern-, sondern auch für den Stadt- und Vorortverkehr entwickelt. Der Aerotrain tritt in Kürze in die Etappe der wirtschaftlichen Nutzung. Die Version des Stadtverkehrs wird nicht lange auf sich warten lassen, da die französische Regierung stark daran interessiert ist.

Der Prototyp Nr. 02 des Aerotrain erreichte Ende Dezember 1968 auf der Versuchsstrecke südlich von Paris eine Geschwindigkeit von 380 km/h.

In der Nähe von Orleans ist der erste Abschnitt der Aerotrainlinie Orleans—Paris im Bau. Es handelt sich um einen 18 km langen Streckenabschnitt, der 5 m über dem Erdboden auf Pfeilern geführt wird. Die „Schienenelemente“, die 3,40 m breit sind, die in der Mitte hochkant liegende Leitschiene des einem umgedrehten „T“ gleichenden Gleiskörpers ist 90 cm hoch, bestehen aus 20 m langen, vorgefertigten Abschnitten aus Spannbeton von je 45 Tonnen, die auf ebenfalls in jeweils 20 m entfernt stehenden im Boden verankerten Pfeilern aufgesetzt werden. Nach der Auflegung auf die Tragpfeiler werden sechs dieser Gleisabschnitte zu 120 m langen Teilen vereinigt. Die Schienenstrecke ist so gebaut, daß Geschwindigkeiten um 400 km/h darauf erreicht werden können. Die ersten 10 km werden jetzt im Mai für Versuchsfahrten zur Verfügung stehen. Die gesamte 18 km lange Strecke wird im Herbst fertig.

## Luftschauben am Heck

Das gegenwärtig im Bau befindliche erste Fahrzeug „Orleans“ wird 80 Fahrgästen Platz bieten. Es wird 26 m lang, 3,20 m breit und 3,30 m hoch sein bei einem Leergewicht von 11 250 kg. Luftkissen von insgesamt 48 qm heben das Fahrzeug über den Gleiskörper, Luftkissen von 23 qm werden für die Leitschiene eingesetzt. Der Luftkissendruck liegt bei 42,5 gr/qcm. Die Luftkissen werden von zwei Ventilatoren, die von einem 720-PS-Turbo-Motor Astazou XIV betrieben werden, erzeugt, das Fahrzeug von zwei Turbomotoren von je 1300 PS über eine Luftschaube angetrieben.

Der Luftkissenzug für den Städtesschnellverkehr vom Typ „Orleans“ wird mit Einrichtungen ausgerüstet, die es ermöglichen sollen, mit geringer Geschwindigkeit ohne Leitbalken zu verkehren. Das Fahrzeug wird dazu vorn und hinten über je 0,56 m Durchmesser große Räder verfügen, die durch ein hydraulisches System angetrieben, gelenkt und eingezogen werden können. Die dazu benötigte Energie liefert der zur Luftkissenerzeugung bestimmte Motor. Das Fahrzeug kann so mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h an den Endstationen vom Gleis zu den Abstellplätzen rollen, ohne daß komplizierte Weichen etc. notwendig werden.

Auch das Bremssystem dieses Typs wurde endgültig festgelegt: Das Fahrzeug wird im normalen Fahrverkehr durch ein Umwerfen der Luftschaube und eine Bremse, die auf den Leitbalken wirkt, abgebremst. Im Falle notwendig werdender Schnellbremsungen können zusätzlich zwei Bremsfallschirme am Heck des Fahrzeuges ausgelöst und die Luftkissenerzeugung eingestellt werden. Das Fahrzeug setzt sich dann auf „Gleitschuhe“, die zur Schnellbremsung beitragen. Der Typ „Orleans“ wurde für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 250 km/h entwickelt.

## Fahrt in den Vorort

Der zur Zeit entwickelte Aerotrain für den Nah- und Städtezubringerverkehr wird 40 bis 44 Plätze erhalten. Er ist für den Verkehr aus der City in die Vororte, zu Flughäfen etc., gedacht. Die Fahrversuche dieses Typs werden im Juni auf einer zweiten Versuchsstrecke in Gometz-Laville beginnen, die bereits im Bau ist. Das Fahrzeug wird mit einem lautlosen elektrischen Linear-Motor (von Merlin & Gerin in Grenoble entwickelt) betrieben.

Das Fahrzeug dieses Typs wird bei einer Länge von 14,40 m, 2,80 m breit und 3,10 m hoch sein und ein Leergewicht von 8400 kg haben. Das Luftkissen wird von zwei Ventilatoren erzeugt, die von einem Automobilmotor Chrysler 400 CI (375 PS) betrieben werden. Die Fortbewegung des Fahrzeuges wird durch einen elektrischen Linear-Motor (Merlin & Gerin) von 400 KW erfolgen. Auch dieses Fahrzeug wird außerhalb der Leitschiene verkehren können. Es erhält vorn ein einziehbares Rad für Lenkung und Bremsung, während ein ebenfalls einziehbares Rad hinten das Fahrzeug treibt und ebenfalls bremst. Das Hinterrad wird von einem 25-PS-Hydraulikmotor getrieben, der vom Luftkissenerzeugungsmotor gespeist wird. Die Bremsung des Fahrzeuges erfolgt durch den Linear-Motor selbst und durch Bremschuhe, die auf den Leitbalken einwirken. Auch hier ist eine Schnellbremsung durch die zusätzliche Einstellung der Luftkissenerzeugung möglich.

Der Aerotrain vom Typ „Stadtverkehr“ soll mit 200 km/h verkehren. Der Fahrgastraum ist in Abteile von je zehn Plätzen mit je zwei Türen unterteilt. Eine Gepäckkabine ermöglicht es, auf Klappsitze evtl. vier weitere Fahrgäste aufzunehmen.

Was die Kosten des revolutionären Verkehrsmittels, des „Aerotrain“, angeht, so liegen diese nach den Berechnungen offizieller Stellen bedeutend unter denen von U- oder S-Bahnen. Ein „doppelgleisiger Schienenweg“ kostet 2 Mio Francs pro km. Die Betriebskosten belaufen sich auf 6 Centimes/Fahrgast/km für eine Linie im Stadtverkehr und auf 7,5 Centimes/Fahrgast/km im Städtesschnellverkehr. Diese Zahlen umfassen die Amortisierung des Fahrzeugparks und die Unterhaltung von Fahrzeugen und Schienenweg. (Kosten alle nach dem Stand von Ende 1968.)

Die Kosten für den Fahrgastkilometer, für den Schienenweg und die festen Anlagen, die die Amortisierung in 40 Jahren und eine achtprozentige Verzinsung umfassen, hängen weitgehend vom Fahrgastaufkommen ab. Im Städtesschnellverkehr betragen die Kosten bei 6000 bis 7000 Fahrgästen täglich in beiden Richtungen für die Infrastruktur 6 Centimes/Fahrgast/km. Im Stadt- und Vorortverkehr betragen die Kosten bei einem Fahrgastaufkommen von 33 000 täglich in beiden Richtungen 5 Centimes/Fahrgast/km. In beiden Fällen betragen die Globalkosten (einschließlich Mehrwertsteuer) also zwischen 12 und 13 Centimes/Fahrgast/km.

Die Ausbau- und Unterhaltungskosten einer Aerotrainlinie bleiben so bedeutend unter denen entsprechender U- und S-Bahnlinien. Erhebliche Einsparungen werden bei der Infrastruktur und auch bei den Fahrzeugen erzielt. Wenn die neuen Aerotrainfahrzeuge im Juni auf der Verkehrsstrecke bei Orleans und bei der Versuchsstrecke südlich Paris ihre Probefahrten aufnehmen, beginnt die letzte Etappe vor der wirtschaftlichen Nutzung der Luftkissenzüge in Frankreich. Wenige Monate später verkehren sie offiziell mit Fahrgästen.

Aus „Bus + Bahn“, Heft 16/69

Herausgeber: G. Iversen, Der Wiederaufbau, Verlag zur Förderung der Mitarbeit des Bürgers am Städtebau, 28 Bremen 1, Katharinenklosterhof 8—10, Tel.: (04 21) 32 41 90; Anzeigen: Kurt Pienkos (i. Hs. Bremer Treuhandgesellschaft für Wohnungsbau GmbH), Tel.: 3 67 01; 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 17,05 + DM 0,95 Mehrwertsteuer = DM 18,— einschl. Postgebühren. Einzelstück netto DM 4,75 + DM 0,25 Mehrwertsteuer = DM 5,00 einschl. Porto. Bankkonto: Nr. 17 938, Norddeutsche Kreditbank AG Bremen, Postscheckkonto: Nr. 2818 28, Hamburg, Gerichtsstand Bremen. Für unverlangte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Zum Abdruck angenommene Beiträge unterliegen der freien Verfügung des Herausgebers, wenn ausdrücklich nicht anders vereinbart. Die mit vollem Namen oder mit den Initialen gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers dar. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit vorheriger Genehmigung des Herausgebers gestattet.