

DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT



Fe 2204 - 1976: 1978

Universität Bremen
Bibliothek

HEFT 1

BREMEN · MÄRZ 1976

30. JAHRGANG

1977

1978

31. Jg.

32. Jg.

Fe 2204 - 1976: 1978



Staatliche Kreditanstalt

SKA Darlehen



**...das Darlehen,
mit dem Sie rechnen können**

- fester Zinssatz für mindestens 5 Jahre
- lange Laufzeit
- hoher Finanzierungsanteil
- gleichbleibende Belastung
- schnelle Zusage
- Zwischenfinanzierung entbehrlich

SKA

Staatliche Kreditanstalt

Bremen · Domshof 26 · Telefon 3 66 81



KOMMUNALE BAUHILFE

Gesellschaft für Kommunal- und Gewerbebauten mbH.

In der Unternehmensgruppe BREMER TREUHAND

übernimmt Trägerschaft - Baubetreuung - Finanzierung für

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

BREMEN 61 · STEINSETZERSTRASSE 11 · TELEFON 8 77 91 · TELEX 024 4310

INHALTSVERZEICHNIS

Teil I – Bürger und Stadt

- Ein Vorbild für jung und alt
von Dr. Peter G. Rogge, Basel
- Neuer Anfang für die Burg zu
Bederkesa
von Karl Otto Ahrens, Bederkesa
- Waldschlößchen – Bösenhof –
Bederkesa
von Günter Manke, Bederkesa
- Ein Problem unserer Gesellschaft
von Dr. med. I. Füsgen, Nürnberg
- Deutsche Märchenstraße
vor der institutionellen Gründung

Teil II – Aus der Arbeit der Aufbaugemeinschaft Bremen

- Standortfragen des Einzelhandels
von Günther Schütze, Köln
- Einzelmaßnahmen unerwünscht
von Henning Walcha, Köln
- Im Kampf „um den Markt“ gehen
die Einzelhändler kaputt
- Einkaufszentrum GLATT
- Schach den Verbrauchermärkten
von Gerhard Iversen, Bremen

Teil III – Umwelt und Grüner Kreis

- „Baumfutter“ nach Michael Maurer
von Paul Günther, Fürth
- Der Grüne Kreis Bremen
- Das Porträt: Henning Wallmann
von Klaus Gundelach, Hannover
- Bundesverdienstkreuz für
Michael Maurer
- Seminare für Amateurgärtner
und Gartenfreunde
- Das Porträt:
Prof. Kurt Mantel zum 70. Geburtstag
von Erich Hornsmann
- Wird Eltvilles
Rheinpromenade vernichtet?
von Erich Hornsmann

Teil IV – Umschau

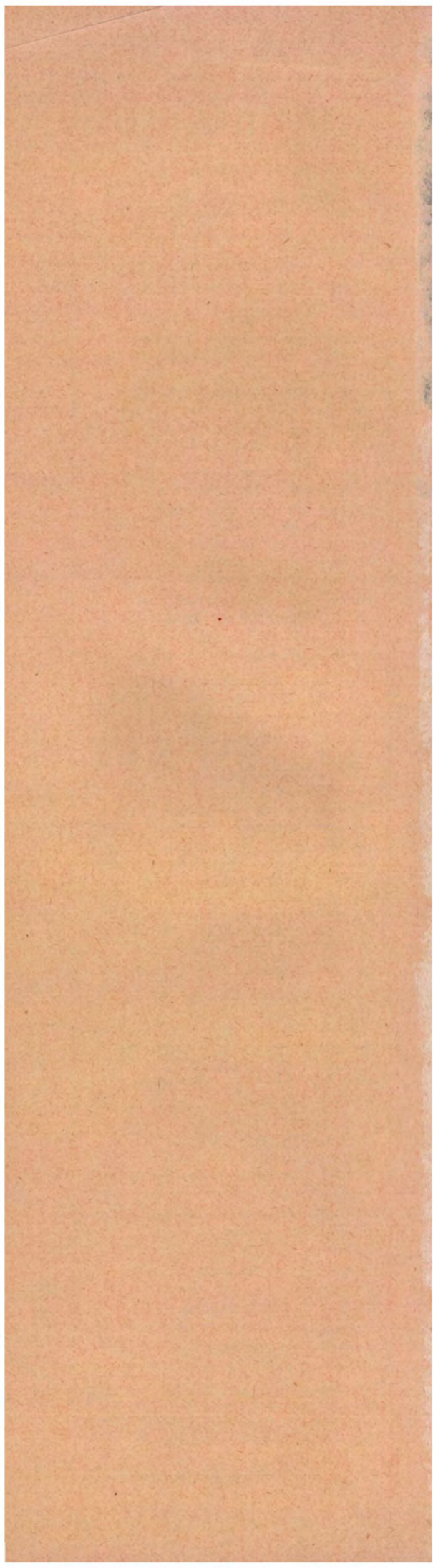
- Als noch Petroleumlampen
den Schiffen den Weg leuchteten
von Jürgen Zander
- Zukünftige Einsatzmöglichkeiten
für das Automobil und neue
Verkehrsmittel im Personennahverkehr
- Bremer Treuhand
- Freie Hansestadt Bremen
- Der Präsident des Senats
- Kongreßzentrum Berlin
im April 1979 voll funktionsfähig
- Rustikal Keramikplatten zur „BAU '76“
1 000 000. Automobil via Bremerhaven
- Über vier Millionen Fluggäste
Düsseldorf
- Entschädigung für Straßenlärm

Teil V – Buchbesprechung

- Privattestament
von Erwin Friedmann

Titelbild:

- Burg zu Bederkesa
Grabungen zwecks Feststellung
historischer Zusammenhänge



DER AUFBAU

BÜRGER UND STADT

Heft 1

März 1976

30. Jahrgang

EIN VORBILD FÜR JUNG UND ALT

Zum 10. 2. 1975.

In memoriam EDGAR SALIN

Von Dr. Peter G. Rogge
Prognos AG, Basel

Vorwort

Haben die Menschen unserer Tage vergessen und verlernt, dem Mitbürger — ob jung oder alt — Lehrer, Ratgeber oder väterlicher Freund zu sein?

Wenn man die Vorgänge an den Schulen, Gymnasien und Universitäten, aber auch im öffentlichen Leben an Institutionen und vielen Einrichtungen beobachtet, wird leider sehr deutlich, wie arm unsere Zeit geworden ist.

Jeder ist aufgerufen im Rahmen seiner Gaben und Kräfte Vorbild zu sein wie Prof. Salin es war.

Wie Lehrer und Schüler andern zum Vorbild werden können, zeigen die folgenden Absätze.

Dem Verfasser Dr. Peter G. Rogge, Basel, sei dafür herzlich Dank gesagt.

Der Herausgeber

Ich habe das Glück gehabt, 20 Jahre lang von Edgar Salin zu lernen und mit ihm zu arbeiten. 20 Jahre lang habe ich ihn erleben dürfen — im Hörsaal der Universität Basel, bei vielen vielen Vorträgen zwischen Luzern und Luxemburg, Kiel und Kissingen, bei Begegnungen mit vielen bedeutenden Menschen aus der Welt des Geistes wie der Welt des Geldes, bei Reisen nach Israel und in Europa, bei Besichtigungen von Museen und Fabriken, bei manch einem festlichen Essen und einem guten Glas Wein, und natürlich bei ungezählten Gesprächen in seinem Arbeitszimmer in der Hardstraße 110.

Edgar Salin ist für mich vieles gewesen — mitreißender, zum Denken wie zum Widerspruch herausfordernder Lehrer, anspruchsvoller und zugleich besorgter, patriarchalischer und zugleich vertrauensvoll die Verantwortung delegierender Arbeitgeber, ein stets mitfühlender, mitdenkender, und, wenn es sein mußte, auch mithandelnder Ratgeber, ein stets aufs neue beeindruckendes, nie erreichtes Vorbild als Redner und Diskussionsleiter, vor allem aber — und ich sage das mit Stolz und Dankbarkeit — ein väterlicher Freund; ein väterlicher Freund, der stets bereit war, sich mit einem zu sorgen und mit einem zu lachen, mit einem zu streiten und sich wieder zu vertragen, und immer, wenn es nötig war, für einen dazusein. Ich will mich nicht vermessen, ihn hierin zu würdigen; ich möchte Sie aber bitten, für einen Augenblick teilzunehmen an Erinnerungen, die mir an diese vielen Begegnungen mit Professor Salin unauslöschlich bleiben werden.

Salin als Lehrer

Salin als Lehrer — wer, der ihn so erlebt hat, würde sich nicht erinnern: „Frühmesse“ im Winter um 7.15 Uhr, im Sommer um 8.15 Uhr, im Hörsaal 20, keine Gelegenheit, auszuschlafen, denn

sicher wurde man dann beim nächsten Mal mit der freundlichen, aber bestimmten Frage konfrontiert „Wo sind Sie denn gewesen?“, keine Gelegenheit aber auch, den abgebrochenen Schlaf fortzusetzen, denn die „Vorlesung“ war kein statischer Akt, sondern ein höchst dynamischer Vorgang, die Hörer, ob sie es wollten oder nicht, als Gesprächsteilnehmer einbeziehend in den Denkprozeß, der sich — auch wenn die Vorlesung betitelt war „Die zweite Etappe der Industriellen Revolution“ — regelmäßig erstreckte von alttestamentarischen Zeiten bis in ferne Zukünfte, der — unterstützt durch einen langen, jäh auf die Studenten zufahrenden Zeigestock — Anlaß ebenso zu der Aufforderung werden konnte, es solle mal einer, jetzt auf der Stelle, beweisen, daß wir noch das Vaterunser zu beten wüßten, wie zu der an einen, der zum Platznehmen in der ersten Reihe den Wagemut besessen hatte, gerichteten Bitte, den Fuß auf den Tisch zu heben und an seinem Schuh zu zeigen, ob er den Unterschied zwischen substitutiven Fertigungsmaterialien noch kenne bzw. erkenne, wie zu den frühmorgendlichen Provokationen oftmals sicherlich nur allzu berechtigter Feststellungen wie „Sie können ja alle kein Deutsch mehr“ oder „Sie können ja noch nicht einmal richtig küssen“.

Salin als Lehrer — da waren, Mittwochs morgens zwischen 10 und 12 im alten auf den Petersplatz hinausblickenden Seminarraum im Haus am Petersgraben 29 — die Seminare, uns alle ständig mit Fragen konfrontierend und traktierend, die wir — wie etwa im Falle des Marxismus, zu dessen Studium er uns mit Nachdruck anhielt — entweder nicht mehr für aktuell, oder — wie etwa im Falle der Ökonomik der Atomzeit — noch nicht für aktuell hielten; da waren die Seminarsitzungen, in denen es jedem erlaubt war, seine Mei-

nung zu sagen, keinem aber, keine Meinung zu haben, in denen alles passieren konnte, nur eines nicht: einzuschlafen, und in denen immer und immer wieder von der Europäischen Integration bis hin zu der Gestaltung des Weltwährungssystems und der Rolle des Goldes Themen auf den Tisch gelegt wurden, deren Bedeutung vielen von uns erst viel später bewußt wurde.

Salin als Lehrer — da waren auch die unvergeßlichen Kolloquien („für Hörer aller Fakultäten“) am Donnerstagnachmittag um 18.15 Uhr, an die manch einer von uns wohl sein Leben lang voll Dankbarkeit als an eine einmalige Gelegenheit zurückdenkt, viele bedeutende Zeitgenossen in einem lebendigen Gespräch erlebt zu haben, — einem lebendigen Gespräch in der Tat, denn niemandem, der sich als Vortragender in das wirtschaftspolitische Kolloquium von Professor Salin wagte, blieb die auch nach feierlichem Vortrag stets unfeierlich-direkte Diskussion mit Salin vorenthalten (erspart, wäre bei manchem vielleicht sogar der treffendere Ausdruck), auch nicht dem schwedischen Kunsthistoriker, der als Experte für griechisch-antike Vasen auf Englisch vorgetragen hatte, und anschließend seine Thesen gegen die kenntnisreichen Gegenthesen des „Meisters“ zu verteidigen hatte, auch nicht Raymond Aron, dessen Thesen in elegantem Französisch und mit gallischem Esprit in Frage gestellt und diskutiert wurden, auch nicht Professor Hallstein und Dr. Fritz-Aurel Georgen, Professor Hahn und Gottlieb Duttweiler und viele, viele andere, die er uns vorstellte, und mit denen anschließend an das Kolloquium das Gespräch in kleinem Kreis und bei einem Döle diejenigen fortzusetzen eingeladen waren, denen er zutraute, etwas beizutragen, oder die sich mindestens selbst das zutrauten. Das fand dann oft „Uff dr Lyss“ statt, einem unpräzisen, dem Gespräch zur Ungezwungenheit, die er liebte, verhelfenden Restaurant nahe der Universität, in dem auch seine Doktorandenseminare abgehalten wurden — Zusammenkünfte derjenigen, die bei Salin ein Doktorthema „gefaßt“ hatten, und die nun „Uff dr Lyss“ ihre ohne jegliche direkte Beeinflussung durch ihn, stets aber wohl in geistiger Auseinandersetzung mit ihm zustandegebrachte Arbeit vorzutragen hatten — vor den Kollegen, die wohlwollend-kritisch waren, vor dem Lehrer, der kritisch-wohlwollend war.

Nur ein einziges Mal erinnere ich mich, ihn bei dieser Gelegenheit zornig gesehen zu haben — nicht aber über eine Arbeit, die seinen Ansprüchen nicht zu

genügen vermochte, sondern über uns, die wir einem uns gar zu unkonventionell erscheinenden Vortrag nur mit unvollkommen unterdrücktem Gelächter zu folgen in der Lage gewesen waren. Salin als Lehrer — das war auch, am Ende des Studiums, der Examinator, der im Rigorosum sehr genau von einem wissen wollte, was man wußte, der aber nicht hartnäckig darauf beharrte festzustellen, was man nicht wußte, der Prüfer, der dem im Examensstreß durchdrehenden Kandidaten mit den Worten „Jetzt werden Sie ja müde“ einen psychologischen Rippenstoß gab, und ich habe ihn mehr als einmal mit einem nervenschlotternden Prüfling aus dem Examenszimmer herauskommen und mit ihm im Uni-Café einen stärkenden Kaffee-Crème nehmen gesehen, worauf die Prüfung dann mit frischem Mut fortgesetzt wurde. Edgar Salin konnte fragen — nicht nur als Prüfer, sondern stets aufs Neue anregend, als Lehrer — deshalb ist er ein großer Lehrer gewesen, und deshalb wird mir stets eine eindringlich-fragende Mahnung haften bleiben „Warum fragt Ihr nicht?“.

Salin als Arbeitgeber

Edgar Salin als Arbeitgeber zu beschreiben — ich, der ich ihn als Delegierten des Verwaltungsrates der von ihm gegründeten und lange Zeit von ihm inspirierten PROGROS über ein Jahrzehnt erlebt habe, verzagt angesichts der Überfülle bewegter und bewegender Erinnerungen vor dieser Aufgabe. Und doch — was immer er tat und was immer man deshalb auch berichten mag, es war charakteristisch für ihn. Da war zunächst das zuallererst und beständig auf die Menschen, die dort in seiner Gesellschaft arbeiteten, gerichtete Interesse, ein Interesse, das sich, als ihm in den Jahren des Anfangs noch die Bewerber in der Hardstraße vorgestellt wurden (eine für die Kandidaten regelmäßig höchst aufregende Angelegenheit), stets auch auf die gesamte Familie der Mitarbeiter richtete; und so konnte es geschehen, daß er sich nach intensivem Gespräch mit dem „Neuen“ unvermittelt dessen Frau mit den Worten zuwandte „Und nun zu Ihnen: Was können Sie?“, und daß er meine Frau, als ich sie ihm vorstellte, und er von ihrem Studium der Ur- und Frühgeschichte erfahren hatte, eindringlich und kenntnisreich über die römischen Puddelöfen examinierte. Da war sodann das stets wache und manchmal ungeduldige Interesse an allem Neuen — an neuen Fragestellungen, an neuen Einsichten, an neuen Methoden, an neuen Büroräumen und an neuen Diktiergeräten, und niemand, der sich

in jenen Jahren redlich gemüht hat, die neuartige Gesellschaft, die, halb Institut, halb Firma, da von ihm in die Welt gesetzt worden war, in dieser schwierigen Welt zu etablieren, wird jene berühmten Ansprachen bei den Weihnachtessen vergessen, die wir — denen er vorwarf „Euch fällt ja nichts Neues mehr ein“ — als Weihnachtstadel mißverstanden, und die doch nichts als der Ausdruck seiner an sich selbst und seine Mitarbeiter gestellten Forderung war, der Zeit — und damit anderen — voraus zu sein.

Über dem Interesse am Menschen und dem Interesse am Neuen das einem Arbeitgeber wohl anstehende Interesse am Geschäft zu vergessen — das ist Salin nie in den Sinn gekommen. Im Gegenteil: stets war er darum besorgt, daß wir uns mangels eines noch durch Leistungen zu erwerbenden Selbstvertrauens zu billig verkaufen könnten, und ich werde nie vergessen, wie er in den allerersten Anfängen von PROGROS einmal die Vertreter einer weltbekannten amerikanischen Institution, mit denen zusammenzukommen wir Jüngeren als eine große, uns durchaus hemmende Ehre empfanden, in Schranken verwies, indem er ihnen sagte „Wir sind es, die Ihnen etwas bringen können — was wollen Sie von uns?“ Und als wir eines Tages dann begannen, einen wenn auch bescheidenen Gewinn zu erarbeiten, da hat sich wohl keiner mehr gefreut als er, der dann, ganz patriarchalischer Unternehmer, zu Weihnachten in der Firma erschien, und die Gewinnbeteiligung jedem Mitarbeiter persönlich in einem Couvert überreichte, hierin aber ebenso sehr auch moderner Unternehmer, der den Erfolg als abhängig von der Leistung des einzelnen und diese Leistung als Rechtfertigung der Beteiligung am Gewinn ansah. Salin als Arbeitgeber — mit Techniken des Management hat er sich nie befaßt, hat sie wohl auch für Krücken schwächerer Persönlichkeiten gehalten, und doch hat er Personalführung im besten Sinne, also Menschenführung betrieben, unablässig und an allem Anteil nehmend, und doch Entscheidung und Verantwortung denen überlassend, denen zu trauen er sich einmal entschlossen hatte.

Salin als Ratgeber

Lehrer ist er mir gewesen und Arbeitgeber — daneben und dabei aber stets auch ein Ratgeber in allen großen und kleinen Dingen des Lebens. Ich habe in den ganzen zwanzig Jahren niemanden kennengelernt, der Edgar Salin vergebens um Rat angegangen wäre — und es sind viele, sehr viele gewesen, die auf die Aufforderung „Kommen Sie zum

schwarzen Kaffee zu mir" zur Hardstraße gepilgert sind, mit Fragen, Problemen, Sorgen beladen, und denen stets bedenkenwerte und manchmal sehr unkonventionelle und mutige Wege und Auswege gezeigt wurden. Als ich nach den ersten Prognos-Jahren immer wieder einmal an mich herangetragenen Versuchen ausgesetzt war, Einladungen zur Übernahme anderer beruflicher Aufgaben außerhalb Basels zu folgen, und ich mich mit den zu fällenden Entscheidungen so abquälte, wie man sich mit solchen Entscheidungen eben abquält, — da hat er sich dann jeweils mitgequält, stets letztlich aber doch den klaren Rat nicht scheuend, dem ich es mindestens teilweise zu verdanken habe, noch immer hier zu sein. Edgar Salin als Ratgeber — das war immer die Aufforderung zum Handeln und die Bereitschaft zum Mitdenken, der er Ausdruck verlieh, wenn er am Ende einer solchen Besprechung sagte „Jetzt tun Sie das einmal, und dann unterhalten wir uns weiter darüber.“ Den Eindruck allerdings, vom sicheren Port aus und deshalb gemächlich zu raten —, den Eindruck hat er nie hervorzurufen gesucht, sondern hat im Gegenteil auch uns Jüngeren Gelegenheit gegeben, ihm zu raten; und ich erinnere mich manch

eines Gesprächs über Reisen, Termine, Vorträge, auch technische Dinge, Automobile und Hotels, in dem er sich sehr wohl und ohne falschen Stolz raten ließ.

Salin als Redner

Salin als Redner und als Diskussionsleiter — jeder von Ihnen hat ihn so gekannt, und keiner hat sich seiner Wirkung entziehen können. In meiner und sicher auch in Ihrer Erinnerung leben unzählige Bilder — in weitem Bogen von der großen, leidenschaftlichen Rede über die Konzentrationsproblematik an der Tagung des Vereins für Sozialpolitik in Kissingen Anfang der sechziger Jahre bis hin zu den von ihm intellektuell und finanziell, ja, gemanagten List-Gesprächen. Keine Rede aber ist mir stärker haften geblieben, als eine, die weder eine Rede sein sollte, noch eigentlich eine war, sondern die als ein aus einer Situation geborener, gesprochener Essay in meiner Erinnerung lebt: Es war im Jahre 1961, in Jerusalem, einige von Ihnen hier sind dabei gewesen. Wir standen diesseits der damals noch die Stadt zerteilenden Demarkationslinie auf dem Dache eines Hauses und schauten auf die unter uns liegende Stadt mit ihren historischen Kirchen

und Türmen. Unser sehr sachkundiger israelischer Reisebegleiter hatte uns sorgfältig erklärt, was wir vor uns sahen, ohne dabei auch die historische Bedeutung der in der Ferne liegenden, ehrwürdigen Baudenkmäler zu übergehen. Als er geendet hatte, sagte Salin, der die ganze Zeit aufmerksam aber schweigend zugehört hatte „Und nun lassen Sie mich einmal sprechen“ —, und was dann folgte, war ein in Inhalt und in Form wahrhaft meisterlicher religionshistorischer Vortrag, spontan, inspiriert und begeisternd, weil er selbst voller Begeisterung war. Wer ihm zuhörte, konnte lernen, zu reden; er konnte aber auch lernen, zu schauen.

Salin als väterlicher Freund

Edgar Salin als väterlicher Freund — viele andere sind sehr viel berufener als gerade ich, hierzu ein Wort zu sagen. Mir fällt in diesem Zusammenhang die Kennzeichnung ein, die ihm durch den unvergeßlichen Erwin von Beckenrath zuteil geworden ist: ein Meister der Freundschaft. Daß er es gewesen ist, daß er darin auch über seinen Tod hinaus fortwirkt, dafür legt dieser Kreis hier ein Zeugnis ab. Wir alle haben ihm dafür zu danken.

Neuer Anfang für die Burg zu Bederkesa

Von Karl Otto Ahrens

Vorwort

Der nachfolgende Bericht der „Burggesellschaft Bederkesa e. V.“ ist ein Zeichen, wie gemeinsame Zusammenarbeit von Bürgern zu einem guten Ziel führt.

In diesem Zusammenhang soll erinnert werden an die Veröffentlichungen in „Der Aufbau“ Nr. 2/72, 3/73 und 4/74. Die Bedeutung und Tragweite der damaligen Bemühungen können gar nicht hoch genug gewertet werden. Auch wenn es hier und da unter den Mitbürgern zu Mißverständnissen und Verstimmungen kam. Dies gehört mit dazu, eine Aufgabe zu lösen, wenn das Ergebnis in Gegenwart und Zukunft überzeugen soll.

Die angelaufene gute Zusammenarbeit aller Beteiligten erlaubt sicher die Feststellung, daß die Arbeiten ein gutes Ergebnis bringen werden. Auf dem weiteren Weg zum Ziel wird es noch manche Schwierigkeiten geben, aber man wird diese meistern können. Bedeutender geschichtlicher Baubestand der Vergangenheit wird so den Menschen der Gegenwart und Zukunft erhalten bleiben.

Im März 1974 schrieb Dr. Curt Allmers im Niederdeutschen Heimatblatt, Nr. 267: „Es gibt kaum einen Platz in unserer Landschaft, wo die Geschichte des 14. bis 18. Jahrhunderts so eindringlich zu uns spricht wie bei der Burg Bederkesa“.

Der Herausgeber

Noch vor einem Jahr war das Schicksal der Burg in Bederkesa völlig ungewiß. Als der Kreistag des Landkreises Wesermünde am 20. März 1975 beschloß, die Burg und das Burggelände zu erwerben, wurde damit ein entscheidender Schritt in der jüngsten Geschichte dieses alten Bauwerkes getan.

Bederkesaer Bürger sahen die Möglichkeit, sich aktiv zu beteiligen und gründeten am 1. April des vergangenen Jahres die „Burggesellschaft Bederkesa e. V.“; inzwischen hat sie 130 Mitglieder und kann sich durch den korporativen Beitritt solch bekannter Vereinigungen wie der Aufbaugesellschaft Bremen, der Bremisch-Verdischen Ritterschaft, der Männer vom Morgenstern und der Historischen Gesellschaft Bremen auf einen Kreis von Freunden und Förderern stützen.

Ganz bewußt hat der neue Besitzer von Anfang an deutlich gemacht, daß ihm daran liegt, die Öffentlichkeit beim Wiederaufbau und der künftigen Verwendung der Burg in Bederkesa zu beteiligen; darum hat der Kreisausschuß ein „Kuratorium Burg Bederkesa“ ins Leben gerufen, in dem die Burggesellschaft mit vier Sitzen vertreten ist. Inzwischen sind davon drei durch die Vorstandsmitglieder Karl-Otto Ahrens und Udo Kleyeman sowie durch Dr. Thomas Rogge besetzt worden; der vierte Sitz — so hofft der Landkreis — sollte von einem Bremer Bürger über die Burggesellschaft eingenommen werden, um so die alten Bindungen Bederkesas an Bremen sichtbar zu machen und sie auch weiterhin zu pflegen.

Die Wiederherstellung der Burg ist zweifellos ein schwieriger und länger andauernder Vorgang. Sie kann nur bewältigt werden, wenn von Anfang an Experten hinzugezogen werden, die bauhistorische, archäologische und geologische Befunde mit in die Planung einbringen. Erst nach sorgfältigem Abwägen solcher Gutachten kann ein echtes Erstellungsmodell dem Kreistag zur Beratung zugeleitet werden. — Aus diesem Grunde hat das Kuratorium sogleich größten Wert darauf gelegt, Berater heranzuziehen, die in ihren wissenschaftlichen Disziplinen einen Namen haben.

Ein Gutachten über den baulichen Zustand der Burg, erstellt durch den Diplomarchitekten E. Günther (Hannover), diente als Ausgangsbasis für die erste Stufe im Sanierungsprogramm für die Burg Bederkesa. Zu der Erstellung aller notwendigen Grundlagen gehörte auch eine Arbeit des Landeskonservators Dr. von Osterhausen (Lüneburg) über die Baugeschichte der Burg; es ließen sich neue Perspektiven erahnen, weil der Verfasser die bekannte Literatur und Material aus ungedruckten Quellen in einer bisher noch nicht gezogenen Zusammenschau darstellte. Beide grundlegenden Arbeiten ließen jedoch eine Anzahl von Fragen offen, die geklärt werden mußten, bevor begründete Aussagen gemacht werden konnten.

Zur Klärung wurden Grabungen und Bohrungen durchgeführt. In sechs Schnitten durch den Burghügel, sowie in und am Gebäude wurden 68 Bohrungen niedergebracht. Die Protokolle darüber und Diagramme geben verlässlichen Aufschluß über den Baugrund; sie sagen aus, daß das Burggebäude auf einem künstlich aufgeschütteten Erdhügel inmitten einer Moorlandschaft ruht. Unter dem Gebäude selbst liegt zwischen dem Fundament und einer bis zur Brikethärte verdichteten Torfschicht feinkörniger Schluff.

Mit sieben Schnitten innerhalb und zwei Schnitten außerhalb des Gebäudes, die der Kreisoberarchäologe Dr. Aust (Wesermünde) anlegen ließ, wurde die Arbeit des Statikers und Bauhistorikers unterstützt. Die Befunde trugen dazu bei, etliche Wissenslücken über die dreiflügelige Burganlage zu schließen, deren Aussehen um 1600 vom Stich des Dilich

allgemein bekannt ist. Besonders drei Grabungsergebnisse sind für die weitere Planung von großer Bedeutung: die Entdeckung eines erst im 18. Jahrhundert mit Bauschutt ausgefüllten und sehr gut erhaltenen Untergeschosses im Nordflügel, die Freilegung der Fundamente des abgebrochenen Flügelteils und die Ausgrabung der Fundamente des Turmes mit noch vollständig erhaltenem Verlies.

Diese Erkenntnisse unterstreichen die Bedeutung der Burg, die sie für unseren Raum gehabt hat, in ausdrücklicher Weise. Sie haben aber auch dazu geführt, daß das Kuratorium dem Ausbauvorschlag des Gutachters folgte, der über die Sicherung des bisherigen Bestandes hinaus folgende zusätzliche Maßnahmen vorschlägt: Wiederaufbau des Nordflügels, Freilegung und Sicherung des Kellers, der in Wirklichkeit und in Übereinstimmung mit dem Stich des Dilich als Untergeschoß anzusehen ist, und Einschleiben einer Stahlbetonplatte unter das gesamte Gebäude.

Die dafür aufzubringenden Kosten von 705 000 Mark liegen um 225 000 Mark über den zuerst genannten Kostenschätzungen von rund 490 000 Mark. Dabei ist allerdings zu bedenken, daß sich diese halbe Million nur auf die Sicherung des jetzt vorhandenen Gebäudebestandes bezog — also ohne Wiederaufbau des Nordflügels, ohne Freilegung und Ausbau der Untergeschoßteile, die für eine spätere Nutzung besonders attraktiv sind, und ohne die stabilisierende Stahlbetonplatte. — Die Abgeordneten des Landkreises Wesermünde haben nun über den Vorschlag des Kuratoriums zu befinden.

Um erste Anhaltspunkte für eine künftige Nutzung in Händen zu haben, wurde von der Burggesellschaft eine Fragebogenaktion durchgeführt, an der sich die Bevölkerung in großem Maße beteiligte. Bei der Auswertung zeigte sich deutlich, daß die Bederkesaer Bürger und die Freunde der Burg, sowohl jugendliche wie auch ältere Beteiligte, ihre Burg gern wieder im alten, historischen Gewand mit etwas Schloßromantik sehen würden. Das Auswertungsergebnis wurde dem Kuratorium zugeleitet und wurde in die ersten Überlegungen zum Raumprogramm mit einbezogen. **Es wird immer deutlicher, daß eine Nutzung als Kulturzentrum mit musealem Charakter dem Burggebäude entsprechend ist, dabei muß auch eine gastronomische Nutzung geprüft werden.**

So wie es gelang, Experten für die Sicherung und den Wiederaufbau heranzuziehen, konnten auch hochqualifizierte Persönlichkeiten gewonnen werden, die ihre tatkräftige Unterstützung bei der Raumplanung und -ausstattung zugesagt haben. Dr. Schmidt, Direktor des Niedersächsischen Landesinstituts für Marschen- und Wurtenforschung regte an, folgende Themenkreise in Bederkesa zugrunde zu legen: die naturräumliche Entwicklung des Elbe-Weser-Dreiecks, die siedlungs- und wirtschaftsgeschichtliche Entwicklung dieses Gebietes sowie die Geschichte des Fleckens Bederkesa und seiner Burg. Der Fachmann für den Aufbau von Museen, der Leiter des Cloppenburg Freilichtmuseums, Dr. Ottenjann, hat ebenfalls seine Mitarbeit erklärt.

Die Unterstützung, die der Burg zufließt, bietet die Gewähr dafür, daß dieses historische Gebäude nach dem Wiederaufbau und einer seinem Charakter entsprechenden Nutzung zu einem kulturellen Mittelpunkt des Elbe-Weser-Raumes werden wird.

Um auch die Öffentlichkeit mit dem zusammengetragenen Material über die Burg bekanntzumachen, ist die Herausgabe einer Schriftenreihe in zwangloser Folge geplant. Als erste Schrift soll demnächst die Arbeit von Dr. von Osterhausen mit dem Grabungsbericht von Dr. Aust sowie ein sich darauf gründender bauhistorischer Überblick erscheinen.

Waldschlößchen - Bösenhof - Bederkesa

Von Günter Manke

1826 baute der Bremer Zuckerfabrikant Heinrich Böse (1783—1867) in Bederkesa ein neues Heim, das er „Bösenhof“ nannte und später den Namen „Waldschlößchen“ erhielt.

Ist es nicht verständlich, wenn wir in einer historischen Gaststätte geschichtliche Erinnerungen wachhalten, die untrennbar zur Atmosphäre des Hauses gehören? Aus der Fülle der Überlieferungen, die sich um unser „Waldschlößchen“ ranken, der Denk- und Sehenswürdigkeiten Bederkesas und seiner reizvollen Umgebung, die aufzuspüren sich lohnt, können wir Ihnen hier nur einige Kostproben anbieten.

Jener reiche Bremer Kaufmann Heinrich Böse, dessen Gutshof von 1826 noch heute den architektonisch kaum veränderten Kern unseres Altgebäudes bildet, war eine bemerkenswerte Persönlichkeit: Weite Reisen in jungen Jahren, während der Franzosenzeit in seiner Vaterstadt Bremen Organisator des Widerstandes, in den Freiheitskriegen 1813 bis 1815 Schöpfer und Hauptmann eines eigenen Jägerkorps und Oberst der Bremer Bürgerwehr, seit 1825 Ehrenbürger Bremens.

Statt in die Schweiz auszuwandern, wie geplant, erbaute er 1826 in Bederkesa das Gutshaus „Bösenhof“, das heutige „Waldschlößchen“, als Dauerwohnsitz und landwirtschaftlichen Musterbetrieb. Hier wurde er Initiator des 1860 erbauten Hadelner Kanals zur Beseitigung der Dauerüberschwemmungen des benachbarten Hadelner Sietlandes (siet = tief), wie man die geestnahen, teils unter NN liegenden Marsch- und Moorgebiete nennt (siehe Gedenktafel am Haupteingang). Als Volksfestveranstalter mit der Absicht, Gemeinschaftsbewußtsein zu wecken, wurde er 1834 Gründer des Bederkesaer Schützenvereins (der später einen mitgliederstarken Ableger in New York erhielt). Im Holzurburger Wald am Nordufer des Sees findet auch heute noch jährlich im Juli das dreitägige traditionelle Schützenfest statt. Politisch betätigte sich Böse im hannoverschen Verfassungskampf 1837/39 als Gegner des Königs und seiner Regierung, als Schriftsteller, als Freund politisch Verfolgter — er nahm 1842 und 1845 Hoffmann von Fallersleben auf — und schließlich 1848 als Abgeordneter der bremischen Geest in Hannover.

Nachdem Böse 1857 sein Bederkesaer Gut verkaufte, wechselte es genau ein Jahrhundert mehrfach die Besitzer, bis schließlich 1957 wir es als heutige Eigentümer übernahmen. Zu den Vorbesitzern zählten vor 100 Jahren auch die Eltern des Privatgelehrten und Heimatforschers Dr. Jan Bohls (1863—1950), der als Schöpfer des Bauernhaus-Freilichtmuseums Bremerhaven-Speckenbüttel, als Archäologe, Geologe, Biologe, Volkskundler und Kommunalpolitiker bekannt wurde. Als Bohls einige Jugendjahre in Bederkesa verlebte, war der Bösenhof auch schon Gaststätte. Manchmal kehrte hier sein späterer Freund und Förderer ein, der schon betagte und berühmte Dichter Hermann Allmers (1821—1902), dessen „Marschenheim“ noch heute als Museum in Rechtenfleth an der Weser, Kreis Wesermünde, besichtigt werden kann.

Hermann Allmers setzte dem Erbauer des Hauses 1884 ein lesenswertes literarisches Denkmal in dem Buch „Hauptmann Böse — ein deutsches Zeit- und Menschenbild“. Darin stehen schlimme Dinge über schwere Zeiten, auch man-



ches Wissenswerte im Kapitel „Bederkesa“ über das hiesige Leben vor 120 bis 150 Jahren, doch auch Ergötzliches aus der Geschichte unseres Hauses.

Eine kleine Leseprobe läßt Sie, verehrter Gast, vielleicht ein wenig darüber schmunzeln, was sich hier seit damals geändert hat:

„... Mit echter Herzensfreudigkeit begann Böse sein Landleben. Bald umgaben sein Haus die üppigsten Pflanzungen, die prächtigsten Saaten. Die zahlreichen Gehölze, Heidflächen, Brüche und Moore der Umgebung boten das ergiebigste Jagdrevier, und vor allem der schöne See hegte damals noch einen wirklichen Reichtum an Fischen, unter denen namentlich als Seltenheit diesseits der Elbe in erster Reihe der köstliche Zander, hier Sandart geheißt, zu nennen ist.

Genug, er hatte hier, was er wünschte, und fühlte sich samt den Seinen bald heimischer, als er je geglaubt hatte. In seinem Hause entfaltete sich mit jedem Jahr das Leben reicher und reicher und erhielt ganz den Zuschnitt wie das eines reichen Gutsbesitzers. Die besten Reit-, Wagen- und Ackerpferde wieherten bald im Stalle, eine gediegene, durchaus städtische Ausstattung zierte des Hauses Räume, davon noch heute ein mit reizendem Bildwerk geschmückter Kamin aus carrarischem Marmor ein glänzendes Zeugnis gibt. Die feinsten Obstsorten und Gemüse, wie den köstlichsten Blumenflor hegte der Garten und endlich, die vortrefflichsten Weine lagerten in reicher Fülle Faß an Faß im Keller...

... Weit und breit gab es keine schönere und herzerfreuendere Gastlichkeit, wie sie auf Bösenhof gepflegt wurde, der bald für die Honoratioren des Fleckens und der Umgegend einen besuchten und geselligen Mittelpunkt bildete, Freundes- und Verwandtenbesuch gabs den ganzen Sommer hindurch im Hause, dessen Fremdenkammern selten leer standen...

... Genug, auf „Bösenhof“ war's in einem fort ein fröhliches, buntwechselndes Leben, und wer sollte sich auf ihm nicht wohlgeföhlt haben, bei einem so fesselnd und lebendig erzählenden und originellen Hausherrn, bei solch einer schönen und holdseligen Wirtin, bei solch vortrefflicher Verpflegung und in solch lieblicher, landschaftlicher Umgebung...

Seine bleibende Zweckbestimmung hatte der Bösenhof schon bald nach Wegzug seines Erbauers gefunden, und die schildert August Freudenthal, ein bekannter norddeutscher Reise-

schriftsteller des 19. Jahrhunderts, sehr anschaulich in seinen „Heidefahrten IV“ schon zu einer Zeit, als Bederkesa noch nicht einmal Bahnanschluß besaß: „... Heute (1895) ist der Bösenhof eine allgemein beliebte Sommerwirtschaft, die von Nah und Fern, namentlich an Sonn- und Festtagen, stark besucht wird. Auch heute hielten auf dem geräumigen Hofe des ‚Waldschlößchens‘, so ist die Wirtschaft jetzt genannt, zahlreiche Gespanne, deren Insassen sich dort oben des schönen Sommernachmittags freuten und sich das dort verschänkte gute Bederkesaer Bier bestens munden ließen...“ In dieser Tradition stehen wir noch heute, wenn auch das „Waldschlößchen“ inzwischen eine ebenso beliebte „Winter-“ wie „Sommerwirtschaft“ geworden ist, in der gesellschaftliche Veranstaltungen aller Art stattfinden, vom Abiturientenball bis zum Betriebsausflug, vom Kegelaabend bis zum Jahrestreffen ehemaliger Seminaristen, vom internationalen wissenschaftlichen Kongreß bis zur Wahlkundgebung, vom „Grünen Abend“ der Jäger bis zur „Rot-Weißen Nacht“ der Sportler, von der „Lions“-Feier bis zur Silberhochzeit.

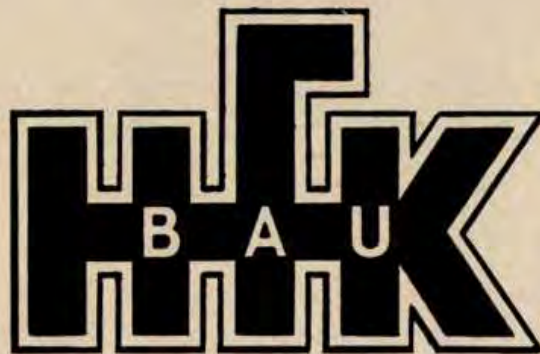
Und immer noch wie einst, genießt der Gast im Restaurant den Fernblick über Ort und See, „... die gegen Osten gerichtete Seite des Hauses bietet von der lauschigen Veranda des Waldschlößchens aus dem Beschauer ein Landschaftsbild, wie es wirksamer und lebensvoller in unserer nordbremschen Ebene kaum zu finden sein dürfte...“ (Freudenthal). „... Vor der Tür stehend, hat man zuerst Gartenanlagen und eine Wiese vor sich, dann die Ziegeldächer des tief gelegenen Fleckens, weiterhin blinkt über diese herüber der klare Spiegel des Sees von Bederkesa, dessen jenseitiges Ufer wieder mit Gehölzen bestanden einen lieblichen Hintergrund bildet. Rechts und links von diesem endlich schweift der Blick ungehemmt und weit in das Hadelnsche Sietland hinein. Wäre das Haus mit einem Aussichtsturm versehen, würde man an hellen Tagen sicherlich Weser und Elbe zugleich erblicken können...“ (Allmers).

Bederkesa und Umgebung entdecken:

1. Gleich hinter dem „Waldschlößchen“ beginnt das **Brunnenholz**, ein herrlicher Laubwald, in dem es sich gut spaziert. Die Buchen zeigen fetten Boden an, Lehm, der seit alten Zeiten von Bederkesas Töpfern verarbeitet wurde. Unregelmäßige Löcher im Waldboden, die „Pütterkuhlen“, sind ihre Spuren. Der letzte Töpfer gab hier erst vor 65 Jahren auf. Der rege Marktflecken Bederkesa war jahrhundertlang Mittelpunkt des Töpfer- und Brauwesens.
2. Den Waldspaziergang auf Bederkesas Höhe kann man auch durch das **Zech-, Spitz- und Begrabenholz fortsetzen** und den Ort in seinem Waldkranz umwandern (übrigens: Begrabenholz bedeutet „Begrenzt durch Wall und Graben“). Der Hexenberg und andere Grabbügel stammen aus der Bronzezeit.
3. Den schönsten **Blick** im Elbe-Weser-Dreieck hat man **von der Mühle** weit ins Land hinein: Dreiklang **Geest, Moor und Marsch**.

Die Geest um Bederkesa ist eine Schöpfung der vorletzten Eiszeit (Saale-Eiszeit) vor etwa 200 000 Jahren. Als „Altgeest“ ist die einst stark reliefierte Landschaft (durchweg Grundmoräne) heute nur noch flachkuppig oder fast eben. Deshalb gewähren auch Einzelhügel geringer Höhe schon wunderbare Fernblicke. Ehemalige Seen und Senken haben sich in den 10 000 Jahren der letzten Nacheiszeit mit Mooren und Marschablagerungen gefüllt.

Geologisch ist der 30 Meter hohe Mühlenberg eine Stauchseitenmoräne eines Gletschers der Saale-Eiszeit, der einst die ganze Hadelner Bucht ausfüllte. Diese wird im Osten von der Endmoräne der Wingst (74 Meter) und des We-



2850 Bremerhaven
Hafenstrasse 56-60

2800 Bremen
Schlachte 3/5

2140 Bremervörde
Zevener Str. 48

sterberges (63 Meter) begrenzt, deren bewaldete Höhen bei guter Sicht in 15 bis 20 Kilometer Entfernung in nordöstlicher Richtung zu erkennen sind. Im Westen wird das Land Hadeln von der Hohen Lieth (32 Meter) begrenzt, einer anderen Endmoräne zwischen Bremerhaven und Cuxhaven.

Der **Bederkesaer See** (250 Hektar) ist einer der flachen Moorrandseen (durchschnittliche Tiefe 0,60 bis 1,50 Meter) am Südrand der Hadelner Bucht. Die größeren Seen heißen Balksee, Flögeler See, Halemer und Dahlemer See. Die einzelnen Geestinseln, von Moor und Marsch umgeben, die man vom Mühlenberge sehen kann, sind Holzrburg am Nordufer des Sees und der große Ahlen im Norden, der schon zur Wannaer Geest gehört.

4. An der Seminarstraße: Niedersächsische Heimschule, Gymnasium für Internats- und Ortsschüler; 1876–1923 preußisches **Lehrerseminar**.

5. **Burg Bederkesa**: Ehemalige Wasserburg. Der Name Bederkesa kann noch nicht befriedigend erklärt werden und bedeutet möglicherweise „Bederkes a“ (= Bederichs Sitz am oder im Wasser) oder „Bederkes ha“ (= Bederichs Sitz an oder auf der Höhe).

Die altadligen Ritter von Bederkesa waren ein bedeutendes mittelalterliches Herrengeschlecht, das sich urkundlich bis ins 12. Jahrhundert zurückverfolgen läßt, jedoch gewiß viel älter ist. Um 1500 stirbt es aus. Die Herren von Bederkesa erbauten im See — wie die Herren von Flögeln ihre Dornburg im dortigen See — auf einer künstlichen Insel eine erste Befestigung, aus der sich die Burg entwickelte.

Die Stadt Bremen erwarb nach und nach die Herrschaft Bederkesa und baute seit dem 15. Jahrhundert die Burg immer weiter aus. 1536 erhielt sie endgültig ihre dreiflügelige Gestalt, die ein bekannter Kupferstich von Dilling 1604 eindrucksvoll wiedergibt.

1654 belagerte und eroberte der schwedische Generalgouverneur von Stade, Hans Christoph von Königsmarck, die Burg, entfestigte sie und benutzte das Schloß als Familienwohnsitz. So lebte hier zeitweilig auch seine Enkelin, die berühmte Aurora von Königsmarck, spätere Geliebte Georgs I. von Hannover und Augusts des Starken von Sachsen.

1735 erwarb die Regierung in Hannover das Schloß und benutzte es bis 1859 als Amtssitz. Von 1879 bis 1975 wurde es von privaten Eigentümern als Gaststätte und Hotel bewirtschaftet. Um die immer mehr verfallende Burg als historisches Baudenkmal zu retten, kaufte sie der Landkreis Wesermünde im Frühjahr 1975. Im Herbst 1975 begann ein langfristiges Sanierungsprogramm zum Wiederaufbau der Burg mit Ausgrabungen in und an dem Gebäude, wobei außer dem Sockel eines 1612 erbauten Turms mit erhaltenem Verlies auch ein unbekanntes Untergeschoß und die Grundmauern des Nordflügels freigelegt wurden, der um 1750 abgerissen wurde.

6. Der **Roland** neben der Kirche erinnert an die bremische Herrschaft auf der Burg, wo das Standbild um 1600 als Brunnenfigur aufgestellt wurde. Die Wappen am Sockel weisen auf die Bremer Drost Schütte, Krefitting und Scharhaar. Später begann eine Odyssee des Rolands mit wechselnden Standorten vom Brunnen in den Burggarten und schließlich 1879 vor das Lehrerseminar. 1953 fand er einstweilen neben der Kirche „Unterschlupf“, bis er der einst seinen alten Platz auf der Burg wieder einnehmen kann.

7. Reizvolle Spaziergänge sind möglich am **Elbe-Weser-Kanal** und rund um den **Bederkesaer See**. Wer gern hinaus auf das Wasser möchte, kann mit Mietbooten segeln, paddeln, rudern oder treten. Für Motor- und Segeljachten von der Elbe und Weser (beide rd. 30 Kilometer entfernt) ist Bederkesa ein beliebter Liegeplatz.

8. Der **Holzrburger Wald** lädt ein zum Wandern mit einem **Trimmpfad** und einem **Waldlehrpfad**. Der Name bedeutet „Holz zur Burg“ und nicht „Holz-Urburg“, wie manche meinen, weil es dort noch eine riesige unerforschte Wallburg gibt. Fachleute sagen, daß sie im 10. Jahrhundert erbaut sein kann.

9. **Kloster Neuenwalde**. 1219 in Midlum gegründet, 1282 nach Altenwalde und 1334 nach Neuenwalde verlegt, erlebte das Benediktiner-Nonnenkloster und heutige Damenstift eine wechselvolle Geschichte (Hauptgebäude von 1636).

Weitere Tips für kunsthistorisch Interessierte:

Ältestes Kirchengebäude aus Stein (12. Jahrhundert) in Holbei, Arp-Schnitger-Orgel in Cappel, Kirchenkunst vor allem in den Kirchen des Landes Wursten (dort auch Porträtgrabsteine), Gut Valenbrook in Fickmühlen (mittelalterlicher Adelssitz mit Herrenhaus von 1902), alte niedersächsische Bauernhäuser noch in vielen Dörfern der Umgebung, Freilichtmuseum Brink in Frelsdorf, Moorkolonie Hymendorf (Moorhufendorf von 1829).

10. Der **Vorgeschichtspfad Flögeln** führt 1,6 Kilometer an zwei jungsteinzeitlichen Großsteingräbern (eins noch unter Hügel), 26 bronzezeitlichen Hügelgräbern, alten Wegespuren und Ackerbeeten vorbei und lädt mit seinen herrlichen Waldwegen zu einer Reise in die Vergangenheit ein.

Weitere Tips für archäologisch Interessierte:

Steinkistengrab und Großsteingrab bei Meckelstedt, Großsteingrab bei Großenhain, 15 Großsteingräber in der Feldmark Wanna, bei Sievern die Ringwälle Pipinsburg, Heidenschanze und Heidenstadt sowie das Großsteingrab „Bülzenbett“. Seit 1970 jährlich (Mai bis Oktober) im Raume Flögeln im Rahmen eines langjährigen Forschungsprogramms Ausgrabungen, die zu den größten siedlungsarchäologischen Untersuchungen in der Bundesrepublik gehören. Grund: Der Landkreis Wesermünde zählt zu den fundreichsten Gebieten Nordeuropas!

Bank
seit
20 Jahren

ADCA

Allgemeine Deutsche
Credit-Anstalt

Berlin – Frankfurt am Main – Bremen

28 Bremen 1, Obernstraße 2-14, Telefon 04 21/3 60 11

mit 2 Niederlassungen und 22 Zweigstellen im Lande Bremen.

Ein Problem unserer Gesellschaft

Der alte Chronischkranke in der stationären Behandlung

Von Dr. med. I. Füsgen

Vorwort

In Heft 4/1975 wurde aus verschiedenen Blickrichtungen Aufgabe und Verantwortung aller Bürger für die alten Menschen in unserer Gesellschaft angesprochen. Dieser Verantwortungsbereich wird nun fortgesetzt mit einem Artikel aus der Medizin. Die Originalfassung wurde nur wenig gekürzt übernommen aus der Zeitschrift „Das Krankenhaus“ 10/1975. Dem Schriftleiter, Herrn Dr. W. Wolfram von Wolmar, Düsseldorf, sei herzlich gedankt für das Einverständnis zum Abdruck des Artikels. Er schreibt als Schriftleitung nachfolgende Zellen:

„Der nachstehend von uns veröffentlichte Beitrag ist als Denkanstoß konzipiert. Die Autoren stützen sich unter anderem auf Erfahrungen und Erkenntnisse, die in den Vereinigten Staaten gemacht bzw. gewonnen wurden. Gewiß lassen sich diese nicht ungeprüft auch auf deutsche Verhältnisse übertragen. In der Grundkonzeption aber decken sich die Ausführungen der Verfasser weitlich mit den Prinzipien, wie sie der Hauptgeschäftsführer der Deutschen Krankenhausgesellschaft, Prof. Dr. med. Hans-Werner Müller, in seinem stark beachteten Aufsatz „Um die Humanisierung der Psychiatrie — Probleme der stationären Versorgung psychisch Kranker“ (Heft 5/1975 dieser Fachzeitschrift, Seite 157 ff) dargelegt hat. Wir weisen in diesem Zusammenhang auch auf die Empfehlung der Deutschen Krankenhausgesellschaft (DKG) vom 11. 12. 1973 über die „Beteiligung der Krankenhausträger an der Neuordnung und Verbesserung der Versorgung psychisch Kranker“ (Vergl. Heft 2/1974, S. 60 ff).

Die hohe Aktualität des nachstehenden Artikels wird nicht zuletzt auch dadurch unterstrichen, daß der Verfasser die wichtigsten ihrer hier dargelegten Grundauffassungen in die Planung des im Bau befindlichen Hauptversorgungskrankenhauses in Ingolstadt mit eingebracht haben. Dieses neue Krankenhaus wird im Akutbereich 975 und im Psychiatrischen Fachbereich 250 Betten haben.“

Der Herausgeber

Problematik

Die Bevölkerungsstatistik, ermittelt von den statistischen Ämtern durch Volkszählung und Fortschreibung, zeigt ein wenn auch diskontinuierliches Anwachsen der Altenbevölkerung etwa seit dem Jahre 1925. **Die Zahl der über 65jährigen wird in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1970 und 1980 so stark anwachsen, daß sie bis zu 15 Prozent der deutschen Gesamtbevölkerung, also rund 10 Millionen Menschen, ausmachen wird.** Diese sowohl absolute wie auch relative prozentuale Zunahme der Zahl der bejahrten Menschen in der Gesamtbevölkerung hat eine ganze Reihe von Ursachen. Sie ist das Ergebnis der großen Fortschritte der Medizin und der angewandten Hygiene wie auch der besseren sozialen Sicherung des Menschen, der Verbesserung der Existenz- und Arbeitsbedingungen.

Tatsächlich hat die Medizin in den letzten 100 Jahren einen Siegeslauf ohnegleichen angetreten, der sich bis zu noch vor kurzem undenkbarsten Höchstleistungen der Gegenwart steigerte. Viele Krankheiten, die früher den Tod bedeuteten, können heute beherrscht bzw. in ein stationäres Zustandsbild übergeführt werden. Diese Fortschritte der Medizin haben aber auch ihre Kehrseite. Diese Kehrseite hat uns eines der größten sozialen und allgemein menschlichen Probleme der Gegenwart gebracht: Die Altersverschiebung mit dem daraus resultierenden Ansteigen des Bedarfs nach Pflege und Behandlung des alten und damit auch oft chronisch kranken Menschen. **Die Gesellschaft von morgen toleriert im Wohnbereich immer weniger Krankenpflege, Altenpflege oder den Todesfall.** Durch diese Entwicklung wird das „Krankenhaus“ immer mehr frequentiert werden. Also die Betreuung und Behandlung des alten Chronischkranken wird in erster Linie von Einrichtungen der geschlossenen Gesundheitsfürsorge übernommen werden müssen.

Unter den chronisch kranken geriatrischen Patienten können wir zwei Gruppen unterscheiden: Zur ersten Gruppe zählen Patienten, bei denen ihr chronisches Leiden aktiv und fortschreitend ist. Hier ist eine gezielte Therapie und entsprechende stationäre Unterbringung notwendig. Bei der zweiten Gruppe befindet sich die Erkrankung in einem stationären

Zustand, ohne irgendwelche gravierenden pathologischen Fortschritte zu machen. In dieser geriatrischen Darlegung soll nun versucht werden, die derzeitige Krankenhaussituation, die demographische Bevölkerungsentwicklung, die sich verändernde Familienstruktur, den jetzigen und zukünftigen Bedarf an Betten für Chronischkranke in der Bundesrepublik Deutschland und die sich daraus ergebenden Forderungen nach der Errichtung neuer eigener Abteilungen für die zur ersten Gruppe zu zählenden Chronischkranken aufzuzeigen. Die zweite Gruppe mit ihren Problemen der stationären Betreuung wird hier ausgeklammert.

Über das Thema „Chronischkranke und stationäre Unterbringung“ ist bereits viel geschrieben und gesagt worden. Gutachten, Kongresse und eine Vielzahl von Publikationen betonen die Wichtigkeit der Problematik. Bereits 1951 in Brüssel stand das Problem der Chronischkranken auf internationaler Ebene zur Diskussion. Es wurde dort die These aufgestellt, daß für die Chronischkranken eigene Pflegeabteilungen geschaffen werden sollten. **Getan wurde in dieser Richtung in der Bundesrepublik Deutschland bisher relativ wenig.** Die mangelhafte Koordination der medizinischen, aber auch der sozialen Einrichtungen und die fehlenden Unterbringungsmöglichkeiten sind als Gründe zu nennen, weshalb es zu einer nicht unbeträchtlichen Fehlunterbringung (misplacement) chronisch kranker alter Menschen in den verschiedenen medizinischen Fachrichtungen, bevorzugt Innere Medizin und Psychiatrie, kommt. Jeder Kliniker in einer Akutklinik kennt die Problematik über die zweckentfremdete Belegung von Akutbetten durch Chronischkranke. **Dabei sollte es eine der großen Aufgaben unserer Gesellschaft sein, uns mit allen zur Verfügung stehenden Kräften unserer kranken Alten und Betagten gezielt anzunehmen. Es geht nicht an, das Leben zu verlängern und die Alten zu vernachlässigen.**

Die Betten der Akutkliniken müssen von den Chronischkranken geräumt werden. Dies sollte nicht etwa nur aus finanziellen Erwägungen geschehen, sondern primär deshalb, weil der Chronischkranke hier nicht zu seinem Recht kommt.

In der Bundesrepublik muß aber auch die Tatsache wegweisend sein, daß jeder chronisch-geriatrische Patient das Krankenbett der Akutstation mindestens für zwei Akutkranke freimachen würde. Die Akutkrankenhäuser würden sinnvoller in ihrer Kapazität ausgelastet und die Errichtung von Abteilungen für chronisch kranke alte Menschen wäre wirtschaftlich gesehen die billigere Methode, um den ungedeckten Bettenbedarf für diese Krankengruppe auszugleichen. Das Krankenhaus ist mehr als jedes andere Bauwerk zukunftsorientiert. Seine Funktionsuntüchtigkeit kann lebensbedrohend auch für den einzelnen sein, und seine falsche Einordnung mit gestörter Funktionalität kann bei dem hohen Anteil der Investitionen der öffentlichen Hand zur erheblichen Minderung des Volksvermögens führen.

Demographische Entwicklung

Trotz der erheblichen Bevölkerungsverluste im Ersten und Zweiten Weltkrieg ist die Bevölkerungszahl insgesamt angestiegen und dürfte nach den neuesten Bevölkerungsschätzungen auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiterhin zunehmen. Es ist aber nicht nur die Gesamtbevölkerung in den meisten zivilisierten Staaten, so auch in der Bundesrepublik Deutschland, angestiegen, sondern auch die altersmäßige Zusammensetzung hat sich geändert, und zwar vorwiegend im Sinne einer Zunahme des Anteils der alten Menschen (65 Jahre und älter) an der Gesamtbevölkerung.

Dieser Entwicklungsvorgang der Bevölkerung wird häufig als Ueberalterung, ja sogar als Vergrreisung, bezeichnet. Man sollte diese etwas diskriminierenden Begriffe nicht verwenden, sondern von Altersverschiebung sprechen.

Bei der Volkszählung im Deutschen Reich 1910 betrug der Anteil der über 65jährigen Menschen 5,0 Prozent, 1958 in der Bundesrepublik Deutschland 10,4 Prozent, 1961 11,0 Prozent und 1970 waren von den Männern 10,5 Prozent und von den Frauen 15,3 Prozent älter als 65 Jahre. Der Vergleich ist möglich, weil das heutige Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in demographischer Hinsicht etwa einen Durchschnitt des damaligen Gebietes darstellt. Nach jüngsten Vorhersagen (Statistisches Jahrbuch 1972) werden um die Jahrhundertwende rund 63 Millionen Menschen in der Bundesrepublik Deutschland leben. Das Statistische Bundesamt rechnet damit, daß der Anteil der über 65jährigen bis 1980 auf knapp 15 Prozent ansteigen wird. Erst danach, gegen Ende dieses Jahrhunderts, wird sich der Anteil der alten Menschen auf einem etwas niedrigeren Wert von voraussichtlich 12 Prozent stabilisieren. Der Anteil der alten Menschen an der Gesamtbevölkerung hat sich also in den letzten 35 Jahren fast verdoppelt.

Die Auswirkungen der beiden Weltkriege sowie die größere Sterblichkeit des männlichen Geschlechts bedingen die Tatsache, daß der Anteil der Männer bei den höheren Altersklassen immer geringer ist als der der Frauen. Diese Situation bringt schwierige Probleme mit sich, denn ein großer Teil

dieser Frauen hat sicher eine nicht immer ausreichende Altersversorgung.

Neben der Zunahme der Gesamtbevölkerung sowie den Veränderungen im Altersaufbau und im Verhältnis der Geschlechter müssen an dieser Stelle auch die Reduktion zur Kleinfamilie, die wirtschaftliche Expansion und die Umstrukturierung sowie Verstädterung und Änderung in der Wohnweise als einige weitere Faktoren, die zu einer Situationserfassung des Problems der stationären Behandlung der alten Chronischkranken unbedingt gehören, genannt werden. Früher war in der Agrarstruktur die Familie der allgemeine Sicherungsverband für die Risiken des Lebens. Die Versorgung innerhalb der Familie erstreckte sich mit zunehmender Hinfälligkeit auch auf Pflege und Betreuung. Dabei sei darauf hingewiesen, daß diese Pflege auch nicht immer ganz problemlos war.

Mit der fortschreitenden Industrialisierung, mit dem Auseinanderfallen von Produktionsstätten einerseits und Lebens- und Wohnstätten andererseits, vollzog sich ein Wandel in der Familie. Aus Großfamilien wurden Kleinfamilien, nach König Kernfamilien, die aus Eltern und unmündigen Kindern bestehen. Der alte Mensch lebt meist in einer für ihn zu großen Wohnung mit einer bescheidenen finanziellen Absicherung allein. Diese Veränderung ergab sich nach und nach und betraf vorwiegend die städtischen Arbeiterfamilien. Besonders bedeutungsvoll wird diese Entwicklung für die Gesellschaft, wenn dann der alleinwohnende alte Mensch erkrankt und der Pflege und Betreuung über längere Zeit bedarf.

Dazu einige Zahlen zur jetzigen Situation: Bei der letzten Volkszählung im April 1971 (s. Tab. 1) führten 6 106 000 Personen einen Einpersonenhaushalt. Davon waren 4 484 000 Frauen, die alleine lebten. Fast die Hälfte der Einpersonenhaushalte, nämlich 2 930 000 Menschen, waren über 65 Jahre alt und weitere 1 830 000 im Alter zwischen 45 und 65 Jahren.

Tab. 1: Einpersonenhaushalte im April 1971 in der BRD. Quelle: Statistisches Jahrbuch der BRD 1972, S. 39.

Alter des Haushaltsvorstands	in 1 000		gesamt
	männlich	weiblich	
unter 25	187	170	356
25 bis 45	616	368	984
45 bis 65	339	1 498	1 837
65 und mehr	482	2 448	2 930
zusammen	1 623	4 484	6 106

Es stellt sich nun die Frage, welche öffentliche Einrichtung, also kleine Gemeinden bzw. Großstädte, nun das Problem der Alten im Einpersonenhaushalt, damit oft ohne Versorgung durch die Familie, hauptsächlich zu tragen hat. Betrachtet man die Altersstruktur in Gemeinden verschiedener Größen, so ergibt sich, daß das Alter in besonderem Maß



Louis Saemann
Elektr. Licht- und Kraftanlagen
Blitzschutz-Anlagen
Bürgerm.-Smidt-Str. 20
Ruf 31 32 21
28 BREMEN

Friedrich Schmidt

Dachdeckungs- und Asphaltgeschäft
Gegr. 1906
Hohentors-Heerstraße 156-160 · Ruf 50 24 29



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

Ihr Fachgeschäft

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

ein Problem der Großstädte ist. Der Anteil der alten Menschen (Quelle: Statistisches Bundesamt/Hrsg./„Lebensverhältnisse“, Seite 26) in Gemeinden mit über 100 000 Einwohnern liegt um 2 Prozent höher als in den kleinen Gemeinden. 1965 waren 14,4 Prozent aller Großstädter 65 Jahre und älter, während es 40 Jahre zuvor noch 5 Prozent waren. In Gemeinden unter 100 000 Einwohnern hat sich der entsprechende Anteil von 6,0 und 12,0 Prozent erhöht. In Gemeinden mit weniger als 100 000 Einwohnern ist der Anteil der über 65jährigen mit Ausnahme der ländlichen Kleingemeinden (unter 2000 Einwohnern) um so niedriger, je kleiner die Gemeinde ist. Diese Strukturverschiebungen sind bezeichnend für die demographischen Veränderungen in den Grenzen der Städte. Mit Beginn des Industrialisierungsprozesses kamen junge Leute vom Land in großer Zahl in die Stadt, um dort Geld zu verdienen. Die Bevölkerungsstruktur in den Städten wurde beträchtlich „verjüngt“. Das Problem der Landflucht ist auch noch ein Problem unserer Tage. 1968 wohnte noch ein knappes Drittel der Gesamtbevölkerung in Orten mit weniger als 5000 Einwohnern. 1980 werden es nur noch 22 Prozent, und damit jeder Fünfte, sein. 43 Prozent der gesamten Bevölkerung werden 1980 in Großstädten über 100 000 Einwohnern wohnen, gegenüber 32 Prozent 1968.

Das gleichzeitige Hineinwachsen der Zugewanderten in höhere Altersgruppen und der vor allem in Großstädten zu verzeichnende Rückgang der Kinderzahlen haben schließlich bewirkt, daß der Anteil der alten und damit auch oft chronisch kranken Menschen in diesen Städten so rapide zugenommen hat. Das extremste Beispiel in Deutschland für eine Großstadt und ihr Altenproblem ist West-Berlin, wo 1970 von 2,12 Millionen Menschen 454 000 über 65 Jahre alt waren. So ist es auch Berlin, das mit seinen Kliniken für geriatrisch bzw. chronisch Kranke in der Planung und auch bereits in der Ausführung am weitesten in der Bundesrepublik Deutschland vorangeschritten ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß der Wandel von der Großfamilie zum Ein- und Zweipersonenhaushalt die häusliche Krankenpflege immer komplizierter macht. Dieses Problem findet sich in erster Linie in Großstädten auf Grund ihres relativ hohen Anteils an alten alleinwohnenden Menschen.

Einige Worte noch in Kürze zur Morbidität. Weder im Deutschen Reich noch in der Bundesrepublik Deutschland gab es früher allgemeine Morbiditätsstatistiken. Nach Einführung des gesetzlichen Mikrozensus (März 1957), einer Stichprobenerhebung, die viermal pro Jahr erfolgt, konnte im April 1966 ein „Gesundheitsmikrozensus“ durchgeführt werden (s. Tab. 2).

Tab. 2: Zusammensetzung der Patienten im April 1966 nach Alter und Geschlecht (Quelle: Statistisches Bundesamt — Mikrozensus).

Alter von ... bis unter ... Jahren	männliche Patienten		weibliche Patienten	
	in 100	Prozent	in 100	Prozent
unter 5	16	4,76	10	3,66
5 bis 10	16	4,76	15	4,37
10 bis 15	12	3,57	8	2,82
15 bis 20	8	2,33	15	3,24
20 bis 25	10	2,98	18	3,94
25 bis 30	15	4,46	28	6,05
30 bis 35	20	5,95	25	6,34
35 bis 40	23	6,85	23	6,48
40 bis 45	22	6,55	23	7,04
45 bis 50	20	5,95	29	6,90
50 bis 55	29	8,63	38	9,44
55 bis 60	42	12,50	32	10,42
60 bis 65	38	11,31	31	9,72
über 65	65	19,35	74	19,58
Insgesamt	336	100,00	374	100,00

Hier wurden erstmals Zahlen über altersmäßige und geschlechtsspezifische Zusammensetzungen des Krankenhauspatientengutes erfaßt. Wie erwartet, ist der Anteil der über 65jährigen (jeder 5. männliche oder weibliche Patient) am höchsten. Zu einem noch höheren Anteil des geriatrischen Patientengutes kommt Schubert bei einer Überprüfung der Altersverteilung der Klinikpatienten der Städtischen Krankenanstalten Nürnberg im Jahre 1964. 35 Prozent der stationären Patienten waren 60 Jahre und älter.

Ergänzend dazu sei noch an dieser Stelle von einer an über 10 000 Personen durchgeführten Befragung in der DDR berichtet. Sie ergab, daß etwa 20 bis 30 Prozent der 65- bis 69jährigen und 40 bis 60 Prozent der 70- bis 74jährigen betreuungs- und pflegebedürftig im Sinne spezieller medizinisch-sozialer Betreuung sind.

Das Krankenhauswesen in der Bundesrepublik Deutschland

Es war ein langer Weg ständiger Reformen und auch Verbesserungen, bis aus den im Mittelalter unter christlichem Einfluß entstandenen Hospitälern das heutige moderne Großklinikum hervorging. Trotz dieser langen kontinuierlichen Entwicklungszeit des Krankenhauses gibt es heute noch eine verwirrende Vielzahl von Bezeichnungen und Trägern. Es gibt keine gesetzliche Vorschrift darüber, mit welcher Anzahl von Krankenhausbetten oder in welchem Niveau etwa eine Gemeinde ihre Bürger zu versorgen hat. Andere Gemeinschaftsaufgaben oder soziale Einrichtungen, wie z. B. Feuerwehr, Anlagen von Straßennetzen oder Verwaltung von Friedhöfen sind längst gesetzlich geregelt.

Dabei ist das Krankenhauswesen einer der bedeutendsten Wirtschaftszweige. So werden im Gesundheitsbericht der Bundesregierung von 1970 die Mittel, die 1968 für das Gesundheitswesen insgesamt aufgewendet worden sind, auf 48,5 Milliarden geschätzt. Aber bereits im Jahre 1973 waren die Aufwendungen von etwa 40 Milliarden DM allein für die gesetzliche Krankenversicherung (GKV) notwendig. Bestürzende Perspektiven eröffnet das Krankenversicherungsbudget, das der rheinland-pfälzische Minister für Soziales, Gesundheit und Sport, Dr. Heinrich Geissler, Bonner Fachjournalisten im Oktober 1974 vorlegte. Die Vorausschätzung der finanziellen Entwicklung der gesetzlichen Krankenversicherung für die Jahre 1973 bis 1978 sowie die Analyse ihrer Entwicklung in den Jahren 1960 bis 1973 weist aus, daß die Ausgaben der Krankenkassen, die 1960 noch 9,5 Milliarden DM betragen, 1978 fast an die 100-Milliarden-Grenze und damit direkt an die der Rentenversicherung heranreichen werden.

Die sprunghafte Erhöhung der Leistungsbilanz geht in erster Linie auf die ungebremsten Kosten der Krankenhausbehandlung zurück, die von 1960 bis 1973 um knapp 10 Milliarden DM wuchsen, aber bis 1976 allein um 17,3 Milliarden steigen werden. Hier sollte man die geriatrische Frage einblenden: Wieviele Chronischkranke belegen diese sehr kostbaren Betten in Schwerkrankenhäusern? Wir wollen diese Betteneinheiten nicht etwa den alten Kranken mißgönnen, aber gewisse, dringend notwendige, vor allem organisatorische Umstellungen werden in der Lage sein, die alten Chronischkranken nicht etwa nur billiger unterzubringen, sondern sie bei zweckentsprechenden Einrichtungen auch besser zu versorgen.

Diese allgemeine Finanzentwicklung wird anhalten, wenn man bedenkt, daß noch vor zehn Jahren Krankenhäuser mit einem Aufwand pro Bett von 50 000 DM gebaut werden konnten, während heute ein Krankenhausbett in einem leistungsfähigen Krankenhaus kaum unter 150 000 DM zu erstellen ist mit allen sich daraus ergebenden Folgekosten. Die Kosten für einen Pfl egetag liegen heute im Durchschnitt bereits bei 100 bis 150 DM und sollen 1985 500 DM erreichen, ein Pflegesatz übrigens, wie er in Schweden bereits heute gezahlt wird. Und gerade in Schweden hat man er-

HAUS - UND BODEN- FONDS

Seit 1965 erwerben mehr als

20000 Fondszeichner

ein sachwertbeständiges Vermögen von über

1,4 Milliarden DM

bestehend aus dauerhaft vermieteten

14000 Wohnungen

sowie über vierhundertachtzig Gewerbeeinheiten in bisher

38 HB-FONDS

Vormerkungen für weitere zur Zeit in Vorbereitung befindliche HB-Fonds werden jederzeit von der Fonds-Verwaltung und den Kreditinstituten entgegengenommen.



UNTERNEHMENSGRUPPE

BREMER TREUHAND

Hauptverwaltung 28 Bremen 61 • Postfach 610150 • Telefon 0421-8 77 91 • Telex 02 4431

Unsere Erfahrung- Ihr Vorteil

Wir bieten:

Beratung in allen Fragen der Baufinanzierung

Bevorschussung von Hypothekendarlehen, Bausparverträgen, öffentlichen Baudarlehen, Eigenkapital u.a.

Globalkredite zur Bewältigung aller Probleme der Vor- und Zwischenfinanzierung bei größeren Bauvorhaben

Grundstücksankaufs- und Erschließungskredite Instandsetzungs- und Modernisierungskredite Betriebsmittelkredite für Wohnungsunternehmen

Hypothekendarlehen

Datenverarbeitung als Dienstleistung für Wohnungsunternehmen



DEUTSCHE BAU- UND BODENBANK AG

Berlin • Frankfurt am Main

Niederlassungen und Geschäftsstellen in Aschaffenburg • Augsburg • Berlin • Bielefeld • Bremen • Darmstadt • Essen • Frankfurt a.M. • Freiburg • Gießen • Hamburg • Hannover • Heilbronn • Karlsruhe • Kassel • Kiel • Koblenz • Köln • Ludwigshafen/Mannheim • Lübeck • Mainz • München • Münster • Nürnberg • Ravensburg • Saarbrücken • Stuttgart • Rechenzentrum in Mainz

rechnet, daß bei einer Steigerung der Kosten für das Gesundheitswesen im gegenwärtigen Tempo bereits im Jahre 2000 mit dem Finanzvolumen, das dem Staate zur Verfügung steht, nur noch Maßnahmen des Gesundheitswesens zu finanzieren wären.

Die Gesamtzahl der Krankenhäuser in unserem Lande belief sich Ende 1969 auf 3601 mit 677 695 planmäßigen Betten. Ende 1960 gab es 3604 Krankenhäuser mit 583 513 planmäßigen Betten. Während dieser Zeit blieb die Anzahl der Krankenhäuser ziemlich konstant. Die Zahl der Betten ist ständig gestiegen, seit 1960 um 94 182, also um 16,1 Prozent.

1970 standen insgesamt 13 007 planmäßige Betten für Chronischkranke bzw. geriatrische Kliniken zur Verfügung. Davon waren 8376 in eigenen Fachkrankenhäusern und 3500 Betten als Fachabteilungen Allgemeinkrankenhäusern angeschlossen. Bayern weist im statistischen Jahrbuch für Bayern 1972 kein Bett für Chronischkranke aus. Von den 13 007 Betten in der Bundesrepublik Deutschland für Chronischkranke stehen 7260 Betten in Berlin. 3220 Betten davon sind in städtischen Krankenhäusern, 3142 Betten in freigemeinnützigen Krankenhäusern und 898 Betten davon in privaten Anstalten.

Das Bettenangebot ist seit 1960 gestiegen, und zwar in manchen Regionen sogar schneller als der Bedarf. Trotzdem ist die Bettennutzung nur unwesentlich gesunken. Wie Erfahrungen zeigen, besteht ein direkter Zusammenhang zwischen Bettenangebot und der Zahl der Krankenhaufälle. Je höher das Bettenangebot, um so höher ist erstens die Zahl der stationär behandelten Patienten und zweitens die durchschnittliche Verweildauer. Dieser Einfluß wurde hin und wieder festgestellt, konnte aber noch nicht quantifiziert werden, da viele Zufallserscheinungen nicht auszuschließen sind und somit zur Erschwerung der Auswertung führen. Man könnte hier hart sagen: Neigung zur Konservierung, nicht zuletzt auch bei Chronischkranken in der Geriatrie. **Man sollte aber mit vorwurfsvollen Worten vorsichtig umgehen; denn oft besteht keine Möglichkeit der Verlegung in ein Alten- oder Altenpflegeheim, weil dort erst ein Bett, meist durch Tod, freierwerden muß.**

Die Bettenausnutzung in Akutkrankenhäusern hat sich seit 1960 mit leichter Abwärtstendenz auf 88,6 Prozent für 1966, 86,9 Prozent für 1969 und 86,8 Prozent für 1970 entwickelt. Das entspricht etwa einer durchschnittlichen Belegung von 317 Tagen pro Bett und Jahr. Die Bettenausnutzung bei Krankenhäusern für Chronischkranke liegt bei weitem höher, etwa bei 94,5 Prozent 1970. Nur die Krankenhäuser für Psychiatrie mit 100,5 Prozent und Rheumakrankenhäuser mit 94,7 Prozent Bettenausnutzung liegen unter den Sonderkrankenhäusern günstiger.

Es gibt in der Verweildauer regionale, alters- und geschlechtsabhängige Unterschiede, aber auch unter den Krankenhausträgern und innerhalb der Fachabteilungen. Art und Schwere einer Krankheit bestimmen die Verweildauer. Die Entwicklung der Medizin wird einen bestimmten Einfluß auf die zukünftige Verweildauer haben. Durch präventiv-medizinische Filteruntersuchungen können Krankheiten frühzeitig entdeckt und im Anfangsstadium behandelt werden, was wiederum zur Verkürzung der Therapiezeit führen kann; dies gilt insbesondere für die Krebserkennung in der geriatrischen Prävention.

Verlängernd wirkt sich die weitere Abnahme der Hauspflegemöglichkeiten in der Geriatrie aus. Ebenso hat naturgemäß die höhere Lebenserwartung einen verlängernden Einfluß, da eine enge Korrelation zwischen Krankenhausaufenthalt und Alter besteht. Nicht zuletzt kann auch der soziale Fortschritt einen retardierenden Einfluß ausüben. Die Verweildauer der Kassenpatienten liegt um 15 bis 20 Prozent höher als bei Nichtversicherten. Das Krankenhaus wird immer mehr auch „Genesungsplatz“. Generell kann jedoch sicherlich mit einem rückläufigen Trend der Verweildauer gerechnet werden, der sich auch bereits in der Statistik widerspiegelt. 1970 betrug die durchschnittliche stationäre Verweildauer in den Krankenhäusern 24,9 Tage. 1966 betrug sie 26,8, 1968 25,9 und 1969 25,3 Tage im Durchschnitt.¹⁾

¹⁾ Inzwischen konnte die Verweildauer in den 3500 Krankenhäusern der Bundesrepublik im Jahre 1973 auf 23,4 Tage, in den Akutkrankenhäusern auf 17,6 Tage gesenkt werden. Anmerkung der Schriftleitung.

Klassenloses Krankenhaus —

geplatze Seifenblase

Die RHEIN-ZEITUNG (Koblenz) vom 5. 9. 1975 schrieb u. a. zu dem Thema:

„Wie eine Seifenblase — freilich eine der teuersten, die es je in der Bundesrepublik gab — platzt jetzt das Projekt, das seit sechs Jahren Schlagzeilen in der deutschen Presse gemacht, den Bundestag und mehrere Landtage zu Diskussionen herausgefordert und Streit auf Arztekongressen ausgelöst hatte: Das erste klassenlose Krankenhaus, das der ehemalige Landrat des Kreises Hanau, Martin Woythal (SPD), in Maintal-Hochstadt bauen wollte.

Woythals klassenloses Krankenhaus sollte zum Modell für weitere Krankenhäuser ohne Chefärzte, Pflegeklassen und Privilegien in der Bundesrepublik werden. Jahrelang gab es heiße Redeschlachten um diesen Meilenstein des gesellschaftspolitischen Fortschritts! Begeisterte Zustimmung und heftige Ablehnung hielten sich die Waage. Das klassenlose Krankenhaus sollte mit 430 Betten für über 100 Millionen Mark auf einem Gelände in Maintal-Hochstadt zwischen Hanau und Frankfurt entstehen und alle herkömmlichen Krankenhäuser in der Bundesrepublik in den Schatten stellen.

Doch jetzt behalten die Kritiker recht, die schon 1970 angekündigt hatten: ‚Des Landrats Woythal liebstes Kind wird eine Totgeburt.‘ Zwei Gründe sind dafür maßgebend: Weder das Land Hessen noch der aus dem Kreis Hanau im Zuge der Kommunalreform entstandene Main-Kinzig-Kreis unter Woythals CDU-Nachfolger Rüter können auch nur eine Mark für die Superklinik lockermachen.

Obendrein hat sich gezeigt, daß das Krankenhaus überhaupt nicht benötigt wird. Denn im Kreisgebiet sowie in der Stadt Hanau fehlen nach neuen Bedarfsrechnungen im Hinblick auf das ‚Nullwachstum‘ der Bevölkerung allenfalls 200 Betten, die durch eine Erweiterung des Stadtkrankenhauses Hanau nach Meinung von Sozialminister Horst Schmidt billiger geschaffen werden können ...

Es ist nicht damit getan, daß ein bombastischer Plan nun stillschweigend zu den Akten gelegt werden muß, weil sich die Verhältnisse geändert haben. Noch Jahre hinaus wird das klassenlose Krankenhaus für Aufregung und Millionenverluste sorgen. Eine der vielen ‚Kleinigkeiten‘, die verhältnismäßig leicht zu lösen sind, wird die Kündigung des Vertrags mit dem Verwaltungsleiter.

Komplizierter ist die Tatsache, daß die Stadt Maintal und der Main-Kinzig-Kreis die Grundstücke zurückkaufen müssen, die von dem Bauträger Naussauische Heimstätte für das Kreiskrankenhaus schon erworben wurden. Neun Millionen Mark, die als Planungskosten bereits ausgezahlt wurden, sind aus dem Fenster geworfen. Aufträge in Höhe von 45 Millionen Mark, die 1974 vergeben wurden, müssen rückgängig gemacht werden, wogegen sich die Firmen, die sich darauf eingerichtet haben, wahrscheinlich gerichtlich mit Regreßansprüchen zur Wehr setzen werden. Planungen für den Ausbau der Verkehrswege und der Versorgungsleitungen im Zusammenhang mit dem Klinikprojekt fallen dem Rotstift zum Opfer.“

Im Hessischen Landtag sprach man — wie andere Zeitungen zu melden wußten — von 10 Millionen Mark, die „durch den Schornstein gejagt wurden.“

In der Fachabteilung für innere Medizin liegt die durchschnittliche Verweildauer bei 26,2 Tagen, in der Chirurgie bei 15,4 Tagen, sie ist am höchsten in Krankenhäusern für Chronischkranke mit über 353 Tagen, am geringsten, wie zu erwarten, in der gynäkologisch-geburtshilflichen Abteilung mit 11,0 Tagen. Die extrem lange Verweildauer von 353,7 Tagen für Chronischkranke gibt allerdings kein klares Bild von der Situation. Falck zeigte am Beispiel Berlins, daß etwa 20 Prozent der alten Patienten nur 31 Tage, 36 Prozent bis zu 183 Tagen und die übrigen 44 Prozent mit zum Teil jahrzehntelanger Liegedauer eine durchschnittliche Verweildauer von 413 Tagen in Berlin entstehen lassen.

Ähnliche Ergebnisse werden auch aus dem Ausland berichtet. Isaacs fand eine durchschnittliche stationäre Liegezeit von 9,3 Wochen auf der geriatrischen Abteilung des „Glasgow Royal Group Infirmary of Hospitals“. Rosin berichtet in einer Studie, gemacht am Guy's Hospital London, daß etwa 37 Prozent nur 4 bis 6 Monate, 33 Prozent 6 bis 12 Monate in der stationären Behandlung verbleiben. 13 Prozent bleiben länger als 1 Jahr. Er überprüfte auch, ob die Entlassung nach Hause oder in ein Alten- oder Pflegeheim erfolgte. Gut 60 Prozent der Patienten kehrten nach Hause zurück. Von 75 Patienten im Alter zwischen 70 und über 90 Jahren wurden allerdings 20 innerhalb eines halben Jahres wieder stationär aufgenommen. In einer Studie am Harzfeld Hospital, Israel, kommt Rosin zu noch günstigeren Ergebnissen.

Um zu überprüfen, in welcher Menge Chronischkranke heute bei der sich verändernden Bevölkerungsstruktur interne Stationen belasten bzw. Betten für Akutkranke sperren, wurde an fünf willkürlich gewählten Stichtagen 1973 im Abstand von etwa einem Monat auf internen Allgemeinstationen der 2. Medizinischen Klinik Nürnberg eine Überprüfung der Patienten im Hinblick auf ihr Alter und ihre Erkrankung durchgeführt. Das Patientengut wurde aufgetrennt nach Akutkranken und Langzeit- und Chronischkranken. Unter Akutkranken wurden alle Kranken, die sich in einem progressiven Stadium der Krankheit befanden, das einer Behandlung zugänglich ist, also keine bereits bekannten Karzinome in der Endpflege usw., bzw. Patienten, die zur Abklärung einer Gesundheitsstörung stationär lagen, gezählt. Zu den Langzeit- und Chronischkranken wurden alle Patienten, bei denen kein akut progressives Stadium einer Erkrankung, z. B. Diabetiker mit jahrelang bestehendem Ulcus cruris, chronischem Asthma bronchiale vier Wochen nach stationärer Aufnahme, Apoplex mit Hemiparese sechs Wochen stationär usw., vorliegt, gezählt. Ganz bewußt wurden nur typische Allgemeinstationen mit ihrem Patientengut zur Überprüfung genommen und die in vielen größeren internen Kliniken vorhandenen speziell ausgerichteten Stationen (z. B. Infektionsstation, Intensivstation usw.) vernachlässigt.

Insgesamt wurden bei den fünf Stichproben 638 Patienten kontrolliert. Davon waren 302 weiblichen und 336 männlichen Geschlechts. Das durchschnittliche Alter des gesamt-

ten erfaßten Patientengutes war 62,07 Jahre. Von den insgesamt 638 Patienten wurden 320 = 50,1 Prozent zu den Langzeit- und Chronischkranken gezählt. Führt man eine Aufrechnung nach Geschlecht durch, so waren von den 302 stationären Frauen 176 = 58,2 Prozent, bei den Männern von 336 Patienten 144 = 42,8 Prozent chronisch- oder langzeitkrank (s. Tab. 3).

Tab. 3: An fünf Stichtagen geprüfetes Patientengut von vier internen Allgemeinstationen der 2. Medizinischen Klinik Nürnberg 1973

GESAMT: 638 kontrollierte stationäre Patienten
davon 302 Frauen
336 Männer

Chronisch- oder Langzeitkranke ohne Unterteilung nach Geschlecht

320 Patienten = 50,1 %

aller stationären Kranken,

gegenüber 318 Akutkranken

Aufteilung nach Geschlecht

302 Frauen gesamt:

davon 176 Chronisch- oder Langzeitkranke =
58,2 % aller stationären Frauen

gegenüber 126 Akutkranken

336 Männer gesamt:

davon 144 Chronisch- oder Langzeitkranke =
42,8 % aller stationären Männer

gegenüber 192 Akutkranken

Das durchschnittliche Alter betrug bei den chronischkranken Frauen 68,95 Jahre gegenüber 60,91 Jahre der Akutkranken. Bei den Männern betrug das durchschnittliche Alter der Chronischkranken 63,80 Jahre gegenüber 52,04 Jahre der Akutkranken. Das Alter der Männer insgesamt war mit 57,14 Jahren jugendlicher als das der Frauen mit 65,68 Jahren. Eine altersgemäße Aufteilung zeigte, daß von den 176 langzeit- und chronischkranken stationären Frauen 166 = 94 Prozent über 50 Jahre und 146 = 83 Prozent über 60 Jahre waren. Bei den Männern bietet sich ein anderes Bild. 75 Prozent = 108 Patienten der langzeit- und chronischkranken Männer waren über 50 Jahre und 61 Prozent = 88 über 65 Jahre. In der Altersaufteilung ist zu erkennen, daß ein deutlicher Gipfel in der Patientenzahl zwischen 65 und 75 Jahren bei den Frauen und zwischen 65 bis 80 Jahren bei den Männern herrscht.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die in der einschlägigen Literatur angegebene Zahl von etwa 80 Prozent geriatrisches Patientengut im Gesamtpatientengut der Langzeit- und Chronischkranken in etwa auch bei uns gefunden wurde. Der hohe Anteil der Chronischkranken am stationären Patientengut der internen Abteilung muß als Warn-

Als moderne Fachgroßhandlung für

Sanitär · Küchen · Heizung

stehen wir dem Fachhandwerk ständig zur Verfügung.

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

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

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

Wir beraten — Sie sprechen dann mit Ihrem Installateurmeister.

gebrüder **thiele**

Sanitär und Heizung GmbH & Co.

2820 Platjenwerbe/Bremen-Nord

Autobahnabfahrt Ihlpohl

Telefon 04 21 / 6 38 01

zeichen gesehen werden. Nurmehr etwa die Hälfte der Betten auf einer Allgemeinstation ist mit Akutkranken belegt, ein medizinisch und wirtschaftlich recht schwieriger Zustand. Die 50 Prozent interner stationärer chronischkranker Patienten dürften zu einem Teil in dem Anwachsen der höheren Altersklassen, begründet durch die Fortschritte in der Medizin — immer mehr akute Krankheiten werden in chronische übergeführt — und den besseren Lebensbedingungen seine Ursache finden.

Zu einem anderen Teil dürfte die Erklärung für die Zunahme der Bettenbelegung durch Chronischkranke in der Änderung der Familienstruktur zu suchen sein; zahlreiche chronischkranke alte Menschen können aus verschiedenen Gründen nicht mehr in der Familie, die sie bisher betreut hatte, aufgenommen werden und müssen somit in der Akutklinik so lange ein Bett belegen, bis sie eine Unterkunft in einem Altenpflegeheim oder einer ähnlichen Einrichtung erhalten. Die geschlechtlichen Unterschiede bezüglich Durchschnittsalter und prozentualem Anteil der Chronischkranken dürften in der sozialen Bevölkerungsstruktur und in der unterschiedlichen durchschnittlichen Lebensdauer ihre Ursache haben. Es gibt viel mehr alleinstehende Frauen als Männer. Die Männer dürften mehr in der Familie gepflegt werden.

In diesem Zusammenhang erschien uns auch wichtig, einmal zahlenmäßig die Erfolgsaussichten einer beantragten Verlegung eines Chronischkranken in eine entsprechende stationäre Behandlungsstelle aus einer Akutklinik zu prüfen. Wir erfaßten 1973 alle von der für das Krankenhaus zuständigen Sozialstelle gestellten Anträge auf Übernahme in ein Städtisches Pflegeheim. Von 820 gestellten Anträgen konnten nur 163 erfolgreich durch Verlegung, im Durchschnitt frühestens nach zwei Monaten, abgeschlossen werden. Die übrigen Patienten verstarben in der Zwischenzeit, wurden nach Hause entlassen oder kamen in privaten Heimen unter (siehe dazu Tab. 5). In diesen Zahlen ist noch nicht die große Dunkelziffer der privat gestellten Anträge und ihr Erfolg erfaßt.

Bettenbedarf für Chronischkranke

Überlegungen, die auf eine „Versorgung“ all jener alten Menschen abzielen, die solcher Maßnahmen bedürfen, bewegen sich zuerst um die Bettenrichtzahlen. Es fehlen indes allgemein verbindliche Angaben über den tatsächlichen Bedarf an Betten für Chronischkranke. Eines kann man sagen: Die Zahl der benötigten Betten wird mit der relativen Zunahme der über 65jährigen in der gesamten Bevölkerung sicherlich zunehmen.

Tab. 5: Aufnahmeanträge (n = 820) in Städtische Pflegeheime von stationär liegenden Patienten der Städt. Krankenanstalten Nürnberg und ihre Erfolgsaussichten im Jahre 1973, gestellt durch die städtische Sozialstelle.

	1973		
	Männer	Frauen	Gesamt
Gesamtzahl der Anträge auf Übernahme in Städt. Pflegeheime	287	533	820
In der Wartezeit auf Heimplatz verstorben	108	190	298
Nach Hause entlassen	117	190	307
Übernahme in Städt. Pflegeheime	48	115	163
In private Heime	14	38	52

Goldmann, der sich in Deutschland besonders mit dem Problem der Altenversorgung befaßt hat, gibt an, daß bei der Volkszählung 1925 in allen städtischen Berliner „Siechenhäusern“ 5917 Pflegerlinge gezählt wurden, von denen 69 Prozent über 60 Jahre alt waren, 10,7 von 1000 der Lebenden im Alter wurden am Stichtag der Zählung in „Siechenhäusern“ gepflegt. Berücksichtigt man den Anteil der Chronischkranken unter 60 Jahren, die sich in diesen Pflegehäusern befanden und die kleine Zahl der nicht städtischen, von der freien Wohlfahrtspflege unterhaltenen Betten, so kommt man nach Goldmann auf einen Bedarf von mindestens 14 Betten für Chroniker je 1000 über 60jähriger.

Bei der Bedarfsberechnung dürfte es zweckmäßig sein, sich auf die Zahl der über 60jährigen zu beziehen, da diese Gruppe zwei Drittel der Patienten stellt und die Berechnung auf 1000 Gesamteinwohner bei der zunehmenden Altersverschiebung zu Fehlschlüssen führen kann. Legt man die Goldmannsche Zahl von 14 auf 1000 der über 60jährigen zugrunde, so errechnet sich für die Bundesrepublik Deutschland 1950 bei 47 Millionen Einwohnern und davon 6,5 Millionen über 60jährigen ein Bedarf von 91 000 Chronikerbetten. Das sind rund 2 je 1000 der Gesamtbevölkerung von 1950. Diese Überschlagsrechnung ergab eine erstaunliche Übereinstimmung mit den damals veröffentlichten englischen und schweizerischen Zahlen.

Führen wir diese Überschlagsrechnung nach Goldmann heute bei 11,6 Millionen alten Menschen über 60 durch, so kommen wir auf 163 000 benötigte Betten für Chronischkranke, wenn wir einen Schlüssel von 14 auf 1000 Einwohner über 60 Jahre ansetzen. Dies würde bezogen auf die Gesamtbevölkerung von 61,2 Millionen einen tatsächlichen Bettenbedarf von 2,7 auf 1000 der Lebenden bedeuten. Diese Bettenzahl von 2,7 auf 1000 dürfte in etwa der Wirklichkeit entsprechen. Wahrscheinlich wird sie aber in bestimmten Gegenden, besonders in Großstädten, noch um einiges höher liegen.

Vergleichen wir die anderen Länder, so finden wir eine Bettenzahl für Chronischkranke in **Norwegen** von 5 pro 1000 Einwohner, die sich aber wahrscheinlich in den nächsten Jahren nach Hanssen auf 7 pro 1000 erhöhen wird. In **Großbritannien** haben wir etwa 2 auf 1000, in **Ostberlin** 5 bis 7 auf 1000 (3), in der **Schweiz** für städtische Verhältnisse 5 auf 1000 Einwohner und in den **USA** 3,5 auf 1000 Einwohner. Über die Relation Frauen:Männer findet man in der Literatur nur spärliche Auskünfte.

In Berlin rechnet man jedoch heute mit einer Relation der Betten für Chronischkranke von Männern zu Frauen mit 1:3, was ungefähr auch dem Bedarf der Pflegeheime entspricht. Es müssen jedoch überall dort, wo die Errichtung oder Erweiterung von Anstalten für Chronischkranke geplant werden, genaue Erhebungen unter Berücksichtigung der örtlichen Besonderheiten vorgenommen werden. Man braucht dabei nur an die Unterschiede in der Bevölkerungsstatistik zwischen den Städten und den weniger dicht besiedelten Gebieten denken.

Forderungen

Die statistischen Zahlen der Bevölkerungsentwicklung, die derzeitige Krankenhaussituation mit der Fehlunterbringung der Chronischkranken und die große Zahl der Chronischkranken außerhalb der geschlossenen Gesundheitsfürsorge sollten unsere Gesellschaft und hier ganz besonders natürlich die führenden Politiker endlich aufwachen lassen. Es



Feuerversicherungsanstalt der Freien Hansestadt Bremen

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

Wir dienen auch mit anderen Versicherungen!



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

besteht kein Zweifel, daß der Chronischkranke im progressiven Stadium der Erkrankung, bei dem Diagnostik und Therapie notwendig und wesentlich sind, in ein Hochleistungs Krankenhaus gehört.

Gerade bei diesen Patienten verlangt eine umfassende Diagnostik häufig die höchsten Ansprüche hinsichtlich spezieller Maßnahmen. Dahingegen gehört der Kranke, bei dem eine langfristige Behandlung nötig ist, oder bei dem die Pflege und Rehabilitation im Vordergrund stehen, nicht mehr in die hochqualifizierten und aufwendigen Akutkliniken. Durch Übernahme dieser Aufgaben würde das Allgemeine Krankenhaus über die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit hinaus beansprucht. Ein großer Schritt wird getan sein, wenn es gelingt, genügend stationäre Behandlungsstätten ausschließlich für Chronischkranke neben reinen Altenheimen und Altenpflegeheimen zu schaffen. Auch wenn die Beschäftigung mit Problemen des alten kranken Menschen wenig attraktiv und sensationell erscheint, darf es sich einfach eine Gesellschaft nicht leisten, diesen Menschen die ihnen zustehende richtige Hilfe zu versagen. Erste Schritte auf diesem Weg sind in der Bundesrepublik Deutschland durch Errichtung einer Reihe von Kliniken bzw. Abteilungen für geriatrisch Kranke geschehen. Es darf auf diesem Weg nicht stehen geblieben werden.

Neben der grundsätzlichen Forderung nach Errichtung von genügend eigenen Abteilungen für Chronischkranke darf man weitere wichtige Punkte, die unbedingt einer Lösung bedürfen, nicht vergessen. Es sind die Forderungen nach Einrichtung von Tageskliniken, als dringend notwendiges Bindeglied zwischen der ambulanten und stationären Betreuung, und nach regelmäßiger Durchuntersuchung (Check up) des alten Menschen hier zu erwähnen. Dabei sollen natürlich nicht die noch zur Lösung anstehenden großen Auf-

gaben der sozialen Hilfe und der Betreuung in der offenen Gesundheitsfürsorge für den alten Menschen vergessen werden.

Zusammenfassung

In dieser geriatrischen Darlegung wird ausführlich versucht, auf Grund der demographischen Bevölkerungsentwicklung, der Veränderung der Familienstruktur, der jetzigen Krankenhaussituation mit der Fehlbelegung von Akutbetten durch Chronischkranke und einigen Zahlen über die Chronischkranke außerhalb der stationären Betreuung in der Bundesrepublik Deutschland die Dringlichkeit der Errichtung neuer eigener Kliniken bzw. Abteilungen für alte Chronistkranke nachzuweisen. Eine Erklärung, warum gerade die Frage nach der stationären Unterbringung der alten kranken Menschen ein Problem der Großstädte ist, wird anhand statistischer Zahlen gegeben.

Als Beispiel für die Fehlbelegung von Akutbetten durch Chronischkranke und für die Problematik ihrer Verlegung in eine entsprechendere Anstalt der geschlossenen Gesundheitsfürsorge werden Zahlen über das Patientengut der 2. Medizinischen Klinik Nürnberg gebracht. Eine Schätzung über die benötigten Betten für Chronischkranke in der Bundesrepublik Deutschland wird mit Hilfe der „Goldmannschen Zahl“ durchgeführt. Auf die Verpflichtung der Gesellschaft, sowohl aus moralischen als auch finanziellen Gründen, für eine dem alten Chronischkranken entsprechende, stationäre Unterbringung zu sorgen, wird mehrfach hingewiesen.

Anschrift des Verfassers: Dr. med. I. Füsgen, 85 Nürnberg, Flurstraße 17, 2. Medizinische Klinik

SCHLOSSEREI METALLBAU WILLI HEINZ

Inh. Dipl. Ing. E. Conrad

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

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

Rudolf Ötjengerdes

Sanitäre Installation - Heizungsbau

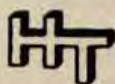
282 Bremen-Farge - Farger Straße 101, Ruf 60 82 67

Liebenauer Holzindustrie

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

3073 Liebenau

Am Bahnhof 12
Tel. (05023) 413



Hoch- u. Tiefbau

G. m. b. H.

DELMENHORST

Berliner Straße 100
Ruf 6 00 76 / 78

BETON- U. STAHLBETON-
UNTERNEHMEN

MAURER- U. PUTZARBEITEN

ERSTELLUNG
SCHLÜSSELFERTIGER
BAUTEN

Deutsche Märchenstraße vor der institutionellen Gründung

Wie man aus Märchen „Mäuse“ machen will

So kurios das klingt: Die Idee für die Deutsche Märchenstraße, die sich ab 1976 von Hanau nach Bremerhaven durch deutsche Lande schlängeln soll, wurde geboren in — Moskau. Sie stammt von Dr. Herbert Günther, seit kurzem Justizminister der Hessischen Landesregierung, damals — im Herbst 1973 — Landrat des Landkreises Kassel. Bei einer Reise in die Sowjetunion wurden Dr. Günther seinerzeit Märchen der Brüder Grimm in russischer Version gezeigt — deutliche Demonstration für die Popularität von Frau Holle und die Bremer Stadtmusikanten, Dornröschen und Hänsel und Gretel weit über Deutschland hinaus. Leben und Wirken der Brüder Grimm in und um Kassel gaben schließlich die Initialzündung.

Dr. Günther stellte fest: „Wir haben bisher versäumt, mit diesen Pfunden zu wuchern.“ Die Marktlücke sollte geschlossen werden mit einer Märchenstraße vom Geburtshaus der Brüder Grimm in Hanau bis nach Bremen (Bremer Stadtmusikanten). Es war von Anfang an klar, daß sowohl die Märchen als auch die an dieser Strecke beheimateten Sagen besondere Attraktionen der Märchenstraße sein können. Die 600 Kilometer lange Route wurde in einzelne Abschnitte eingeteilt mit „Stationen“, von denen aus der Tourist auf den Spuren der Sagen und Märchen wandern können soll. Alle Stationen sollen in einem Gesamtangebot mit einer oder mehreren Übernachtungen angeboten werden. Es war und ist erklärtes Ziel, mit dieser Straße relativ unterentwickelte Ferienggebiete touristisch aufzubereiten.

Den Fremdenverkehrsfachleuten war von vornherein klar, daß der Aufbau einer solchen touristischen Straße schwer werden würde. Anfängliche Skepsis wurde jedoch sehr schnell durch das unerwartet große Echo in Presse, Funk und Fernsehen, aber auch aus den Städten und Gemeinden entlang der Strecke, beseitigt. Zunächst schrieb man aus Kassel die Landkreise, Städte und Gemeinden entlang der Strecke an mit der Bitte um Stellungnahme. Am 30. Mai 1974 fand im Kreishaus in Kassel unter Vorsitz des Geschäftsführers der Hessischen Landeszentrale für Fremdenverkehr, H. Hannwacker, die erste Besprechung statt. Man stellte übereinstimmend fest, daß eine Märchenstraße geeignet sei, unerschlossenes Gebiet für den Fremdenverkehr zu erschließen.

Landrat Dr. Günther führte als Initiator dieser Idee aus, daß die Deutsche Märchenstraße eine Lücke ausfüllen könne: In der ganzen Welt seien deutsche Märchen, insbesondere der Brüder Grimm, verbreitet; Familien mit Kindern stürzen sich mit „Heißhunger“ auf Dinge, in denen Märchen lebendig werden, wie zum Beispiel Taunuswunderland oder Märchenmühle bei Hedemünden oder Märchengarten im Schloßpark Ludwigsburg. Die Idee, mit solchen Dingen zu werben, habe einen außerordentlichen Marktwert.

Beschauliches Wandern und Reisen zwischen Hanau und Bremen soll ein Anfang sein. Es kam darauf an, etwas mit Niveau anzubieten, das mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand der Länder, Kreise, Städte und Gemeinden schrittweise verwirklicht werden kann. Man war sich von Anfang an darüber einig, daß verkaufbare Angebote ausgearbeitet werden müßten, die auf den Markt gebracht werden können, während es eine durchgehende Beschilderung von Hanau bis Bremen niemals geben können. In Hessen war in drei ähnlich gelagerten Fällen ein entsprechender Wunsch gescheitert. Lediglich innerhalb geschlossener Ortschaften



Flußromantik — die Märchenstraße verzichtet nicht darauf. Dampferfahrten auf der Weser wie hier in Karlshafen sollen mit angeboten werden.

können Hinweisschilder aufgestellt werden. Das Schwergewicht für die Werbung für das Angebot „Deutsche Märchenstraße“ muß aber darin liegen, daß an dieser Route ständig Wochenendangebote bereitstehen.

Als Streckenverlauf hat sich inzwischen herauskristallisiert: von Hanau über Gelnhausen nach Steinau, Schlüchtern, Herbstein, Lauterbach, Alsfeld. Von dort ist ein Abstecher nach Marburg vorgesehen. Weiter führt die Strecke über Holzburg, Schwalmstadt-Ziegenhain, Neukirchen, Oberaula zum Ort Knüllwald-Schwarzenborn und dann über Homberg und Fritzlar nach Kassel. Von dort soll es weitergehen durch das Fuldatal nach Münden. Alternativ dazu bot sich die Strecke von Kassel über Hess. Lichtenau mit einem Abstecher nach Spangenberg und Melsungen über Bad Sooden-Allendorf, Witzenhausen nach Münden an.

Dann führt die Strecke sowohl links als auch rechts der Weser über Reinhardshagen, die Sababurg, Trendelburg nach Karlshafen oder von Münden über Hemeln, Bursfelde, Oberweser-Gieselwerder mit einem Abstecher nach Wahlsburg ebenfalls nach Karlshafen. Eine weitere Alternativstrecke ist vorgesehen von Münden über Göttingen, Ebergötzen, Moltenfelde, Bremke zurück nach Münden.

Von Karlshafen geht es weiter über Höxter oder alternativ von Karlshafen, Neuhaus, Silberborn nach Holzminden und von dort nach Bodenwerder und Hameln. Auch von hier führen zwei Wege weiter nach Minden, einmal von Hameln über Bückeberg oder von Hameln über Rinteln, Vlotho, Bad Oeynhaus und Porta Westfalica. Von Minden führt die Strecke direkt nach Nienburg, dann nach Verden und über Bremen nach Bremerhaven. Die Streckenführung stand von der ersten Stunde an zur Diskussion. Ständig neue Anregungen und lebhaftes Interesse führten zur wiederholten Abänderung bis zu dem jetzt vorliegenden Stand.



Es klappert die Mühle am rauschenden Bach wie in Gieselwerder an der Oberweser. Auch solche Minimühlen locken Besucher.

Um die anstehenden Arbeiten organisatorisch bewältigen zu können, wurden fünf Bereiche gebildet:

Der erste Bereich berührt Hanau, Steinau und Schlüchtern mit dem Vogelsberg. Bereichsleiter ist der Gebietsbeauftragte Dieter Wellenkamp, Gelnhausen. Der zweite Bereich umfaßt den Landkreis Schwalm-Eder. Bereichsleiter ist Abteilungsleiter Kochel beim Landkreis Schwalm-Eder. Der dritte Bereich umfaßt den Landkreis Kassel einschließlich des Werra-Meißner-Kreises. Bereichsleiter ist Wolfgang Rang, Angestellter beim Landkreis Kassel. Der vierte Bereich umfaßt den Landkreis Göttingen und führt bis Hameln. Bereichsleiter hierfür ist Verkehrsamtsleiter Döhler in Münden. Der fünfte Bereich von Minden bis Bremerhaven wird vom Leiter des Verkehrsbüros Bremen, Jürgen Werner, vertreten.

Am 8. Oktober 1974 fand unter Vorsitz des damaligen 1. Kreisbeigeordneten Dr. Arnold, heute Landrat des Landkreises Kassel, im Kreishaus Kassel eine weitere Besprechung der Bereichsleiter statt. Auch hier stand zunächst einmal wieder die Streckenführung im Vordergrund. Danach ging es darum, zu erfassen, welche Aktivitäten in den einzelnen Bereichen angeboten werden:

Hanau und der Vogelsberg

Hanau als Ausgangspunkt der Märchenstraße ist der Geburtsort der Brüder Grimm. Ein Denkmal erinnert an sie; zudem hat Hanau eine sehr gut restaurierte Altstadt und das Goldschmiedehaus. In Gelnhausen auf der Burg Barbarossa ist das Märchen von Achim von Arnim entstanden. Jährlich findet dort der Schelmen-Markt statt. In Steinau haben die Brüder Grimm ihre Kindheit verlebt. Ein Anziehungspunkt ist das Amtshaus. Das Marionettentheater spielt Grimmsche Märchen: 200 Vorstellungen in Steinau, weitere 300 in anderen hessischen Städten. Zudem gibt es in Steinau ein Grimm-Museum und ein schönes Renaissanceschloß. In Schlüchtern gibt es ebenfalls ein Grimm-Museum; außerdem hat hier der Maler Robert Grimm gewirkt.

Lauterbach liegt in einem Gebiet voller Märchen und Sagen. Hier hat Dr. Georg Michel das Volkslied vom „Verlorenen Strumpf“ geschrieben. Außerdem gibt es den Lauterbacher Strolch. Lauterbach bietet Besuchern das Schloß und die Burg Eisenbach, „oberhessische Wartburg“ genannt. Es ist der Stammsitz der Freiherren zu Eisenbach. Es gibt einen

Brunnen als Denkmal für den „Verlorenen Strumpf“, einen alten Eichenhain mit tausendjährigen Eichen, eine germanische Kultstätte mit steinzeitlichen Hügelgräbern und einen Aussichtsturm. Im Lauterbacher „Ill-Gill“ sind zahlreiche Lebkuchenmodelle ausgestellt, die in Lauterbacher Töpfereien als Tonabgüsse hergestellt werden und beliebte Souvenirs sind. Der Vogelsberg selbst hat eine erwähnenswert sagenhafte Deutung seines Namens aufzuweisen. Bekannt ist auch die sagenumwobene Teufelsmühle in Grebenhain-Ilbeshausen, eines der schönsten Fachwerkbauten in Hessen.

Von Marburg bis Fritzlar

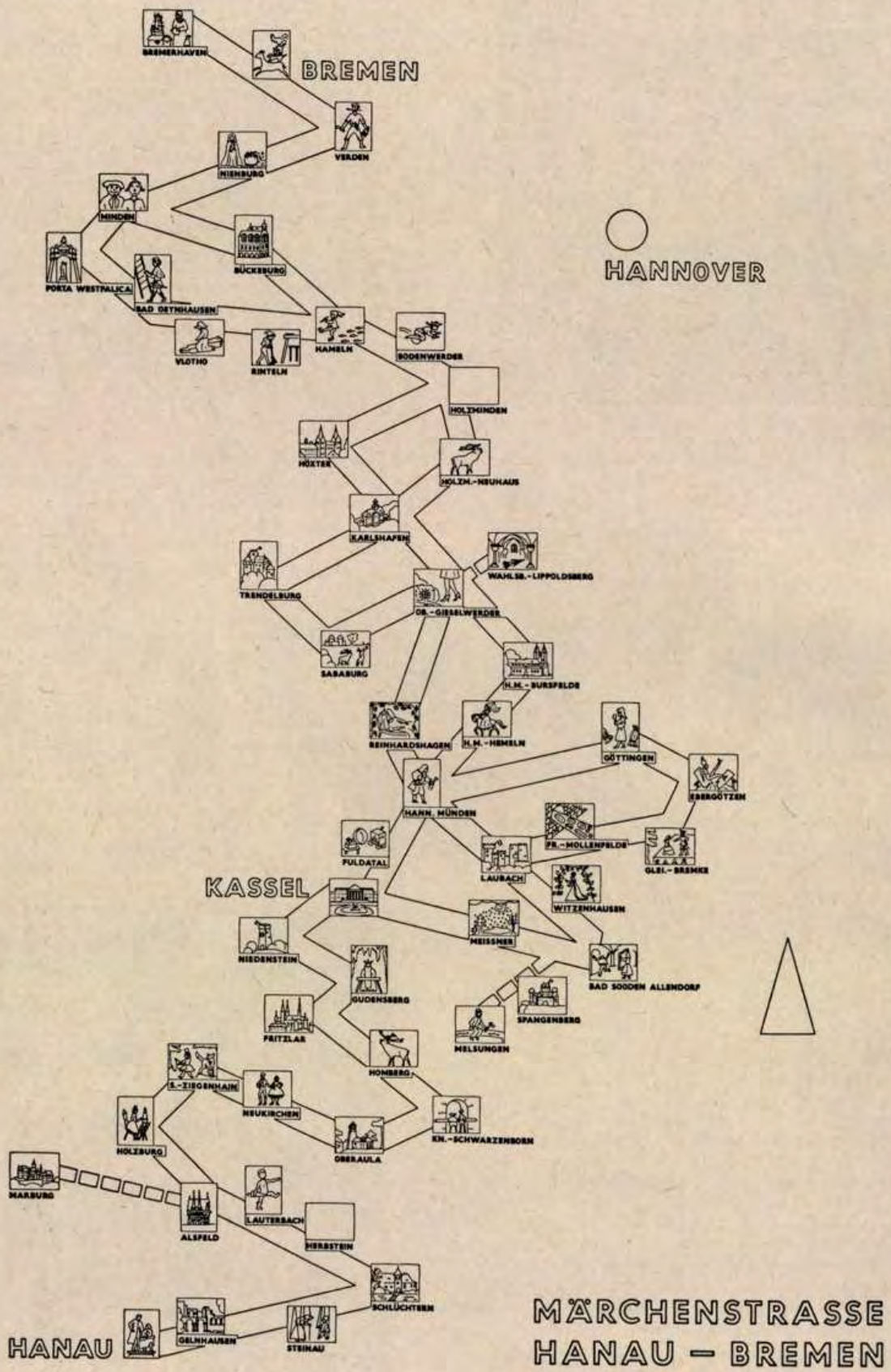
In Willinghausen haben sich die Brüder Grimm die Anregung für das Märchen „Rotkäppchen“ geholt. In Holzburg gibt es ein Dorfmuseum und die Sage über die „Schwarzenborner Streiche“. Die Stadt Homberg ist reich an Fachwerk und hat einen Wildpark. Fritzlar ist bekannt als Dom- und Kaiserstadt. In Niedenstein gibt es die Altenburg und den Falkenstein, im Knüllwald mehrere Burgruinen. In Marburg schließlich ist das Zentralarchiv der Deutschen Volkserzählung. Marburg hat einen historischen Altstadtbereich mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten. Die Stadt ist der Studienort der Brüder Grimm.

Stadt und Landkreis Kassel

Der Bereich Sababurg-Urwald soll zu einem Märchenpark ausgebaut werden. Die Stadt Hofgeismar hat angeboten, jährlich Märchenfestspiele in der Ruine der Sababurg durchzuführen, die als das Dornröschenschloß der Brüder Grimm bekannt ist. Der dem Tierpark angegliederte Kinderzoo soll so umgestaltet werden, daß die Gehege Bezug nehmen zu Märchentieren. Der Spielplatz für Kinder soll zum Märchenspielplatz erweitert werden. Ein „Märchenexpress“ soll den Urwald mit dem Tierpark verbinden, dessen Stationen als Märchenrequisiten dargestellt werden. Die Sababurg soll künftig werblich nur noch mit dem Dornröschen angeboten werden. Die Gemeinde Reinhardshagen hat bereits die Märchenfiguren Dornröschen und Prinz geschaffen.

Alljährlich im Sommer erwacht in Münden Doktor Eisenbart, der ja tatsächlich lebte, für die Touristen zu neuem Leben.





In der Gemeinde Fuldaatal befindet sich ein Märchenpark. In Oberweser-Gieselwerder liegt der Mühlenplatz mit einer Miniaturmühlen-Ausstattung. Laubach hat ebenfalls einen beachtlichen Märchenpark.

Die Stadt Kassel ist als kultureller Mittelpunkt dieses Bereiches zu sehen mit Wilhelmshöhe, Gemäldegalerie, Grimm-Museum, Murhardsche Bibliothek und Löwenburg.

Hameln bis Göttingen

Münden hat ein hervorragendes Stadtbild und ein interessantes Museum. Im Ortsteil Bremke der Gemeinde Gleichen gibt es die Brüder Grimm Waldbühne. In Göttingen spielt das Göttinger Volkstheater, das deutsche Märchen als eines der ältesten Volksgüter pflegen will. In Höxter lockt Schloß Corvey zu einer Besichtigung. Hier kann man auch einen Abstecher zur Porzellanmanufaktur Fürstenberg machen. Außerdem gibt es bei Süroborn die Anlage der Hackelsbergsage. Holzminden hat seinen Klaus Eckenbrecher, „Mensch bleib in den Stiefeln solange als möglich“, aus „Der heilige Born“ von Wilhelm Raabe, an den ein Brunnen erinnert, Devon ein renoviertes Schloß im Stil der Weserrenaissance.

Bei Polle gibt es die Evernsteiner Burg. Hier kann eine Verbindung zum Gütersberger Stein oder Teufelsmühle unterhalb der Felsklippen bei Ziegelsdorf hergestellt werden. Hameln mit dem Rattenfänger ist ein besonderer Anziehungspunkt nicht nur in diesem Bereich. In Bodenwerder locken Münchhausen-Museum und -Denkmal. Im Solling bei Neuhaus gibt es ein Gestüt und den Wildpark. In Bursfelde steht eine romanische Klosterkirche. Dort werden auch jährlich Kulturtage durchgeführt.

In Hemeln ist die Ruine einer alten Burg zu sehen und in Münden der Doktor Eisenbart. In den Sommermonaten finden an den Sonntagvormittagen Eisenbart-Spiele statt.

Weder Märchen noch Sage und trotzdem Attraktion auf der Märchenroute: Münchhausens Aufschneidereien, hier dargestellt in Bodenwerder.



Die Bremer Stadtmusikanten – wenigstens als Denkmal sind sie bis nach Bremen gekommen und noch dazu direkt neben das Rathaus.

Von Minden bis Bremerhaven

In Rinteln gibt es den Märchenwald „Elfenborn“ zu besuchen, außerdem das Wilhelm-Busch-Geburts Haus in Wiedensahl. Im benachbarten Bad Oeynhausen befindet sich seit zwei Jahren das Weser-Sagen-Museum — Deutsches Märchenmuseum. Aus dem Sagenkreis bieten sich an:

Vlotho mit dem „Ritter Greifenklau“, Bad Oeynhausen mit dem „Wilden Schmied“ und die „Glücksschweinsage“, die Porta und Minden mit der Widukindsage verbindet.

Die Stadt Verden wird seit langer Zeit in Zusammenhang gebracht mit einem Aufenthalt des Seepiraten Klaus Störtebecker, der dem Dom der Stadt Verden sieben Fenster zur Abgeltung der sieben Todsünden gestiftet haben soll. Später habe ihn die Reue gepackt, und er habe eine Stiftung des Inhalts gemacht, daß an jedem Montag nach dem Sonntag „Lätare“ Arme der Stadt Verden mit Brot und Heringen aus einer Spende versorgt werden. In Verden gibt es das „Märchenland Verden“, eine zwölf Hektar große Anlage direkt an der Autobahnabfahrt Verden-Ost. Märchenbauten, Figuren und dergleichen in fast natürlicher Größe werden über eine unsichtbare elektronische Steuerung optisch und akustisch in fast natürlicher Art in Bewegung gesetzt.

In Bremen sind die Bremer Stadtmusikanten in natura zu sehen: eine Plastik am Rathaus, geschaffen von Professor Gerhard Marks. Nebenan im Ratskeller läßt sich den Phantasien von Hauff nachsinnen, zumal der Ratskeller ein Sortiment von 600 deutschen Weinen bietet. Roland und Böttcherstraße sind zu besichtigen. Bei Hafenundfahrten läßt sich Seemannsgarn erlauschen und, und, und...

In Bremerhaven schließlich ist Endstation für die lange Strecke. Märchen lassen sich in der jungen Stadt zwar nicht aufspüren, dafür aber Geschichte und Geschichten von Schifffahrt und Schiffbau im Deutschen Schifffahrtsmuseum und bei einem steifen Grog an Bord der Dreimastbark „Seute Deern“. Attraktion für Kinder — und vielleicht auch für die Eltern: Bremerhavens Tiergrotten, Bremerhavens „Zoo am Meer“.

Das reiche Angebot des Bremer Bereichs war Anlaß, die letzte Bereichsleitersitzung am 20. Januar 1975 in Bremen stattfinden zu lassen. Auch hier ging es wieder um die Streckenführung. Die Geschäftsleitung in Kassel legte eine Karte über den genauen Streckenverlauf vor. Außerdem stand eine Karte mit Symbolen des vielseitigen Angebots von Hanau bis Bremen zur Diskussion. Hart gerungen wurde um die Finanzierung: Der zunächst angesetzte Betrag von 150 000 DM jährlich brachte eine zu hohe Einzelbelastung für Kreise, Städte und Gemeinden. Man einigte sich darauf, diesen Betrag auf ca. 100 000 DM zu verringern und einen Finanzierungs Schlüssel zu erarbeiten, der eine möglichst gerechte Belastung der einzelnen sicherstellt. Die Jahresbeiträge werden derzeit ermittelt. Die Strecke wird aufgeteilt in

- Landkreise und Städte mit über 50 000 Einwohnern,
- Kreisstädte, ehemalige Kreisstädte und Städte über 10 000 Einwohner,
- Städte und Gemeinden bis 10 000 Einwohner und
- sonstige Mitglieder — nach Vereinbarung.

Die Bereichsleiter wurden gebeten, zu prüfen, ob der neue Vorschlag akzeptabel ist und ob die beteiligten Kreise, Städte und Gemeinden bereit sind, die vorgeschlagenen Beträge zu erbringen. Die Beitragssätze sollten nach der Abstimmung in den einzelnen Bereichen anläßlich der Gründungsver-

sammlung der Deutschen Märchenstraße im April dieses Jahres zur Beschlußfassung vorgelegt werden.

Alle Anlieger an der Deutschen Märchenstraße waren zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft eingeladen am 11. April in Steinau. Darüber hinaus waren die Vorsitzenden der Kreisvereinigungen des Hotel- und Gaststättengewerbes dazu gebeten worden. Die Einladung erging von der Geschäftsführung in Kassel.

Nach dieser Sitzung weiß man, wer sich offiziell an der Arbeitsgemeinschaft beteiligt und welche Mittel zur Verfügung stehen, um das touristische Angebot werblich aufzubereiten. Es wird dann an den Bereichsleitern liegen, Werbeideen zu entwickeln, die dazu beitragen, die Saison 1976 zu verkaufen.

In allen Besprechungen über die Märchenstraße im Bereich der Weser wurde die „Wesertalstraße“ diskutiert. Allgemein vertrat man die Auffassung, daß die Wesertalstraße in ihrer Substanz unberührt bleibt; sie kann sogar von der Werbewirkung der Märchenstraße profitieren. Da nicht an eine Beschilderung der Märchenstraße gedacht ist, besteht keine Gefährdung für die sicherlich sehr reizvolle Wesertalstraße. Zur Debatte stand in der letzten Sitzung auch die ablehnende Haltung der Stadt Hameln zum Namen der Deutschen Märchenstraße. Die Anwesenden vertraten übereinstimmend die Meinung, daß der Begriff Märchenstraße wegen seiner besseren Verkaufswirkung beibehalten werden sollte. Alle Beteiligten hätten die Möglichkeit, diesen Namen weit auszuliegen. Vorgeschlagen wurde auch, bei den Verkaufsangeboten entlang der Deutschen Märchenstraße Rundfahrten anzubieten.

Das Interesse ist weiterhin unvermindert stark, die Idee lebt. Allerdings: Die organisatorische Verwirklichung ist schwierig. Doch alle Beteiligten bleiben weiter bemüht, aus Märchen und Sagen eine touristische Realität werden zu lassen.

(Aus: Die Weser 3/4, 1975)

Bauunternehmung
Herbert Haslinger
BAUMEISTER
BREMEN · Celler Straße 42 · Ruf 49 10 00

Alarmanlagen mit VDS-Zulassung



Kohle

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

FASSADENSCHUTZ-GESELLSCHAFT
POSSEKEL & CO.
FASSADEN - IMPRÄGNIERUNGEN + SANIERUNGEN
28 BREMEN 1 - WACHMANNSTRASSE 52/54
TELEFON 0421 / 34 00 82

FEUERLÖSCHER
Verkauf - Prüfung - Neufüllung
ALBERT DIEDR. DOMEYER
Plantage 9, 28 Bremen - Telefon 355051

Rustikal ist modern



OLTMANN'S
Rustikal

Dieser original deutsche Handformziegel ist ein beliebter Verblender für besonders schöne und wertbeständige Häuser. Beim gut sortierten Baustoff-Fachhandel werden Sie anhand von Mustersteinen beraten.

Fragen Sie auch Ihren Architekten oder die Ziegelwerke OLTMANN'S, 2905 Edewecht.

Coupon

Ich bitte um Zusendung eines bebilderten Angebotes:

Name: _____

Wohnort: _____

Straße: _____



Standortfragen des Einzelhandels

Von Günther Schütze

Standortfragen sind für den Einzelhandel von noch weit größerer Bedeutung als z. B. für die Industrie. Mit der Qualität des Standorts steht und fällt der Geschäftserfolg. Leider wird das Thema in der öffentlichen Diskussion oft mehr unter emotionalen als unter sachlichen Gesichtspunkten behandelt. Wir haben nun in Heft 14 unserer Schriftenreihe den Versuch unternommen, die sich insbesondere im Zusammenhang mit der Ansiedlung von Verbrauchermärkten, Selbstbedienungswarenhäusern und Einkaufszentren ergebenden Standortfragen in übersichtlicher Form zu behandeln.

Anlaß hierzu war die besonders in letzter Zeit festzustellende starke Expansion dieser Betriebsformen im Außenbereich, in Industrie- oder Wohngebieten oder in verkehrlich mangelhaft erschlossenen Mischgebieten.

Es ist zu bedauern, daß die Standortwahl für diese Betriebe auch mit Unterstützung maßgeblicher politischer Kräfte unter Ausnutzung der Verkehrsschwierigkeiten in den Innenstädten oft unter Außerachtlassen traditionell gewachsener Handelszentren um eines vermeintlichen Verbrauchervorteils willen vorgenommen wurde. Die Beeinträchtigung der erwünschten und notwendigen innerstädtischen Entwicklung wurde dabei offensichtlich übersehen. Sie wird allenfalls erst dann bemerkt, wenn innerstädtische Planungsobjekte zum Schaden der Stadt insgesamt aufgegeben werden müssen.

Es muß deshalb angestrebt werden, diese Betriebsformen zu integrieren — was ohnehin schon in den planungspolitischen Zielsetzungen des Bundes, der Länder und Gemeinden verankert ist. Hierzu soll die vorgelegte Schrift beitragen. Sie soll gleichzeitig einen Überblick über die besondere Problematik bei der Ansiedlung derartiger Vorhaben geben und aufzeigen, welche Möglichkeiten gegeben sind, dem unkontrollierten Wildwuchs großflächiger Einzelhandelsbetriebe zu begegnen.

Eine Übersicht über die Gesetzesgrundlagen und über die planungspolitischen Zielvorstellungen bietet der Teil II mit einer Zusammenstellung von Auszügen

aus Gesetzen und Verordnungen, die bei der Planung obengenannter Betriebsformen zu beachten sind. Die oft sehr unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen Ländern lassen erkennen, welche Änderungen teilweise erforderlich sind, um nur annähernd ausreichende Planungsrichtlinien zu erhalten — wie sie beispielsweise in dem Erlaß in Schleswig-Holstein „Ansiedlung von Einkaufszentren, Verbrauchermärkten und entsprechenden Einkaufseinrichtungen“ als Orientierungshilfe für die Ausübung der gemeindlichen Planungshoheit deklariert worden sind, oder wie sie Ende September auch Bayern verabschiedet hat.

Werden die bestehenden Richtlinien beachtet, kann man schon heute davon ausgehen, daß in allen Ländern eine allgemeine Ausgangsbasis vorhanden ist und daß grundsätzlich die vorhandenen Planungsgesetze — angefangen vom Bundesraumordnungsgesetz über die Landesentwicklungsprogramme bis hin zum Bundesbaugesetz und der Baunutzungsverordnung — hinreichend Anhaltspunkte für eine funktionsgerechte Planung bieten.

Ergänzend hierzu werden im III. Teil der Broschüre die Möglichkeiten der Einschaltung in das Planungsverfahren aufgezeigt und im Zusammenhang damit im IV. Teil Folgerungen aus den Planungsgesetzen und Verordnungen für planungsrechtliche Entscheidungen über konkrete Baumaßnahmen gezogen.

Die vorliegende Schrift soll den sonst nicht mit der Planung befaßten Bürgern und Einzelhändlern die Möglichkeit der Mitarbeit aufzeigen, ihre eigenen Rechte, aber auch Planungsfehler erkennen helfen. Gleichzeitig soll aufmerksam gemacht werden auf die notwendige Abstimmung der privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander, was leider nicht immer geschieht. Dort, wo die Bestimmungen zu allgemein gehalten sind bzw. das Problem überhaupt nicht berühren, sollte in enger Zusammenarbeit mit den Trägern öffentlicher Belange und den Verbänden darauf gedrungen werden, daß entsprechende zielsetzende Vorschriften entwickelt werden.

Folgende Kriterien sollten dabei beachtet werden:

● Großflächige Vorhaben, u. a. Verbrauchermärkte, SB-Warenhäuser und Einkaufszentren, sollen im Zusammenhang mit bestehenden Siedlungen errichtet, d. h. integriert werden.

● Dienstleistungen sollen vor allem in zentralen Orten angeboten werden.

● Bestehenden oder drohenden Ungleichgewichten ist durch Verbesserung der Wirtschaftsstruktur entgegenzuwirken.

● Die öffentlichen und privaten Belange sind gerecht gegeneinander und untereinander abzustimmen.

● Großflächige Vorhaben der Gemeinden sind abzustimmen, mit der Landesplanung, mit der Regionalplanung, mit den Gemeinden untereinander.

● Nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Insbesondere ist dabei zu achten auf:

● die Investitionskosten und Folgekosten für Infrastruktureinrichtungen und Erschließung,

● die Auswirkungen auf Zufahrtsstraßen, Verkehrsflächen, Verkehrsanlagen,

● die Auswirkungen der Vorhaben auf die Wirtschaftsstruktur der Gemeinden,

● die Auswirkungen der Vorhaben auf den ansässigen Einzelhandel.

Zur sachgerechten Feststellung der Kriterien empfiehlt sich rechtzeitig

● die Einschaltung eines Gutachters bzw. Fachinstitutes zur Erstellung eines Gutachtens,

● die Einschaltung eines Fachanwalts.

(Aus: BAG-Nachrichten 10/1975)

Einzelmaßnahmen

unerwünscht!

Von der Fußgängerstraße zur verkehrsberuhigten städtischen Einheit

Von Henning Walcha *)

■ Fußgängerstraßen

Fußgängerstraßen sind heute in vielen Städten eine Selbstverständlichkeit. In anderen Städten sind sie als feste Bestandteile in die Planung eingegangen. Trotz der weiten Verbreitung ist das Für und Wider von Fußgängerstraßen weiter in der Diskussion. Neben den Befürwortern tauchen immer wieder Gegner auf, die auf gravierende Nachteile hinweisen und die Schaffung reiner Fußgängerstraßen ablehnen. Von anderer Seite wird die Schaffung von Fußgängerstraßen befürwortet, ihre derzeitige Verwirklichung jedoch mit dem Hinweis auf ungenügende Voraussetzungen nicht für möglich gehalten.

Die Gegner von Fußgängerstraßen weisen oft darauf hin, daß mit der Schaffung von Fußgängerstraßen ruhige Inseln mit besserer Umweltqualität geschaffen werden, während sich die städtischen Bedingungen in unmittelbarer Nachbarschaft der Fußgängerstraßen weiter verschlechtern. Das Argument weist auf die fehlende oder mangelnde Eingliederung der Fußgängerstraße in die städtische Gesamtsituation hin. Im folgenden soll dieser Gesichtspunkt besonders aufgegriffen werden: Wie kann die Einrichtung von Fußgängerstraßen als planerische Maßnahme in den städtebaulichen Gesamtzusammenhang eingegliedert werden?

Fußgängerstraßen sind als Reaktion auf das teilweise erheblich gestörte Nebeneinander von Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr entstanden. Die Störungen treten in der Regel besonders deutlich im Bereich der Hauptstraße eines Ortes auf, wo nicht nur Durchgangs- und Lokalkraftfahrzeugverkehr, sondern auch Fußgängerverkehr im Haupteinkaufsbereich zu verzeichnen sind. Die Mehrzahl aller Fußgängerstraßen hat sich deshalb als Einkaufsstraßen entwickelt. Da mit der Einrichtung von Fußgängerstraßen zwangsläufig Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer verbunden sind, ist man immer bemüht, diese Einschränkungen möglichst gering zu halten; d. h. Fußgängerstraßen werden nur dort eingerichtet, wo Passantenströme maximal sind. Durch die

räumliche Begrenzung wird zwar eine Störung der Kraftverkehrsströme in Grenzen gehalten, der Unterschied zu den Nachbarbereichen wird dadurch jedoch um so krasser. Dies bezieht sich nicht nur auf Umweltqualität, sondern gleichermaßen auch auf Standortqualität und Preisniveau der Grundstücke und Mieten.

Um die genannten Nachteile zu mildern, werden in vielen Städten Planungen veröffentlicht, in denen sich Fußgängerbereiche über die gesamte Innenstadt erstrecken. Auf diese Weise sollen die Vorteile der Fußgängerstraße weiten Bereichen der Innenstadt zugute kommen. Andererseits wird in diesen Planungen die Zufahrtsmöglichkeit für Besucher und Lieferanten so eingeschränkt, daß von seiten der Gewerbetreibenden erhebliche Bedenken angemeldet werden. Aber nicht nur Gewerbetreibende, auch Innenstadtbewohner beklagen sich über Erweiterungspläne von Fußgängerstraßen. Einerseits ist die direkte Erreichbarkeit der Wohnungen mit dem Kraftfahrzeug nicht mehr gewährleistet, andererseits weicht der Kfz-Verkehr durch die Schließung einiger Straßen auf bisher ruhige Nachbarstraßen aus. Damit wird ein Verlagerungseffekt angedeutet, bei dem mit der Lösung bestimmter Probleme in Nachbarbereichen neue Probleme geschaffen werden. Diese Problemverlagerung ist typisch für jegliche Art von Einzelmaßnahmen, die nicht als Bestandteil eines größeren Zusammenhanges gesehen werden.

Die Einrichtung von Fußgängerzonen ist heute in der Regel als eine solche Einzelmaßnahme anzusehen:

● als **Einkaufszone** wird sie dort eingerichtet, wo der Geschäftsbesatz am dichtesten und die Fußgängerfrequenz am höchsten ist,

● als **Kulturzone** findet man sie dort, wo der Standort von Museen oder Kirchen und eventuell öffentliche Grüneinrichtungen es erlauben,

● als **Wohnzone** (auch Spielstraße) wird sie entweder in gewachsenen Wohngebieten als Teilabschnitt oder in neuen Wohnbereichen als zusammenhängende Fläche eingerichtet.

Sind mehrere Fußgängerzonen in einer Stadt vorhanden, fehlen meist Verbindungswege zwischen diesen Fußgängerzonen.

■ Fußgängereinkaufsstraßen

Bei Fußgängereinkaufsstraßen, der häufigsten Form von Fußgängerstraßen, haben sich auch negative Erscheinungen gezeigt.

a) Die **Verkehrsverhältnisse** verbessern sich für den Fußgänger in der eigentlichen Fußgängerstraße, im angrenzenden Stadtbereich können sie sich jedoch erheblich verschlechtern. Dies gilt sowohl für den Besucher- als auch Anliegerverkehr.

b) Der **Kundenzugang** verbessert sich in der Fußgängereinkaufsstraße, da hier eine Störung durch Kraftfahrzeuge entfällt. Durch die Sperrung von Zufahrtsstraßen kann jedoch der Zugang für motorisierte Kunden erschwert werden. Ebenso wird der Kundenzugang für Geschäfte im angrenzenden Stadtbereich erschwert, da die Straßen durch umgeleiteten Verkehr und Anlieferverkehr stärker belastet werden

c) Die **zentrale Bedeutung** einer Einkaufsstraße wird meist mit Einrichtung der Fußgängerstraße erheblich angehoben. Dies setzt jedoch voraus, daß genügend Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Einkaufsbereiches für auswärtige Kunden vorhanden sind. Von einer Anhebung der zentralen Bedeutung angrenzender Stadtbereiche kann meist nicht ausgegangen werden, da sich die Besucher kanalisiert auf die Fußgängerstraße bewegen.

d) Die Gestaltung des **Stadtbildes** erfährt mit Einrichtung der Fußgängerstraße meist neue Impulse, da der Fußgänger die raumbildende Architektur besser wahrnehmen kann als ein Autofahrer. Durch die Konzentration der Stadtbildpflege auf Fußgängerstraßen erfahren die angrenzenden Stadtbereiche jedoch oft eine Vernachlässigung, die damit begründet werden kann, daß Parallelstraßen zu Fußgängerstraßen oft den Charakter von Lieferstraßen annehmen.

*) Dr.-Ing. Henning Walcha, Ingesta, Institut für Gebietsplanung und Stadtentwicklung, Köln.

e) Die **Umweltqualität** kann in Fußgängerstraßen auf Grund der Herausnahme des Kfz-Verkehrs eindeutig verbessert werden. Dies gilt für die Bereiche Lärmbelästigung und Luftverschmutzung gleichermaßen. Die Umweltqualität in angrenzenden Stadtbereichen kann sich jedoch mit Einrichtung der Fußgängerstraße aus den oben schon beschriebenen Gründen erheblich verschlechtern.

f) Die **Boden- und Mietpreisentwicklung** verläuft ebenfalls in Fußgängerstraßen und angrenzenden Stadtbereichen unterschiedlich. Auf Grund der Lagevorteile werden in der Fußgängerstraße Geschäftsmiete und Pacht überproportional steigen. In den angrenzenden Stadtbereichen entwickelt sich auf Grund der genannten Standortnachteile der Bodenpreis negativ im Hinblick auf die Fußgängerstraße. Der mit steigender Attraktivität wachsende Bodenpreis in den Fußgängerstraßen kann zu Verdrängungserscheinungen von Wohnungen durch Geschäfts- bzw. Büronutzung führen. Damit kann die verbesserte Umweltqualität als Wohnqualität nur bedingt genutzt werden.

Die dargestellten Gesichtspunkte können nur als Auswahl angesehen werden. Sie lassen jedoch den Schluß zu, daß bei einer Ausweitung des Netztes von Fußgängerstraßen mit entsprechenden Begleitmaßnahmen die negativen Auswirkungen gemildert werden können, da das ungleiche Nebeneinander, das bei der Ausweitung von Fußgängerstraßen entsteht, vermieden wird. Dabei können wirkungsvolle und befriedigende Lösungen jedoch nur gefunden werden, wenn die Fußgängerstraße als ein Bestandteil städtischer Planungs- und Ordnungsmaßnahmen angesehen wird

■ Fußgängerbereich und städtische Einheit

Begriffsbestimmung

Straßen, die nur für Fußgängerverkehr vorgesehen sind, sollen als **Fußgängerstraßen** bezeichnet werden. Liefer- und Anliegerverkehr ist zeitlich begrenzt möglich.

Ein Netz von Fußgängerstraßen wird als **Fußgängerzone** bezeichnet.

Eine Fußgängerzone, die durch ein Netz von Straßen ergänzt ist, in denen nur Anlieger- und Lieferverkehr (ohne zeitliche Beschränkung) zugelassen sind, wird als **Fußgängerbereich** bezeichnet. Kraftfahrzeuge unterliegen hier Geschwindigkeitsbeschränkungen (ggf. Schrittempo), damit ein Höchstmaß an Sicherheit für Fußgänger erreicht wird. Das Straßennetz ist so ausgelegt, daß die notwendige Erschließung aller Grundstücke gewährleistet ist.

Als **städtische Einheit** wird ein geschlossener Stadtbereich bezeichnet, in dem nur Anlieger- und Lieferverkehr sowie öffentlicher Nahverkehr zugelassen sind und der von innerstädtischen Erschließungsstraßen tangiert wird. Bestandteil der städtischen Einheit ist der Fußgängerbereich.

Auf der Basis dieser Begriffsbestimmung können Fußgängerstraßen erweitert werden, ohne daß negative Begleiterscheinungen bezüglich der Flächennutzung und Verkehrserschließung entstehen. Dies setzt jedoch voraus, daß bei jeder Verlängerung einer Fußgängerstraße der Zusammenhang zum entsprechenden Fußgängerbereich und zur städtischen Einheit hergestellt wird.

■ Planungsgesichtspunkte

Als wesentliche Gesichtspunkte der planerischen Vorbereitung für die Einrichtung von Fußgängerbereichen in städtischen Zentren können die Eingliederung in das übergeordnete städtische System, die äußere Erschließung sowie die innere Erschließung angesehen werden.

■ Eingliederung in das übergeordnete System

Fußgängerbereiche sind städtische Elemente, die mit ihren Auswirkungen in benachbarte Gebiete ausstrahlen. Die Eingliederung von Fußgängerbereichen in das übergeordnete städtische System

muß deshalb im Rahmen einer umfassenden Stadtentwicklungsplanung geschehen. Auf diese Weise lassen sich städtische Zentren und die diesen Zentren zugeordneten geschlossenen Funktionsbereiche abgrenzen und als städtische Einheiten zusammenfassen. Außerdem sind Aussagen über die Aufgabe der Funktionsbereiche möglich, d. h. es können Zusammenhänge mit den benachbarten städtischen Einheiten bei Planungsentscheidungen berücksichtigt werden.

Der Bezug auf die gesamtstädtischen Zusammenhänge ist entscheidend für die Ausbildung des Erschließungssystems und die Beantwortung der Fragen:

— Auf welchen Straßen wird Verkehr kanalisiert?

— Welche Straßen werden mit Verkehrsbeschränkungen belegt?

— Sollen zeitliche Beschränkungen oder der Ausschluß bestimmter Verkehrsarten vorgesehen werden?

— Welcher Ersatz für aufgehobene Verkehrs- bzw. Erschließungsmöglichkeiten wird zur Verfügung gestellt?

■ Äußere Erschließung

Die Organisation der Erschließung von Fußgängerbereichen erscheint deshalb so problematisch, weil durch die angestrebten Maßnahmen die Zugänglichkeit des Zentrums eingeschränkt wird. Obwohl sich diese Einschränkung in der Regel auf den privaten Kraftverkehr beschränkt (Sperrung von Straßenzügen und Aufhebung von Parkmöglichkeiten längs der Straßen) und die Erreichbarkeit für andere Verkehrsmittel und Fußgänger verbessert werden soll, können Maßnahmen zur Einschränkung des Individualverkehrs nicht ohne die Berücksichtigung teilweise emotional begründeter Abneigung erarbeitet werden. Schlagworte wie „Verbannung des Autos“ oder „Autofreie Innenstadt als Fußgängerparadies“ treffen beide nicht das anzustrebende Ziel und erschweren nur die Schaffung besserer Umweltverhältnisse in den Städten.



W. Kellner & Co.

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



Deutsche Cement-Industrie

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



A. G. RÖHRS & CO.

Kiesbaggerel · Flußschiffahrt
Wasserbau · Transportbeton

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

Kontor: Bremen, Hamburger Straße 38

Ruf: 49 07 71 / 2, 44 85 98

Der Ausbau städtischer Einheiten zielt dahin, notwendigen Verkehr zu kanalisieren und verkehrsberuhigte Bereiche zu schaffen. Sieht man den Fußgängerbereich in der Innenstadt als Bestandteil einer solchen städtischen Einheit an, so muß dafür gesorgt werden, daß die verkehrsberuhigte Zone von den anderen Stadtbereichen aus gut erreichbar ist.

Da häufig starke Verkehrsströme durch den zentralen Bereich der Städte geleitet werden, stellen sich bei der Planung von verkehrsberuhigten Stadtzentren die Fragen:

— Welche Dimension soll das verkehrsberuhigte Zentrum haben?

— Wie kann ein Einbahnstraßen-System den notwendigen internen Verkehr aufnehmen?

— Wie kann das Parkproblem gelöst werden?

Die Dimension des verkehrsberuhigten Zentrums hängt weitgehend von der Stadtgestalt ab. Die Abgrenzung sollte sich an gewachsenen Strukturen orientieren und die historische Entwicklung der Stadt unterstreichen (z. B. Zusammenfassung alter Stadtkerne), damit bestehende Bindungen der Bevölkerung unterstützt werden.

Für die Umleitung des Transitverkehrs werden meist Umgehungsstraßen geplant. Da zwischen der Planung und der Realisierung der Straßen Jahre liegen können, sollten für kurzfristig erreichbare Verkehrsberuhigungen Zwischenlösungen gesucht werden, die ohne aufwendige Straßenbauprojekte die Schaffung von städtischer Einheit ermöglichen.

Zur Organisation des notwendigen internen Verkehrs kann in der städtischen Einheit ein Einbahnstraßensystem eingerichtet werden, das dem Anlieger (Bewohner, Besucher etc.) eine größtmögliche Zugänglichkeit gewährt, das aber für Durchgangsverkehr (sog. Abkürzungsstrecken für Kenner) nicht geeignet ist.

Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren des Verkehrskonzeptes in städtischen Einheiten. Deshalb sollten öffentliche Parkstände deutlich markiert und — wegen der besseren Kontrollmöglichkeit mit Parkuhren ausgestattet — für beschränkte Parkzeiten vorgesehen werden. Alle Dauerparker, die ihre Wagen nicht auf privatem Grundstück abstellen können, sollten veranlaßt werden, Parkmöglichkeiten am Rand oder außerhalb der städtischen Einheit zu benutzen. Außerdem sollten Geschäftsinhaber im Zentrum aufgefordert werden, eventuell vorhandene Parkstände auf ihren Privatgrundstücken nicht durch Fahrzeuge des Personals blockieren zu lassen, sondern als Kundenparkplätze vorzusehen und deutlich auszuweisen.

Der Standort von Parkplätzen ist entscheidend für die Annahme durch Autofahrer. Maßgebend für den Erfolg ist nicht nur die absolute Entfernung zwischen Parkplatz und Ziel des Autofahrers, sondern auch die Art der Anbindung an den Fußgängerbereich. Dabei spielen sowohl visuelle Faktoren (z. B. Sichtverbindung zum Ziel über eine gewisse Entfernung hinweg) als auch psychologische Faktoren eine Rolle (z. B. Abneigung gegen das Überqueren stark befahrener, breiter Straßen oder gegen die oft beschwerliche Benutzung schlecht ausgestatteter Fußgängerunterführungen).

Trotz der wesentlichen Bedeutung der Erschließung von Fußgängerbereichen für den Individualverkehr kommt dem öffentlichen Nahverkehr eine wichtige Rolle zu. Die Fußgängerbereiche in städtischen Einheiten sollten in unmittelbarer Verbindung zu den wichtigen Knotenpunkten (Bahnhof, zentraler Busbahnhof) und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs stehen. Bei großen städtischen Einheiten sind zusätzliche Maßnahmen für eine innere Zirkulation mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln vorzusehen.

■ Innere Erschließung

Die Planung von Systemen für die innere Erschließung von Fußgängerbereichen sollte an einigen allgemeinen Zielvorstellungen ausgerichtet sein, die anhand der örtlichen Gegebenheiten jeder einzelnen Stadt konkretisiert werden müssen:

a) Der Fußgängerbereich als Einkaufsstraße sollte für alle anderen Verkehrsarten gesperrt sein. Ausnahmen von dieser Regelung können für Lieferfahrzeuge erteilt werden. Öffentliche Verkehrsmittel (Straßenbahn, Bus) sollten nur in Ausnahmefällen bei entsprechender Breite der Straße vorgesehen werden. Um das Ausmaß der Störung durch öffentliche Verkehrsmittel klein zu halten, ist es vorteilhaft, die Linien im Einrichtungsverkehr zu führen.

b) Um die Erschließung langer Fußgänger-Einkaufsstraßen durch öffentliche Verkehrsmittel sicherzustellen, können Omnibus- bzw. Straßenbahnlinien die Fußgängerstraße in bestimmten Abständen (ca. 300 bis 400 m) kreuzen.

c) Kreuzungsstellen zwischen Fußgängerstraßen und Erschließungsstraßen sollten eine durchgehende Pflasterung der Fußgängerstraßen aufweisen. Damit bleibt die Kontinuität der Fußgängerstraße erhalten, der Kraftfahrer wird intensiv auf den Fußgängerbereich aufmerksam gemacht, und die Gefährdung der Fußgänger durch Kraftfahrzeuge wird eingeschränkt. Ist auf Grund der Verkehrsdichte eine Ampelregelung notwendig, sollte eine rasche Folge der Grünphasen die Wartezeit für Fußgänger verkürzen.

d) In Abschnitten des Fußgängerbereiches, die auf Grund ihrer Lage nicht die Fußgängerfrequenzen aufweisen, die in Haupteinkaufsstraßen angetroffen werden, sollte eine „Fußgänger-Priorität“ eingeführt werden, d. h. Fahrzeuge, die in beschränktem Umfang diesen Bereich befahren dürfen, müssen das Vorrecht der Fußgänger beachten.

e) Erschließungsstraßen in Fußgängerbereiche müssen so angelegt werden, daß die Andienung von Grundstücken in notwendigem Umfang durchgeführt werden kann. **Dabei ist davon auszugehen, daß bei einigen Nutzungsarten der Lieferverkehr nicht auf bestimmte Stunden begrenzt werden kann.**

Bei der Neugestaltung von Straßen lassen sich unterschiedliche Arten von „Fußgänger-Priorität“ erreichen:

1. Reine Fußgängerstraßen mit durchgehender Pflasterung,
2. Fußgängerstraße mit durchgehender Pflasterung, die zu bestimmten Tageszeiten von Anlieferfahrzeugen benutzt werden kann,
3. Straße mit durchgehender Pflasterung, auf der eine Fahrspur für Anliegerverkehr markiert ist, jedoch keine Parkflächen vorgesehen sind,
4. Straße mit breiten Bürgersteigen und einer markierten Fahrspur für Anliegerverkehr, stellenweise mit Haltebuchten.

■ Planverwirklichung

Der Erfolg von Planung und Verwirklichung von Fußgängerbereichen hängt entscheidend davon ab, in welchem Umfang der Fußgängerbereich als Bestandteil einer städtischen Einheit gesehen wird und wie weit die Beteiligten und Betroffenen an der Planung mitgewirkt haben. Unklarheiten und Abneigungen gegen die Einrichtung bzw. Ausweitung von Fußgängerbereichen können vermieden werden, wenn die Gesamtkonzeptionen in der Öffentlichkeit zur Diskussion gestellt werden. Auf diese Weise können spezielle Bedürfnisse und Erfordernisse von Betroffenen in das Planungskonzept eingegliedert werden, so daß nachträgliche Korrekturen nicht erforderlich sind. Als wichtiger Gesichtspunkt kann dabei die Anforderung an die Erschließung einzelner Grundstücke behandelt werden. Da die Einrichtung von Fußgängerbereichen in erster Linie kein verkehrstechnischer Akt ist, sondern eine planerische Maßnahme, muß sie im Zusammenhang eines Stadtteil- bzw. Zentrenentwicklungskonzeptes diskutiert werden. Die dafür in den letzten Jahren in einzelnen Städten entwickelten Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung sind voll anzuwenden, um das bestmögliche Abwägen der Interessen aller Beteiligten zu garantieren. Wie in allen Bereichen der Stadtentwicklungsplanung, so lassen sich auch bei der Ein-

richtung von Fußgängerbereichen die Belange einzelner nicht in vollem Umfang berücksichtigen. Durch die frühzeitige Einschaltung der Betroffenen und der Öffentlichkeit sollte es jedoch gelingen, einen weitgehenden Interessenausgleich herzustellen und den Betroffenen zu ermöglichen, sich mit den Planungsvorstellungen zu beschäftigen und sich ggf. auf die neue Situation einzustellen.

■ **Diese Überlegungen lassen sich in zehn Planungsaspekten zusammenfassen:**

1. Die Konzeption von Fußgängerstraßen, -zonen und -bereichen sollte als Bestandteil einer Stadtteil- bzw. Zentrenentwicklungsplanung erarbeitet werden.
2. Mit der Einrichtung von Fußgängerbereichen sollten verkehrsberuhigte städtische Einheiten entwickelt werden.
3. Fußgängerbereiche können je nach Lage im städtischen Zusammenhang vorrangig als Einkaufs-(Dienstleistungs-)Zone, Kultur-/Freizeitzone oder Wohnzone ausgebildet sein. Eine räumliche Verknüpfung unterschiedlicher Zonen ist anzustreben.
4. Entsprechend den vorrangigen Nutzungen ist für Fußgängerbereiche das Erschließungsnetz einzurichten:

● **bei gewerblicher Nutzung:**

- direkte Erschließung von der Fußgängerstraße für Besucher/Kunden,
- kurze Erschließungswege über Fußgängerstraße von Parkplätzen für Besucher/Kunden
- kurze Erschließungswege über Fußgängerstraße von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs,
- direkte Erschließung von Fußgängerstraße (zeitlich begrenzt) oder Anlieferstraße (zeitlich nicht begrenzt) für den Lieferverkehr; Schaffung der notwendigen, zeitlich nicht begrenzten Liefermöglichkeiten,

● **bei Wohnnutzung:**

- kurze Erschließungswege von Parkmöglichkeiten für Bewohner und Besucher,
 - direkte Erschließung über Fußgängerstraße bzw. Anliegerstraße zu besonderen Anlässen.
5. Bei Nutzungsmischung sollten die Erschließungsstraßen nicht als Störzonen in Erscheinung treten, z. B. für Wohnungen oder Geschäfte an Erschließungsstraßen:

6. Die Gesamtkonzeption von Fußgängerbereichen sollte frühzeitig in der Bürgerschaft behandelt werden, damit den Beteiligten die Konsequenzen der Planung vertraut werden.
7. Im Rahmen einer Stadtteilentwicklungsplanung sollte die Möglichkeit bürgerschaftlicher Mitwirkung (einschließlich Abgabe und Verarbeitung von Anregungen und Bedenken) gegeben sein.
8. Realisierungsphasen (Zeit-Maßnahmen-Planung) sollten zusammen mit der Bürgerschaft entwickelt werden.
9. Eine versuchsweise Einrichtung von Fußgängerzonen sollte nur nach Erarbeitung einer Gesamtkonzeption unternommen werden.
10. Begrenzte Finanzierungsmöglichkeiten sollten nicht dazu führen, daß die Einrichtung von Fußgängerbereichen zurückgestellt wird, da „perfekte Bedingungen“ nicht geschaffen werden können. Die Auswahl wesentlicher Maßnahmen und die Erarbeitung von gezielten Lösungsmöglichkeiten für auftretende Probleme (Kompromißlösungen) sind in diesem Fall wesentliche Aspekte für die bürgerschaftliche Mitwirkung bei der Planung.

(Aus: BAG-Nachrichten 8/1975)



Zur Geldanlage

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

Zum Bauen

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

Deutsche Pfandbriefanstalt

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

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

Im Kampf „um den Markt“ gehen die Einzelhändler kaputt

„der mittelstand“ zeigt am Beispiel Dortmund das Vordringen der „Kaufmaschinen“

(Aus: „der mittelstand“, Heft 9/75)

1. Sachverhalt

Einkaufszentren und Verbrauchermärkte werden in größerer Zahl in Vororten von Großstädten, teilweise auch in City-Randlage angesiedelt. Allein für die Stadt Dortmund liegen zur Zeit drei Anträge vor; angestrebte Verkaufsfläche jeweils um 15 000 Quadratmeter. Geordnete Entwicklung der Nebenzentren, aber auch der City als Oberzentrum werden durch die geplanten Ansiedlungen von Einkaufszentren gestört.

2. Problemstellung

Gemäß § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung ist die Ausweisung von Sondergebieten für Einkaufszentren und Verbrauchermärkte nur erforderlich, soweit diese außerhalb von Kerngebieten errichtet werden sollen und sie nach Lage, Umfang und Zweckbestimmung vorwiegend der überge-

meindlichen Versorgung dienen soll. Für das Vorliegen insbesondere der vorwiegend übergemeindlichen Versorgung ist im Streitfall die Baugenehmigungsbehörde beweispflichtig. Der Nachwuchs läßt sich in der Praxis schwer führen. Die Bestimmung ist deshalb wenig brauchbar.

Ist ein Bebauungsplan nicht aufgestellt und beurteilt sich das Vorhaben (Einkaufszentrum) nach § 34 Bundesbaugesetz, darf die Gemeinde bei der Erklärung oder Verweigerung ihres Einvernehmens nur planerische Gesichtspunkte ins Feld führen. Es ist ihr verwehrt, den im Sinne der geordneten Stadtentwicklung notwendigen Schutzgedanken für den bestehenden Einzelhandel in den Stadtteilen zu berücksichtigen. Die Gemeinde muß somit zusehen, wie die von ihr mit beträchtlichen Investitionen geschaffenen Nebenzentren (Stadtteilzentren) geschwächt und ihrer Aufgabe nicht mehr gerecht werden.

Aus den USA kam die Welle der Einkaufszentren und großen Verbrauchermärkte — meist auf der „grünen Wiese“ angesiedelt — zu uns herüber. Ebenso wie in den USA kommen wir auch in Deutschland langsam zu einer realistischen Einschätzung solcher „Kaufmaschinen“. Die Mittelstandsvereinigung der CDU/CSU und ihre Repräsentanten warnen bereits vor Jahren vor einer solchen Entwicklung, die auf keinen Fall zum Nutzen der deutschen Verbraucher ist und schon gar nicht zu einer Stärkung des Mittelstandes führt — im Gegenteil. Gerade in der letzten Zeit sprießen Einkaufszentren mit gewaltigen Verkaufsflächen wie die oft zitierten Pilze aus dem Boden. Bei dieser Entwicklung fällt auf, daß überall in den Kommunen, in denen die Genossen absolute Mehrheiten haben, der Boden für „Kaufmaschinen“ ganz besonders fruchtbar scheint.

Wir wollen diese These anhand eines Beispiels belegen. Und zwar am Beispiel der Stadt Dortmund. Das vorweg: In der größten westfälischen Stadt regiert die SPD seit Jahrzehnten mit absoluten Mehrheiten. Und noch eines zur Klarstellung: Das geplante Einkaufszentrum im Dortmunder Vorort Oespel — übrigens ein Wertkauf-Center — steht nur als Beispiel. Parallelen sind ja überall im Bundesgebiet zu finden — leider!

Aufgezeigt am Beispiel Dortmund

Es handelt sich hier um ein Einkaufszentrum, das außerhalb der Stadt an der Bundesstraße 1 liegen soll. Seine Verkaufsfläche wird bei 16 000 Quadratmetern liegen, 2000 Parkplätze sind vorgesehen. Die Umsatzerwartung liegt bei mehr als 100 Millionen Mark. Für die Entwicklung einer Stadt, hier also der Stadt Dortmund, ist nicht nur die Frage wichtig, ob ein solches Projekt überhaupt gebaut wird, sondern von mindestens gleicher Bedeutung ist es, wo Zentren entstehen sollen.

Die Lage des Wertkauf-Centers hätte sehr negative Folgen für die Stadtentwicklung: Es liegt außerhalb der organisch gewachsenen und förderungswürdigen Vorortzentren. **Daraus folgt eine Zersiedelung der Stadt**, die darüber hinaus noch mit großen **öffentlichen Investitionen** bewerkstelligt werden soll, denn es wäre erforderlich, die Borussiastraße mit 14 Millionen Mark **aus Steuermitteln** auszubauen. Dies aber kommt praktisch nun einer Verschwendung volkswirtschaftlicher Ressourcen gleich, da zu diesen 14 Millionen

noch unendliche Folgekosten kommen. Dieses Einkaufszentrum ist praktisch nur für motorisierte Verbraucher erreichbar, d. h. es wird Treibstoff verbraucht, Autos werden abgenutzt etc. und das alles nur, um eine Einkaufsstätte zu erreichen, die weit ab von Wohngebieten liegt.

Für den Letztverbraucher kann ein solches Zentrum nur dann vorteilhaft sein, wenn es auf Dauer unter Berücksichtigung der zusätzlichen Fahrtkosten allgemein günstigere Preise bietet als die anderen Anbieter in den bereits bestehenden Nebenzentren bzw. in der City. Dieser Nachweis ist bisher aber noch niemandem gelungen. In der Regel sind solche „Kaufmaschinen“ bestenfalls in ihrer Einführungsphase besonders günstig. Später aber, wenn sie die Konkurrenz in den Wohngebieten, also an integrierten Standorten, zur Aufgabe gezwungen haben, erhöhen diese Einkaufszentren auf der grünen Wiese ihre Preise wieder. Sie nehmen damit den nicht motorisierten Bevölkerungskreisen, also ausgerechnet den sozial schwachen Schichten, ihre alten Einkaufsstätten und gefährden somit die Versorgung dieser Kreise mit lebensnotwendigen Gütern. Außerdem verdrängen die Vororte durch das Ausscheiden bisheriger Anbieter vom Markt; der Einkaufsbummel ist kein Erlebnis mehr, sondern wird zu einem unpersönlichen und abwechslungslosen Ereignis.

Betriebswirtschaftlich betrachtet

Betriebswirtschaftlich betrachtet stellt sich die Situation so dar:

Die Wachstumsphase der letzten Jahre ist abgeschlossen. Das Volkseinkommen wird in den nächsten Jahren real kaum noch ansteigen.

Wenn im Einzelhandel keine Überkapazitäten geschaffen werden sollen, muß man vor weiteren Expansionen auf der grünen Wiese warnen.

Schließlich erfordern Überkapazitäten letztlich mehr Geld vom Verbraucher, denn auch ein Großunternehmen kann nur für einen begrenzten Zeitraum mit nicht kostendeckenden Handelsspannen arbeiten. Ist die Rentabilität mittel- und langfristig aber unzureichend, so führt das unweigerlich zu Preissteigerungen (siehe z. B. Automobilindustrie). Will man nun untersuchen, ob Dortmund noch neue Einzelhandelsflächen braucht, so sind folgende Überlegungen anzustellen:

Auf die Stadt Dortmund entfällt nach einschlägigen Untersuchungen der Gesellschaft für Konsumforschung in Nürnberg 1 Prozent des deutschen Einzelhandelsumsatzes, das sind rund 3,5 Milliarden Mark. Es existieren zur Zeit in Dortmund etwa 5000 Einzelhandelsbetriebe (die Zahl sinkt von Jahr zu Jahr), deren Umsatz pro Quadratmeter bei sehr optimistischer Einschätzung durchschnittlich nicht über 6300 Mark beträgt. Dabei ist schon unterstellt, daß der Dortmunder Einzelhandel je Quadratmeter Verkaufsfläche 10 Prozent mehr umsetzt als der Bundesdurchschnitt. Nach dieser Berechnung gibt es in Dortmund eine Verkaufsfläche von ca. 550 000 Quadratmetern (3,5 Mrd. Mark: 6300), je Einwohner also 1,16 Quadratmeter, somit bereits 16 Prozent mehr als im Bundesdurchschnitt.

Katastrophale Entwicklung?

Das Wertkauf-Center würde ca. 3 Prozent des Gesamtumsatzes in Dortmund auf sich vereinigen. Diese Zahl allein besagt noch nicht viel, denn es würde seine Umsätze in erheblichem Maße aus den Vororten Lütgendortmund und Hombruch erzielen. In diesen Vororten werden zur Zeit maximal 150 Millionen Mark jährlich umgesetzt. Wahrscheinlich wird man in einigen Jahren nochmals Millionen aus Steuernmitteln aufbringen müssen, um die durch diese Einkaufsmaschine zerstörten Vororte zu sanieren.

Man kann sich leicht die katastrophale Entwicklung bei den jetzt in Lütgendortmund und Hombruch ansässigen Betrieben vorstellen, wenn man sich vor Augen hält, daß Wertkauf allein über 100 Millionen Mark umsetzen will und **muß**, um keine Verluste zu erwirtschaften.

Zusammenfassung

1. Die Ansiedlung des Wertkauf-Centers wird zu einer Existenzvernichtung sehr vieler kleinerer und mittlerer Einzelhandelsbetriebe führen.
2. Die Vororte veröden; weiterer Zersiedlung wird Vorschub geleistet.
3. Volkswirtschaftliche Ressourcen werden verschleudert. Folge: Der Verbraucher zahlt doppelt, einmal als Steuerzahler, einmal als Kunde.
4. Diese negative Entwicklung soll auch noch mit erheblichen Steuergeldern gefördert werden.

Die Tatsache, daß um Dortmund herum ähnliche unüberlegte Ansiedlungen geplant waren oder werden (Hamm, Lünen, Castrop-Rauxel pp.) verschärft die Problematik noch erheblich:

Jede Gemeinde, die kleinste und größte, will „ihr“ Einkaufszentrum auf der grünen Wiese. Von fortschrittlicher Landes- und Stadtentwicklungsplanung, wie oft gerade für Nordrhein-Westfalen geschrieben und auch gesetzlich festgelegt(!), keine Spur.

Warum wartet die Bundesrepublik, mit der üblichen zeitlichen Verzögerung, erst auf das in den USA bereits praktizierte System der verbrauchernahen Versorgung aller Betriebsgrößen und Branchen?

Und noch ein Gedankengang sollte ausgesprochen werden. Die „Kaufmaschinen“ sind in einen Konkurrenzkampf untereinander getreten. Die Zeit ist abzusehen, nach der die Zentren auf der grünen Wiese dichtmachen müssen und nur zwei oder drei als die Marktbeherrschenden übrigbleiben. Wenn das so ist, dann schaut der Verbraucher ganz schön böß in die Röhre, weil er dann die Preise zahlen muß, die die Großen verlangen. Ein Ausweichen in den Laden an der Ecke gibt es dann gewiß nicht mehr, denn die sind bei einem solchen Kampf schon lange auf der Strecke geblieben.

jh.

Heinr. Engelage & Sohn

HEIZUNG · SANITÄR · ELEKTRO

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



FLIESEN-SCHAEFER

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

Musterausstellung u. Lager: Stresemannstr. 37

HAHN & CO. OHG

ELEKTROTECHNIK

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

28 BREMEN 1

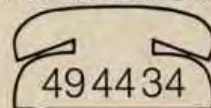
Saarbrückener Straße 38
Telefon (04 21) 44 55 15

Bremer



Stadthandwerker

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



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

BREMER STADTHANDWERKER

Arbeitsgemeinschaft Bremischer Meisterbetriebe
28 Bremen, Kirchbachstr. 74, Telefon 49 44 34



Einkaufszentrum GLATT

(Aus: BAG-Nachrichten 9/1975)

Die an großen Einkaufszentren nicht gerade arme Schweiz weist ab Mitte Februar dieses Jahres einen neuen Superlativ auf: Das „Glatt“. An der Autobahn von Zürich in Richtung Winterthur/Ostschweiz wurde mit rund 270 Millionen Franken Investitionskosten ein Projekt mit einer reinen Verkaufsfläche von 52 000 qm errichtet.

Schon 1960 erwogen Einzelhandelsunternehmen wie Migros, Jelmoli und Globus, an der Peripherie der größten Schweizer Stadt ein vollklimatisiertes Groß-Einkaufszentrum zu verwirklichen und damit ausländischen Plänen zuvorzukommen. Planerische und technische Probleme verzögerten jedoch die weitere Entwicklung des Projektes. Schließlich wurde Victor Gruen aus Wien, anerkannter Fachmann auf diesem Gebiet, mit der Erarbeitung eines Konzeptes betraut, das dem neuesten Stand der Entwicklung Rechnung tragen sollte. Gruens Konzept wurde dann vom Züricher Architekten Ernst Schwarzenbach entsprechend den Wünschen der

Bauherren in die endgültige, den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragende und wirtschaftlich praktikable Ausführungslösung transponiert. Das Architekturbüro Schwarzenbach + Maurer wendete schließlich eine rationellere als ursprünglich geplante Bauweise an und konnte so den Hochbau in knapp zwei Jahren bewältigen. Gleichzeitig konnte eine erhebliche Kostenverringerung auf rund 200 Millionen Schweizer Franken erzielt werden.

Technik

Das Einkaufszentrum nimmt eine Grundstücksfläche von rund 75 000 qm ein.

Aus Zeitersparnisgründen wurde das Zentrum einschließlich des zwölfstöckigen Hochhauses, das den schweizerischen NCR beherbergt, aus Fertigteilen zusammengesetzt.

An Material wurden für Verkaufstrakt, Parkhäuser und Auto-Center insgesamt folgende Mengen benötigt:

1. Beton	ca. 115 000 cbm
2. Armierungsstahl	ca. 12 000 t
3. Profilstahl	ca. 2 390 t

Die Stromversorgung übernehmen zwei Transformatorenstationen mit 3000 kVA und 10 000 kVA. Die gegen außen voll-

ständig geschlossenen Räumlichkeiten werden durch rund 40 Klima-Anlagen mit Luftmengen von 5000—130 000 cbm/h klimatisiert. Die hier ca. 24 m breiten Klimazentralen wurden an den Außenfassaden des 1. Obergeschosses platziert. Dadurch konnte die an der Innenseite angesogene Frischluft von der an der entgegengesetzten Außenfassade ausgeblasenen Abluft getrennt werden.

Jeder der vier Stockwerk-Eigentümer (Migros, Jelmoli, Globus, Glatt) besitzt mehrere Vollklima-Mehrzonens-Anlagen. Die Läger der über 60 Kleinmieter sind an vier flexiblere Zweikanal-Hochdruck-Anlagen angeschlossen, welche noch durch Spezialanlagen ergänzt wurden.

Die Kühlanlage besteht aus vier Turbo-kälte-Kompressoren von je 2,2 Mio. kcal/h und befindet sich im Untergeschoß.

Die Heizungsanlage umfaßt drei Heizkessel für eine Gesamtleistung von 18 Mio. kcal/h.

Der Wasserbedarf für das Einkaufszentrum beträgt ca. 100 cbm/h, was einen Jahresbedarf von rund 250 000 cbm ergibt.

Die Brandmelde- und Sprinkler-Anlagen sollen hohen Anforderungen genügen. Daher sind im Verkaufstrakt und im Hochhaus sowohl in den heruntergehängten Decken wie auch im Deckenhohlraum pro 50 qm Fläche Brandmelder eingebaut; die insgesamt ca. 3400 Melder sind in 650 Meldegruppen aufgeteilt. Eine weitere Sicherheitsmaßnahme bildet der Einbau einer Sprinkleranlage mit 14 000 Springlerköpfen in allen Verkaufs-, Lager- und Restaurationsräumen sowie im gesamten Hochhaus.

Mieter

Von den knapp 52 000 qm Verkaufsfläche haben Globus, Jelmoli und Migros größere Einheiten belegt:

Globus brutto 13 400/netto 10 000 qm
 Jelmoli brutto 13 300/netto 10 000 qm,
 Migros brutto 14 780/netto 12 400 qm.

Die übrigen Anlieger nach Branchen:

- 15 Textil-Geschäfte
- 4 Schuhgeschäfte
- 2 Wohnbedarfsgeschäfte
- 1 gastronomischer Betrieb
- 10 Service-Unternehmen
- 25 sonstige Geschäfte


Mit 14 790 qm Geschäfts- bzw. 12 400 qm Verkaufsfläche erstreckt sich das MMM-Migros-Warenhaus, durch Rollbänder verbunden, durch insgesamt vier

Die wichtigsten technischen Daten:

Transformatoren	13 x 1000 kVA
Diesel-Notstromgruppen	2 x 1250 kVA
Hausleitzentrale	3000 Informationen
angeschlossene Unterzentralen	13
Brandmeldeanlage	
Anzahl Brandmelder	3400
Meldegruppen	650
Anzahl Decken- und Hohlräume sprinkler	14 000
Heizungsanlage	
Kesselleistung	2 x 7 Mio kcal/h
Temperatur primärseitig	1 x 4 Mio kcal/h
Temperatur sekundärseitig	125/95 Grad C
Anzahl Öltanks	95/70 Grad C
totaler Inhalt	3
Kälteanlage (Turbo)	500 000 l
Rückkühlanlage für Turbo, Kühltürme, offene Bauart	4 x 2,2 Mio kcal/h
Rückkühlanlage für Diesel-Notstromgruppen u. gewerbl.	4 x 2,75 Mio kcal/h
Kälteanlagen, Kühltürme, geschlossene Bauart	2 x 0,9 Mio kcal/h
Lüftungsanlagen	17
Klimaanlagen	37
Luftmengenbereich der Klimageräte	5000 bis 130 000 cbm/h
Außenluftbedarf min.	300 000 cbm/h
Außenluftbedarf max.	1,7 Mio cbm/h
Anzahl Induktionsgeräte im Hochhaus	860
Frischwasserverbrauch	100 cbm/h oder
Wasseraufbereitung	250 000 cbm/Jahr
Anzahl Druckerhöhungsanlagen für Hochhaus	80 cbm/h
Fördermenge für Wasseraufbereitungsanlage	2
Betriebsdruck für Wasseraufbereitungsanlage	40 cbm/h
Fördermenge für sanitäre Apparate	75 m WS
Betriebsdruck für sanitäre Apparate	4 cbm/h
Abwasserschächte mit Pumpen je 6 l/s	75 m WS
Totale Beleuchtungsleistung	19
Amts-Telefonanschlüsse	4000 kW
	800

Planung und Ausführung

von Heizungs-, Klima- und Sanitäreanlagen jeder Größe

**HEIZUNG
KLIMA** 
JOHANN E. DECHOW
SANITAR

28 Bremen Waller Heerstraße 213 Telefon 38 22 75

Etagen. Das MMM hat als Besonderheit im Nonfood-Sektor verschiedene Warengruppen nach Bedarfsschwerpunkten präsentiert. Im Lebensmittelbereich werden Fleisch, Fisch, Gemüse und Eis in langen Reihen Vertikal-Tiefkühlschränken angeboten. Außerdem hat Migros noch ein m-Studio für hochwertige Elektroartikel, einen Do-it-yourself-Shop, einen Homeshop, eine Bankfiliale, ein Restaurant und eine Reiseagentur in den vier Etagen untergebracht.

Auch vom Kassensystem her bietet MMM interessante Neuheiten: 48 der neuesten NCR-Kassen 255 sind über einen Zentralcomputer 726 miteinander verbunden und bilden das Anfangsstadium eines Management-Informationssystem. Diese Terminalanordnung ist die bislang größte ihrer Art.

Der „Globus“ präsentiert auf brutto 13 400 und netto 10 000 qm ein Vollwarenhaus mit wenig Konzessionären, wie etwa einem Reitsport-Fachgeschäft. Unser Rundgang zeigte, daß dieses Warenhaus wesentlich unaufwendiger ausgestattet ist als das ebenfalls besichtigte „Konzernschiff“ in Zürich-City. Auch hier hat die Elektronik Eingang in die Kassensysteme gefunden. Das Haus ist fast durchweg mit elektronischen ADS-Terminals in roter Lackierung bestückt. Jelmoli bietet auf 13 000 brutto bzw. 10 000 qm netto Verkaufsfläche ein Warenhaus-Vollsortiment konventionellen Stils. Konzessionär bei Jelmoli ist eine Metzgerei im Food-Bereich, der durch besondere Kachelung und Dekoration in Richtung auf eine Wochenmarkthähnliche Warenpräsentation gestaltet ist.

Allein 10 582 qm nimmt eine Mall mit zwölf Eingängen ein. Stil und Ausmaße der Mall erinnern an Woodfield-Chicago und Vélizy 2/Paris. Diese erste dreistöckige Mall in Europa hat im Grundriß eine rechteckige Z-Form und ist durch eine große Aktionsfläche mit Sitzgruppen, echten Pflanzen, Wasserspiel, beleuchteten Rolltreppen und einem Tageslichteinfall imitierenden Plafond aufgelockert.

Unmittelbar von der Mall gelangt man in die insgesamt zwölf Parkzonen, die das Bürohochhaus und das eigentliche Einkaufszentrum umschließen und Platz für rund 4000 Autos — Gratisparkplätze — bieten

Standort

Das „Glatt“-Zürich liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Wallisellen, die nach Auskunft ihres Gemeindepräsidenten Paul Remund allein bis zum Zeitpunkt der Eröffnung rund 600 000 sfrs an Gebühren für Bewilligung, Gutachten usw. eingenommen hat. Im Einzugsgebiet des „Glatt“ wohnen rund 850 000 Konsumenten, deren durchschnittliches Einkommen nach Berechnungen um rund 20 Prozent über dem gesamten Landesdurchschnitt liegt. Mit diesem Kundenpotential erwartet man für das erste Jahr einen Umsatz von rund 250 Millionen sfrs.

Die Eröffnung des Glatt fiel in eine Zeit stagnierender Einzelhandelsumsätze. Die bereits bestehenden Strukturprobleme des Einzelhandels im Ballungsraum Zürich werden sich wegen des neuen Zentrums voraussichtlich noch verschärfen (vgl. HANDELSBLATT v. 3. 2. 1975). Die Mieter im neuen Zentrum zeigen sich jedoch bis jetzt optimistisch und glauben nicht daran, daß ihre eigenen nur rund sieben km von der City entfernt liegenden Geschäfte durch die Neueröffnung gefährdet werden könnten. In der wirtschaftspolitischen Diskussion der Schweiz ist die Skepsis gegenüber großen Einkaufszentren weiter gewachsen und das „Glatt“ dürfte nach Ansicht des HANDELSBLATT vorerst das letzte eigentlich große Einkaufszentrum neuer Art in der Schweiz sein.

Der in einigen Kantonen gesetzlich geregelte Abendverkauf ist auch im „Glatt“ erlaubt. Von Montag bis Donnerstag ist von morgens 9 Uhr bis abends 20 Uhr freitags sogar bis 21 Uhr geöffnet. Samstags können Einkäufe in der Zeit von 9 bis 16 Uhr getätigt werden.

Das Glatt in Zahlen

Grundstück	75 000 m ²
Gebäude, umbauter Raum nach SIA:	
Verkauf und Hochhaus	600 000 m ²
Parkhaus	380 000 m ²
Autocenter	13 000 m ²
Total	993 000 m²

Flächen:

Verkauf	51 934 m ²
Lager	12 085 m ²
Büros	15 048 m ²
Ladestraße	3 417 m ²
Mall und Eingänge	10 582 m ²
Technik	8 905 m ²
nicht vermietete Nebenräume	10 780 m ²
Total	121 751 m²

Parkhaus	125 000 m ²
Auto-Center	2 709 m ²
Gesamtfläche	240 460 m²

Gebäudehöhen/Stockwerk ok-ok

Verkauf	5,30 m
Parking	2,65 m
Bürohaus	3,97 m

Parkplätze

Parkhaus Ost	2 230 PW
Parkhaus West	1 370 PW
Personalparkplätze	470 PW
Total	4 070 PW

Baukosten

Grundstück	Fr. 18 000 000,—
Erschließung	Fr. 10 000 000,—

Gebäude

Verkauf u. Hochhaus	Fr. 110 000 000,—
Parking	Fr. 51 000 000,—
Autocenter	Fr. 2 000 000,—
Umgebung	Fr. 9 000 000,—
Total	Fr. 200 000 000,—

Ladenfront:

(entspricht der gesamten beidseitigen Ladenfront der Zürcher Bahnhofstraße vom Hauptbahnhof bis Paradeplatz)

Johann Lüssen
Kiesbaggerei
Transportbeton



28 Bremen
Auf dem Peterswerder
Telefon 49 46 46

Schach den Verbrauchermärkten

Von Gerhard Iversen

Vorwort

Hatten wir im Wohlstand alle guten Grundsätze vergessen, die eine Stadtmitte vor der sogenannten „Amerikanischen Krankheit“ bewahren können?

Politiker, Minister und Verwaltungschefs meinten, dem Verbraucher damit dienen zu müssen, fast jeden Bauantrag eines Verbrauchermarktes zu genehmigen.

So entstand auf der grünen Wiese rund um die Städte ein Verbrauchermarkt nach dem anderen mit dem Ergebnis, daß die Verkaufsflächen der City und am Stadtrand inzwischen „deckungsgleich“ sind. So geht langsam aber sicher die Vielfalt der Versorgung der Bürger verloren und menschliches Leben wird um weitere Grade ärmer. Die Zahl der Verantwortlichen, die um diese Zukunft wissen bzw. sie ernst nehmen, ist leider noch sehr klein.

So ist folgendes heute leider noch möglich, wie es das Fachblatt „Der Schuhmarkt“ Nr. 40/1975 unter der Überschrift „Schach dem Verdrängungswettbewerb“ — „Ungezügelter Flächenwachstum“ berichtet:

Ungezügeltes Flächenwachstum

Der Verdrängungswettbewerb wird vor allem durch ein ungezügeltes Flächenwachstum — wir sprechen hier von einem sogenannten Flächenrausch — forciert. Es ist dadurch im Einzelhandel zu einer flächenmäßigen Überkapazität von etwa 2,6 Mill. qm gekommen. Diese Entwicklung hat zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen und Umstrukturierungen im Einzelhandel geführt.

Hecht im Karpfenteich des deutschen Einzelhandels sind die **Verbrauchermärkte**. Sie haben sich wie ein Kranz um sämtliche Groß- und Mittelstädte gelegt und **haben ihre Verkaufsfläche von 1,2 Mill. qm in 1968 um rund 200 Prozent auf 3,4 Mill. qm** inzwischen erhöht. Die Zahl der Verbrauchermärkte in der Bundesrepublik hat sich demzufolge Anfang dieses Jahres im Vergleich zu **Anfang 1974 um 17 Prozent** auf etwa 1100, die der Discountmärkte um rund 15 Prozent auf 1465 und die der Supermärkte und Selbstbedienungsläden um rund drei Prozent auf insgesamt 8700 erhöht. Der Umsatz der Verbrauchermärkte ist im gleichen Zeitraum um 16 Prozent auf 10,7 Mrd. DM, der der Discountmärkte um 24 Prozent auf fast drei Mrd. DM und der der Supermärkte und Selbstbedienungsläden um nahezu neun Prozent auf insgesamt 22,4 Mrd. DM angestiegen.

Die großen Warenhäuser haben diese neue Konkurrenz, die ihnen quasi die Butter vom Brot nimmt, inzwischen erkannt und blasen zum Gegenangriff. Nach der Bilanz der sogenannten Konsolidierung wollen sie jetzt den Marktanteil, den sie verloren haben, durch verstärkte Investitionen wieder zurückgewinnen.

Nur eine funktionsfähige Stadt und eine **soziale** Marktwirtschaft, wo Planer, Exekutive und Legislative auch „Nein“ sagen können, erhält unseren Städten die lebenswerte menschliche Note.

Während der Sitzung der Bremischen Bürgerschaft am 8. 9. 1975 wurden nachfolgende Ausführungen gemacht. Die „kursiv“ gesetzten Textteile wurden aus Zeitgründen nicht vorgetragen, gehören aber zum Gesamthalt des Vortrages. Der Leser möge beachten, daß es sich um die Wiedergabe des gesprochenen Wortes handelt.

Es bleibt zu wünschen, daß unsere Bürger, jeder an seinem Platz, diese große Aufgabe und Verantwortung für unsere gebaute Umwelt annehmen.

Der Herausgeber

Aus der Bremischen Bürgerschaft

Vizepräsident Bugla:

Das Wort hat der Abgeordnete Iversen.

Abg. Iversen (CDU):

Herr Präsident, meine Damen und Herren.

Erfreut darf ich feststellen, daß das Thema Supermärkte, Verbrauchermärkte langsam eine Sorge vieler Mitbürger

wird. Ich habe schon vor Jahren darauf hingewiesen, daß auch Europa und unsere Stadt Bremen sehr schnell in die Situation, die Amerika durchlebte, ich darf sie einmal die *amerikanische Krankheit* nennen, hineinkommen kann. Bremen ist ein Musterbeispiel in der Bundesrepublik. Wir sind auf dem besten Weg, in diese schwierige Situation hineinzukommen.

Wir machen bei unserer Diskussion einen Denkfehler, will ich einmal sagen. Wir beziehen in unsere Diskussion und unsere Überlegungen nicht mit ein die schon vorhandene große Verkaufskapazität an der Grenze auf niedersächsischem Gebiet, also um unsere Stadt herum. Wir haben heute gehört, daß wir nicht nur den Verbrauchermarkt in der Neustadt bekommen. In Bremen-Nord — in Vegesack — bewirbt sich auch ein neuer, dazu sind am Philosophenweg 2000 Quadratmeter als Wunschziel bekanntgeworden.

Wenn wir das alles wissen, sollten wir einmal einbeziehen, was am Rande der Stadt los ist. Behalten wir wirklich im Endergebnis eine funktionsfähige Stadt, oder kommen wir in das Problem hinein, daß es am Rande floriert, in der mittleren Zone bis hin zur Mitte dagegen schwierig wird?

Ich will dieses Problem einmal ansprechen. Die Supermärkte und Einkaufszentren am Rande der Stadt auf niedersächsischem Gebiet zeigen, daß in der Stadtmitte nicht alles in Ordnung ist. Man muß fragen, wohin geht die Reise mit unserer Stadt. Die Verkaufsfläche des Einzelhandels der Stadt Bremen beträgt zirka 700 000 Quadratmeter, davon entfallen auf die Innenstadt 190 000 Quadratmeter mit 3700 Parkplätzen. Die Einkaufsstätten im Einzugsbereich der Stadt am Stadtrand erreichen zur Zeit 170 000 Quadratmeter mit 11 000 Parkplätzen, in Planung sind weitere 50 000 Quadratmeter mit 5000 Parkplätzen.

Wem ist beispielsweise bekannt, daß das Warenhaus Dodehof, also vor unserer Stadt im Moor, mit rund 22 000 Quadratmetern Verkaufsfläche bereits einen Jahresumsatz zwischen 160 und 200 Millionen erreicht und daß hiervon rund 60 Prozent aus Bremen herausgeholt werden! Die Geschäftsleitung sagt ganz stolz: „Wir treffen mit unserem Angebot genau den Geschmack der Bremer.“

Dodehof hat inzwischen zirka 800 Mitarbeiter. Wer sich einmal 25 Jahre zurückerinnert, was für ein kleiner Betrieb das war, und heute hat er 80 Lieferfahrzeuge, um die Bremer zu beliefern, dazu 2500 Parkplätze. Dies ist nur ein Betrieb am Rande unserer Stadt.

Bremen ist seit langem und wird immer mehr zu einem Musterbeispiel, wie durch falsche Stadt- und Landesplanung die Verkaufs- und Wirtschaftsfläche der Supermärkte auf der grünen Wiese rund um Bremen und am Stadtrand bis hin in Richtung Stadtmitte einmalige Bundesspitze erreicht.

Die Manager der Supermärkte, meine Damen und Herren, erkennen sehr schnell durch ihre Markt- und Wirtschaftsberater, wo in der Leitung der Städte etwas nicht funktioniert, wo sie in diesen ungeordneten Raum dann mit Hilfe ihrer Luftaufnahmen und durch andere Untersuchungen vorstoßen.

Warum hat Bremen mit Niedersachsen im Rahmen der gemeinsamen Landesplanung oder selbst in Eigenverantwortung

nicht schon längst wie andere Bundesländer — Bremen und Niedersachsen sind die letzten — durch die Landesbauordnung beziehungsweise durch Erlaß Richtlinien über raumordnende Maßnahmen mit überörtlicher Bedeutung erlassen?

Hier teile ich nicht die Ansicht von Herrn Senator Jantzen, daß die Maßnahmen in anderen Bundesländern nicht ausreichen. Es gibt sehr viele Möglichkeiten, die Erlasse sind bekannt, und man kann die Stadt funktionsfähig erhalten. Ich habe nichts gegen den Großraumladen, aber die Stadt muß funktionsfähig bleiben.

Aus:

Landesarbeitsgemeinschaft Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Raumforschung und Raumordnung, 32. Jahrgang, Juli/August 1974, Heft 3/4, Seite 171 ff).

Entschließung zur Frage der Standortwahl von Einkaufszentren und Verbrauchermärkten:

5. *Standorte von Verbrauchermärkten und Einkaufszentren widersprechen dem räumlichen Versorgungssystem, wenn sie das zentralörtliche System in der Region oder Stadt beeinträchtigen.*
6. *Auch wenn Verbrauchermärkte und Einkaufszentren dem räumlichen Versorgungssystem entsprechen, stehen sie im Widerspruch zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung,*
 - a) *soweit sie städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen erschweren; Erschwernisse liegen insbesondere dann vor, wenn die für die städtebauliche Erneuerung erforderliche Investitionskraft und Investitionsbereitschaft vermindert werden;*
 - b) *wenn sie den allgemeinen Verkehrsfluß hemmende Verkehrsströme hervorrufen oder besondere Investitionen, z. B. für den Verkehr, zu Lasten der öffentlichen Hand erfordern.*
 - c) *wenn ein reibungsloser Pkw-Verkehr nicht möglich ist.*

Man kann über diese Richtlinien vieles in Ordnung halten und negative Entwicklungen verhindern. Ich will es mir versagen, aus diesen Erlassen zu zitieren, aber die Landesarbeitsgemeinschaft Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland der Akademie für Raumforschung und Landesplanung hat ausgezeichnete Vorarbeiten für die Gesetzgebung der anderen Bundesländer geliefert, und die Länder haben gehandelt.

Bremen hat für den Wirtschafts- und Besucherverkehr von allen deutschen Städten die schlechteste Vorsorge getroffen in der Bereitstellung von Parkplätzen. Düsseldorf hat beispielsweise für den Besucherverkehr 50 000 Parkplätze, Ol-



Philipp Holzmann Aktiengesellschaft

**Planung und Ausführung von Hoch- und Tiefbauten
im In- und Ausland**

Zweigniederlassung Bremen: 2800 Bremen 1, Postfach 10 46 60, Bürgermeister-Smidt-Str. 82,
Telefon: (04 21) 31 46 38, 31 32 97, Telex: 2 45 947 hlzm d

denburg kommt in Kürze auf 5000, und nach neuesten Informationen hat Köln, um eben die Funktionsfähigkeit der Stadt zu erhalten und das wilde Ansiedeln zu verhindern, zur Zeit 70 000 Plätze für die Besucher, und die Zielplanung geht auf 90 000 (Heft 4/1975 Der Aufbau). Diese Zahlen sind in einer neuen Veröffentlichung des Stadtbaudirektors in den „BAG-Nachrichten“ nachzulesen. Er vermerkt selbst als Stadtbaudirektor in einem Schlußsatz: „Das individuelle Verkehrsmittel wird den Hauptanteil des künftigen Mobilitätswachses übernehmen.“

Man muß bedenken, daß Dodenhof 2500 Parkplätze für den Besucher zur Verfügung stellt, die Supermärkte um Bremen haben in Kürze 16 000 Stellplätze für ihr Geschäft, und unsere Stadt hat nur 3700, dann sieht man das Verhältnis 3700 Stellplätze und 190 000 Quadratmeter Verkaufsfläche zu 16 000 Stellplätzen und 220 000 Quadratmetern Verkaufsfläche.

Hier wird schon deutlich, daß etwas in der verkehrlichen Ordnung für die Attraktivität unserer Stadt nicht stimmt und daß so zwangsläufig die Supermärkte die Lage sehr schnell erkennen, entsprechend handeln und ihre Bauanträge stellen. So in Obervieland, Blumenthal, Vegesack, Philosophenweg, und es werden noch weitere folgen.

Die neueste Untersuchung über die Besetzzeiten unserer Hochgaragen in der Stadtmitte bestätigt ebenfalls die negative Situation für unsere Stadt und die positive Situation für die Supermärkte. Diese Untersuchung von Januar bis Mai zeigt, daß zu den entscheidenden Wirtschaftszeiten im Tagesablauf alle Garagen besetzt sind. Vormittags etwa zwischen zehn und elf Uhr, also nach elf bis dreizehn Uhr ist nichts mehr zu haben; dann zwischen vierzehn und sechzehn Uhr, und dann kommt die Schwierigkeit um siebzehn Uhr herum, weil kein Platz frei ist.

Die Supermärkte haben Parkplätze. Hinweise und Gespräche, die Garagen in der Stadtmitte wären nicht ausgelastet, sind falsch. Man hat zurückgegriffen auf Tageszeiten, die in keiner Beziehung zum Lebensgeschehen stehen. Die Veröffentlichung des Statistischen Landesamtes und die Pendlerströme in der Stadt und am Rande der Stadt bestätigen dies weiter.

So muß auch heute bei der Behandlung der Großen Anfrage die Feststellung getroffen werden, daß der Generalverkehrsplan für unsere Stadt bis heute nicht vorliegt, sondern nur der Orientierungsrahmen als ein Baustufenplan.

Der Städtebaubericht der Bundesregierung 1975 vermerkt zur Frage der Innenstadterschließung — damit zur Abwehr dieser Supermärkte und Shoppingcenter an der Peripherie — folgendes:

„Angesichts der unterschiedlichen Vorteile der Nahverkehrssysteme, der Leistungsfähigkeit des ÖNV bei gebündelten Verkehrsströmen und der flächenhaften Erschließung durch das Kraftfahrzeug muß eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen dem Kraftfahrzeug und dem öffentlichen Personennahverkehr angestrebt werden.“

Das, was hier im Städtebaubericht gesagt wird, ist in den vergangenen Jahren — obwohl ein „Nichtständiger Ausschuß“ 1971 Empfehlungen ausgesprochen hat — nicht be-

achtet worden und mußte so zwangsläufig zu dieser negativen Entwicklung mit den Supermärkten und Shoppingcentern kommen.

Ich muß erinnern, meine Damen und Herren, an die Entschließungsanträge und die getroffenen Feststellungen in der 16. Bürgerschaftssitzung am 31. 1. 1973. Diese Entscheidungen können keinen mehr binden, da den Ziffern 1a und b unseres Entschließungsantrages bis heute nicht entsprochen wurde. Die negative Entwicklung ist weitergegangen!

Nur eine funktionsfähige Stadtmitte und funktionsfähige Stadtteile werden in der Zukunft Bestand haben. Aber liegt eine Funktionsfähigkeit nicht mehr vor, dann sind die Strategien der Supermärkte und Shopping-Center sofort da, tätigen den Grunderwerb, und das machen sie sehr geschickt.

Ob die Verantwortlichen in Senat und Verwaltung bis hin zur Regierungsfraktion in diesem Haus wohl erahnen, wohin es führt, wenn eines Tages die Bürger unserer Stadt ihre Versorgung nur noch über wenige Großraumläden erhalten? Die Billigpreise werden dann vergessen sein, und diese wenigen Großhäuser diktieren den Preis, den man plant und sich vorstellt, denn ein echter Wettbewerb besteht dann nicht mehr. Kenner wissen sehr genau, daß die Billigpreisangebote gar nicht das Gewicht und die Bedeutung haben in den Supermärkten, wie es so gern zu hören ist.

Wie soll die Versorgung der Bürger in der Zukunft dieser Stadt aussehen? Der Umsatz des Einzelhandels in Bremen betrug 1974 3,2 Milliarden DM. 1974 war in Bremen das Umsatzminus 3,8 Prozent, im Bundesgebiet 1,8 Prozent. Bremen hatte also ein zwei Prozent höheres Minus, und wenn man jetzt einmal die Verkaufsfläche der Supermärkte um Bremen herum überrechnet und den sich ergebenden Umsatz, davon 50 Prozent aus Bremen — was ja bekannt ist —, dann kommt man auf 700 Millionen DM Umsatz, die zwei Prozent, die unserer Stadt fehlen.

(Präsident Dr. Klink übernimmt wieder den Vorsitz)

Da Verbrauchermärkte notgedrungen ein beschränktes Sortiment führen, wird die Warenvielfalt zurückgehen. Verbrauchermärkte kommen mit sehr viel weniger Personal aus. Von daher habe ich auch Bedenken zu den Bemerkungen unserer beiden anwesenden Herren Senatoren. Je Arbeitsplatz im Verbrauchermarkt werden zwei Arbeitsplätze im Einzelhandel aufgelöst und frei. Wir gewinnen nichts mit jedem Verbrauchermarkt, sondern verlieren. In den letzten vier Jahren haben rund 800 Einzelhandelsgeschäfte aufgegeben.

Ihren Einzelhandelsbetrieb haben aufgegeben:

1971 = 213 Betriebe	1975 — City —
1972 = 205 Betriebe	Fa. Weipert
1973 = 177 Betriebe	verläßt Bremen
1974 = 201 Betriebe	

d. h. 796 Betriebe in vier Jahren

Die Aufgabe der Stadterneuerung in Vegesack wird auch nicht einfach sein, wenn man bedenkt, daß fünf Verbrauchermärkte im Ihlpholer Bereich sind mit 35 000 Quadrat-



Wir geben Ihnen Geld fürs Bauen

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

Wenn es um die Baufinanzierung geht...

Fragen Sie die Deutsche Bank

Filiale Bremen: Domshof 22-25
Zweigstellen in allen Stadtteilen

metern Verkaufsfläche, und diese sagen ganz stolz: „Wir holen 70 Prozent unseres Umsatzes aus Bremen-Nord.“

Der **Steuerausfall** bei der Einkommen- und Gewerbesteuer ist von Bedeutung. Ich nannte die 700 Millionen DM Umsatz. Niedersachsen freut sich, und wir in Bremen müssen zusehen. Weitere Verkaufsflächen, wie schon angesprochen, kommen auf uns zu, und wir sollten sehr aufmerksam sein und helfen, daß die Struktur unserer Stadt nicht Schaden nimmt.

So müssen wir daran denken, was geschehen soll. Voraussetzung ist, daß die **Landesbauordnung** ergänzt wird, daß der **Stadtentwicklungsplan** greift, daß die Verkehrsadern geordnet sind, daß das **Parkplatzproblem** seine Lösung findet.

Wir sollten nicht vergessen, daß beachtliche Ablösungsbeiträge von den Bürgern gezahlt wurden: In der Neustadt für „Grünenkamp“, in der Stadtmitte, im Osten und so weiter. **Die Ablösungsbeiträge, die vorübergehend in Vegesack eingesetzt wurden, müssen wieder in die Stadtteile zurück, wo sie von den Bürgern gezahlt wurden.**

Ablösungsbeiträge: Antwort auf Kleine Anfrage vom 20. 8. 1974 in der Stadt-Bürgerschaft

1. Neustadt	410	= 1,335 Mio
2. Osten	378	= 1,089 Mio
3. Innenstadt:		

abgelöst	5041	Stellplätze
gebaut ./.	4360	Stellplätze
	681	= 5,100 Mio
		<u>7,524 Mio</u>

Bremen-Nord:

480 Stellplätze = 2 038 300 DM abgelöst.

Aber dem Sedanplatz wurden 14,5 Mio. gegeben

Die Differenz von rd. 12 Mio muß zurück...!!

Unsere Bürger haben durch Zahlung der Ablösungsbeiträge pflichtgemäß gehandelt und die Stadt...?!

Dann ist ein gutes Beispiel auch für Bremen, was München gemacht hat. Beim Massenverkehr wurden abends in den Endzonen die **Taxen** eingesetzt. Dies alles muß mit einer guten Strukturpolitik zusammengehen für den Groß-, Mittel- und Kleinbetrieb in der Stadt, aber unter Beachtung der großen Supermärkte über unsere Stadtgrenzen hinaus. In einer Harmonie kann eine geordnete Stadt in der Zukunft bestehen.

Hinzuweisen ist zum Schluß auf den „**Städtebaubericht der Bundesregierung 1975**“, der beachtliche Hinweise enthält. Aus Zeitgründen will ich es mir versagen zu zitieren. Ich

darf weiter hinweisen auf die Arbeit des „**nichtständigen Ausschusses von 1971**“, der manche Empfehlung gab, die wir auch leider nicht beachtet haben.

Weitere Verkaufsflächen in Blumenthal, Obervieland, Vegesack und anderen Standorten in unserer Stadt sind nicht notwendig! Dies bestätigt zusätzlich auch die rückläufige Einwohnerzahl!

Diese für unsere Stadt traurige Entwicklung

- a) mit weniger Arbeitsplätzen im Handel
- b) mit **Steuerausfall** und Vernichtung vieler Mittel- und Kleinbetriebe und damit die **Aufhebung der persönlichen Note** in der Versorgung der Bürger

kann nur angehalten werden mit der Beseitigung von Planungsfehlern in der Stadtmitte.

Voraussetzung ist u. a.:

1. Ergänzung der Landesbauordnung, damit raumordnende Maßnahmen möglich sind,
2. ein echter Stadtentwicklungsplan und kein Bilderbuch, dazu den Generalverkehrsplan
3. Osttangente/Ladehöfe und Ladestraßen
4. P+R für den Berufsverkehr
5. Parkplätze für den Besucher der Stadt
6. Fußgängerzonen im Spiegel der Kritik bauen
7. ÖNV und Taxi
8. bessere Wirtschaftspolitik

Diese Gesundungsaktion wird Jahre erfordern, und weitere Mittel- und Kleinbetriebe werden noch aufgeben müssen.

Zum Schluß bleibt doch die Frage: Soll diese negative Entwicklung so weitergehen? Im Moment funktioniert es vielleicht noch, aber es kommt der Tag, wo es dann schwierig wird in der Stadtmitte und besonders in der mittleren Zone. Den Optimismus von Frau Leinemann in Ehren, aber es werden noch viele auf der Strecke bleiben.

Können wir, können unsere Bürger hoffen auf eine funktionsfähige Stadt? Ich zweifle manchmal, wenn wir nicht eine andere Stadt- und Landesplanung auch im Blick auf die Versorgung unserer Stadt und Region bekommen und uns Mühe geben, die Fehler zu erkennen, die bereits sichtbar geworden sind. Das wäre der Wunsch und die Bitte, daß wir dies gemeinsam tun.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!



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

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

ELEMENTBAU LORSSSEN GmbH & Co. KG.

282 Bremen 70, Am Wasser 16, Ruf: (0421) 661595



Der Grüne Kreis Bremen

Der Besen — der langsame Tod der Bäume



Durch den Laubfall kehrt alljährlich der größere Teil der im Sommer aufgenommenen Mineralstoffe zum Boden zurück.

In einem Fichtenwald wurden 93 Prozent des aufgenommenen Kali, über 80 Prozent des Kalks und Mangans und über 70 Prozent des Stickstoffs und Phosphors dem Boden zurückgegeben (nach W. Larcher, Ökologie der Pflanzen). Deshalb schadet das Entfernen des Laubes den Bäumen.

Für Laubbäume gelten ähnliche Werte.

„Baumfutter“

nach Michael Maurer

Neu bei Günther Cornufera GmbH

Das Fürther Unternehmen, Hersteller der bekannten Spezialdüngermarken HORNOSKA und CORNU-FERA, übernahm den Vertrieb des seit Jahren erprobten und bewährten „Maurer's Baumfutter“.

Das Produkt erscheint künftig unter der Bezeichnung „Baumfutter® nach Michael Maurer“ auf dem Markt. Die Produktion dieses Spezialdüngers im GUNTHER-Werk Eltersdorf erfolgt weiterhin nach der Rezeptur von Michael Maurer.

BAUMFUTTER ist ein organisch-mineralischer NPK-Dünger mit den Nährstoffgehalten 6 Prozent Stickstoff, 8 Prozent Phosphorsäure, 10 Prozent Kali. Die Lieferung erfolgt in wetterfesten Säcken à 25 kg.

BAUMFUTTER dient zur Baumdüngung und Tiefenvorratsfütterung und hilft durch seine Langzeitwirkung über Jahre hinweg, Bäume und Sträucher richtig zu ernähren.

Bäume — so schreibt der bekannte Baumchirurg Michael Maurer — hungern! An Straßen und Wegen, in Parks und Gärten . . . und auch im Rasen. Eine Tatsache, die zwar manchen bekannt ist, mit der sich aber noch zu wenige befaßt haben. Gilt es doch gerade in der heutigen Zeit — und das vor allem in der Stadt —, die wertvollen Baumbestände zu erhalten.

Damit die Bäume — unsere grünen Lungen — nicht sterben, wurde BAUMFUTTER entwickelt und bereits mit großem Erfolg eingesetzt.


Informationsschriften stellt Ihnen gern zur Verfügung:

Paul Günther Cornufera GmbH
8510 Fürth/Bayern, Postfach 303.

**Eigentum
wird
gross
geschrieben**

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

Denn Eigentum macht unabhängig, gibt Sicherheit. Wir beraten Sie in allen Fragen der Geldanlage und der Eigentumsbildung. Dazu gehört auch das Bausparen mit unserer

 **Bausparkasse Schwäbisch Hall**
Bausparer haben es leichter, zu Haus- und Wohnungseigentum zu kommen. Und auch dem Hausbesitzer bietet Bausparen eindrucksvolle Vorteile. Lassen Sie sich gründlich beraten.

Ihre VOLKSBANK

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

Der Grüne Kreis Bremen

Arbeitsgemeinschaft: „Grüne Charta von der Meinau“

Aufbaugesellschaft Bremen · Bremer Naturschutzgesellschaft e. V. · Bund Deutscher Architekten im Lande Bremen · Bund Deutscher Gartenarchitekten · Bürgerparkverein Bremen · Die Sparkasse in Bremen · Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftspflege, Landesgruppe Bremen-Oldenburg · Landesverband der Kleingärtner, Kleinsiedler und Gartenheimer für Bremen und Umgebung e. V. · Schutzgemeinschaft Deutscher Wald · Sportfischerei-Verein Bremen e. V. · Verband Bremischer Bürgervereine e. V. · Verein für Niedersächsisches Volkstum e. V. Bremen · Verkehrsverein der Freien Hansestadt Bremen · Weltbund zum Schutze des Lebens

I.

Eingaben an Bürgerschaft, Senat, Verwaltung und Institutionen. Im Berichtsjahr wurden wieder verschiedene Eigeninitiativen, aber auch Anregungen von Mitbürgern in Form von Eingaben weitergegeben, so u. a.:

1. Schreiben an den Präsidenten des Senats mit Hinweis auf die vorbildliche Arbeit des „Vereins zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V.“. Gleiches, auf unseren Lebensraum zugeschnitten, vorzubereiten, wird nochmals angeregt.

Weiter sollte die Stadt Bremen großzügig einen Betrag von rd. 2 Millionen, auf zwei bis vier Haushaltsjahre verteilt, zur Verfügung stellen, damit die fertige Planung „Wildeshauser See“ nunmehr baulich durchgeführt werden kann. Wenn Bremen nicht großzügig den Auftakt für den Beginn dieser praktischen Arbeit auslöst, sind wir fast sicher, daß Hannover den Siedlungsraum Bremen noch lange warten läßt. (Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 37)

2. An den Senator für Inneres ergeht am 23. 7. 75 die Frage, wie es um den Naturschutz „Große Brake“ und „Püttloch“ im Werderland steht mit Erinnerung an das Schreiben vom 31. Mai 1968:

„Mit Schreiben vom 22. 8. 66 regten Sie an, die Teiche im Werderland — zumindest den größten von ihnen — unter Naturschutz zu stellen. Ich habe daraufhin eine Prüfung veranlaßt, die das Ergebnis hatte, daß die Große Brake und das daran anschließende, durch Sandentnahme entstandene Püttloch in Niederbüren die Voraussetzungen für eine Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet erfüllen.“

Der Senator für Inneres — als Naturschutzbehörde — schreibt u. a. am 29. Juli 1975:

„Es besteht nach wie vor die Absicht, die von Ihnen bezeichneten Teiche im Werderland als Naturschutzgebiet unter Schutz zu stellen. Aus ökologischen Gründen ist es aber notwendig, eine ausreichend große Fläche, welche die Teiche begrenzen, in den Schutz mit einzubeziehen (ökologische Ausgleichskräfte). Ich kann versichern, daß ich bestrebt bin, in diese Planungen die beabsichtigte Unterschutzstellung der Teiche einschließlich der umliegenden Flächen mit einzubeziehen.“ (Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 121)

3. **Denkmalschutz und Landschaftsschutz** war ein Bemühen um die „Braker Kaje“ mit drei Aktionen. Einige Gedanken aus den Eingaben sagen: „Nicht nur vom Europäischen Denkmalschutzjahr, sondern auch von der Stadtgeschichte der Seehafenstadt Brake ausgehend sind die 3 Häuser: Jacobs, Spark und Meyerdieks unbedingt zu erhalten.“

„Die Bäume im Bereich der Kaje, die das Ortsbild weitgehend mit prägen, dürfen nicht beseitigt werden.“

„Im Anhörtermin wurde nicht überzeugend beantwortet, ob die kürzlich vorgenommene Weservertiefung schon in vollem Umfang sich ausgewirkt hat auf die vorhandenen Uferbefestigungen.“

„Die jetzige Möglichkeit, im Kajenbereich zwischen Deich und Weser als Besucher das Auto zu parken und den Eindruck der Weser, des gegenüberliegenden Ufers und der weiteren Umgebung zu genießen, sollte unbedingt erhalten bleiben.“

„Gespräche über die vorliegende Planung mit Wasserbauspezialisten haben unsere Überlegungen bestätigt“. Der sichtbare Teil läßt sich als Spundwand oder Betonmauer mit entsprechender guter Gestaltung erstellen.“

„Die vorliegenden Pläne stellen nur eine Gestaltungsmöglichkeit dar.“ (Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 126)

4. Der Minister für Wissenschaft in Hannover wurde gebeten:

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

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

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

Wir bitten, diese Arbeiten des verstorbenen Dr. Carstens entgegenzunehmen als ein großes Anliegen und als verantwortungsbewußter Bürger, damit die Vernichtung von bau- und stadtgeschichtlichen Werten ein sofortiges Ende findet.“ (Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 127)

II.

Verantwortung für die Umwelt

Die Verantwortlichen in Legislative, Exekutive und Verwaltung, dazu die Bürger unserer Stadt, wurden durch besondere Veröffentlichungen auf die Verantwortung für die Umwelt hingewiesen.

Seminare für Amateurgärtner und Gartenfreunde
Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 35

Die Deutschen Naturparke
Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 38

Tag des Baumes — Tag des Waldes
Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 40

Wie geht es in Bayern weiter mit dem Wald funktionsplan
Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 41

Seltene und uralte Bäume in der Welt
Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 41

Naturschutz durch Ankauf
Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 42

Gaobäume zur Rettung der Sahel-Zone
Der Aufbau, Heft 1/75, Seite 43

Trauerspiel Eltville
Der Aufbau, Heft 2/75, Seite 62

Vorbildliche Taten im Raum München

Der Aufbau, Heft 2/75, Seite 64

Wald und Erholung

Der Aufbau, Heft 2/75, Seite 70

Die Platane

Der Aufbau, Heft 2/75, Seite 71

Die Vogelwelt Budjadingens und des Jadebusens

Der Aufbau, Heft 2/75, Seite 72

Ökologisches Manifest

Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 97

Denkmalschutz — Landschaftsschutz

Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 99

Ein bedeutsamer Sieg für den Landschaftsschutz

Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 106

Wie entstanden die Wallanlagen

Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 108

De Barken un de Heid

Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 118

Heidschnucken und Schäfer im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide

Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 119

Über die Heidschnucken

Der Aufbau, Heft 3/75, Seite 120

Moore

Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 158

Landschaft als Maß

Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 160

Grüne Kolloquien für Verantwortliche in ländlichen Gemeinden

Versöhnung von Technik mit der Natur
Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 173

1975 — Horst-Köhler-Gedächtnispreis

Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 174

Eigenheim mit Garten — mein Ideal in der Bewährung

Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 175

Zum Spannungsverhältnis Mensch — Natur

Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 177

Retter der Bäume — M. Maurer

Der Aufbau, Heft 4/75, Seite 186

III.

Rotbuchen

Die Herbststürme und der natürliche Abgang führten zu einer öffentlichen Diskussion um die eindrucksvollen **Rotbuchen in den Grünanlagen** unserer Stadt. Durch die freundliche Hilfe von Mitbürgern war es möglich, der Stadt 5 Rotbuchen im Werte von DM 2500,— zur Verfügung zu stellen, d. h. 3 Stück Huckelrieder Park und 2 Stück Wallanlagen/Contrescarpe — Haus des Reichs.

IV.

Blumenkalender

Mit freundlicher Hilfe von Spendern war es wieder möglich, 250 Blumenkalender 1976 zu verteilen. Dabei konnte erneut beobachtet werden, wie die Arbeit des „Grünen Kreises“ in unserer Stadt Beachtung findet.

V.

Kassenbericht 1975

Einnahmen:

Guthabensaldo per 31. 12. 74	DM 1041,59
Spendeneingänge	DM 3990,—
Strafen bzw. Wiedergutmachung	DM 400,—
	<u>DM 5431,59</u>

Ausgaben:

250 Blumenkalender einschl. Fracht und Porto für Versand	DM 1175,20
Porto und Bankspesen	DM 71,10
Vergütung an Aufbaugemeinschaft e. V. Bremen für anteilige Raummiete, Telefon- und Personalkosten, mtl. DM 60,—	DM 720,—
Sonstige Kosten	DM 121,73
	<u>DM 2088,03</u>
5 Rotbuchen in Bremischen Grünanlagen links und rechts der Weser	DM 2500,—
Guthabensaldo per 31. 12. 75	DM 843,56
	<u>DM 5431,59</u>

Grüner Kreis Bremen

Bremen, 3. 2. 1976

Herrn

Bürgermeister Hans Koschnick

2800 Bremen 1

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Koschnick!

Nach den ersten Sturmtagen des vergangenen Jahres berichteten die Tageszeitungen über den Verlust mehrerer Rotbuchen, den markanten Farbtupfern in den Grünanlagen unserer Stadt.

Durch Geldspenden von Mitbürgern wurde der Grüne Kreis Bremen in die Lage versetzt, dem Gartenbauamt 2500 DM zur Verfügung zu stellen, damit neue gepflanzt werden können.

Wir vereinbarten mit dem Gartenbauamt, fünf Rotbuchen zu pflanzen

1. Drei Stück Huckelrieder Park in der Neustadt,
 2. Zwei Stück Contrescarpe in Höhe des „Haus des Reichs“.
- Wir hoffen, mit dieser Mühe unseren Mitbürgern eine Freude zu bereiten.

Mit freundlichen Grüßen
DER GRÜNE KREIS BREMEN
Dr. Brautlecht

Der Präsident des Senats

Bremen, 11. Februar 1976

Freie Hansestadt Bremen

Der Grüne Kreis

Katharinenklosterhof 8—10

2800 Bremen

Sehr geehrter Herr Dr. Brautlecht!

Mit großer Freude habe ich von Ihrer Mitteilung vom 3. Februar 1976 über die Spende von 2500 DM zur Anpflanzung von Rotbuchen in bremischen Grünanlagen Kenntnis genommen.

Ich darf Ihnen und den Spendern zugleich auch im Namen des Senats der Freien Hansestadt Bremen herzlich für diese Initiative zur Pflege des Grüns in unserer Stadt danken.

Mit freundlichen Grüßen

Koschnick
Bürgermeister



Das Porträt Henning Wallmann

Von Klaus Gundelach

Wenn einer in der neunten Generation Forstmann ist, dann ist dies bestimmend für sein ganzes Leben. So hat diese Bestimmung auch das Leben von Henning Wallmann geprägt und ausgerichtet. Gleich nach der Gründung der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald übernahm er die Geschäftsführung des Landesverbandes Niedersachsen am 1. Oktober 1949. Mit viel Umsicht, Tatkraft und viel Organisationstalent baute er nicht nur den Landesverband auf, sondern schuf auch vorbildliche Einrichtungen, denen andere Landesverbände nacheiferten, wie den Arbeitskreis Wald und Erziehung mit seinen beispielhaften Lehrgängen für Erzieher und Forstmänner und zusammen mit den Forstmeistern Freist und Ilse die Jugendwaldheime. Beides wurde von anderen Landesverbänden übernommen. Der erste Lehrgang im September 1950 mit 27 Pädagogen und einigen Forstleuten unter der Mitwirkung von Kapazitäten wie Prof. Budde, Prof. Dr. Weniger, Prof. Seifert und Prof. Kirwald sowie seinen Mitkämpfern aus der grünen Farbe, den damaligen Forstmeistern Dauster und Freist, war eine Tat und ein durchschlagender Erfolg. Die Landesforstverwaltung und das Kultusministerium wurden aufmerksam und stiegen unter der behutsam fördernden Vermittlung von Henning Wallmann in eine fruchtbare Zusammenarbeit in der Erziehung und Jugendförderung.

Dankbar denke ich als Geschäftsführer des Landesverbandes Nord an die gute Zusammenarbeit mit dem Landesverband Niedersachsen mit Henning Wall-

mann und meinem alten Freund Karl-Heinz Dauster zurück. Unsere Landesverbände hatten damals als einzige die Erziehungs- und Jugendarbeit auf ihre Fahnen geschrieben, und wir hatten gemeinsam manch interne Auseinandersetzung mit ganz anderen Richtungen in unserem Bundesverband zu bestehen um Fragen, die heute zu den selbstverständlichen Grundsätzen unserer Zielsetzung gehören.

Zum ersten Male trafen wir uns auf der Geschäftsführertagung des Bundesverbandes am 27. September 1949 im Ferienheim der angehenden Bergwerk-kumpel in Schloß Walbeck am Niederrhein. Im dortigen großen Kahlschlaggebiet der Besatzungsmächte, das auch uns tief beeindruckte, befand sich eines der ersten Aufforstungslager der Jugend. In langen Gesprächen wurden hier die Planungen entworfen, die auch heute noch gültig für uns sind.

1955 holte der damalige Ministerpräsident Hinrich-Wilhelm Kopf den Forstmeister Wallmann in den Forstdienst zurück. Nachdem er 1934 bis zur Vertreibung durch die Russen das Forstamt Kurwien im Regierungsbezirk Allenstein geleitet hatte, übernahm er nun wieder am 1. August 1956 das Forstamt Seelzerthurm. Aber wenn die Vorfahren Hegereuter und Reitende Förster waren, dann steigt man auch im Pensionsalter noch nicht aus dem Sattel. Am 1. April 1968 stieß der pensionierte Oberforstmeister wieder zu uns zu seinem alten „Beritt“ und diente getreu dem Wald und allem, was dazu ge-

hört und dazu steht, als Geschäftsführer des Landesverbandes Niedersachsen. **Henning Wallmann knüpfte folgerichtig und kontinuierlich dort wieder an, wo er aufgehört hatte, bei der Jugendarbeit und Öffentlichkeitsarbeit. Alles, was ihm am Herzen gelegen hatte: Jugendwaldheime und Lehrgänge „Wald und Erziehung“, wurde weitergeführt und ausgebaut und aus treuen Händen seines Vorgängers, Forstmeister a. D., Hans Sellheim, übernommen.** Hinzu kamen die Waldjugendspiele bayerischen Ursprungs (in diesem Jahr 10 000 Schulkinder), die vom Forstoberamtmann Corring angeregten „Lehrgänge für junge Forstmänner“ und die nachhaltige Förderung der Deutschen Waldjugend z. B. dadurch, daß er alle Patenförster der DWJ Niedersachsens im Rahmen der Fortbildung im Jugendwaldheim „25 Eichen“ zusammenführen konnte. Henning Wallmann ist es gelungen, anfangs als ein unter Kollegen ein wenig belächelter Außenseiter, die grüne Farbe in Niedersachsen für unsere Sache zu überzeugen, zu gewinnen nicht nur durch seine Taten, sondern auch durch seine aufrechte Haltung und sein schlichtes, Vertrauen erweckendes Auftreten.

Ja, wer so lebt und wirkt in der Jugend und mit der Jugend — dazu passioniert hirschgerechter Jäger und Rüdemann mit dem hannöverschen Schweißhund an der Seite (bis vor kurzem Vorsitzender im Verein Hirschmann) —, der ist auch mit seinen 73 Jahren noch nicht alt.

(Aus: Unser Wald, 5. 10. 1975)

biermann u. moldenhauer
elektrotechnik

KATHREIN 
Communications-Anlagen + Antennen-Technik

**Fachinstallations-
Betrieb** Installation · Service


28 bremen 1
hansestraße 28
telefon 38 70 01

S. BOHLMANN

GARTENGESTALTUNG

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

28 Bremen
Pomponweg 10 A

 **614938**

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

Helmut Depken

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

Bundesverdienstkreuz für Michael Maurer



Am 1. August 1975 erhielt Herr Michael Maurer aus den Händen des bayerischen Sozialministers Dr. Pirkel das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland.

Wir bringen im folgenden die Begründung für die Verleihung.

Herr Michael Maurer, Gründer und Seniorchef der in der ganzen Bundesrepublik tätigen Firma Maurers Baumpflege KG, Röthenbach bei Nürnberg, hat ein Leben lang für die Erhaltung wertvoller Einzelbäume und Baumgruppen in Stadt und Land gearbeitet.

In seiner Jugend erwarb er sich durch eine mehrjährige Tätigkeit in den USA spezielle Kenntnisse in der Baumpflege. In seine bayerische Heimat zurückgekehrt, gründete er seinen eigenen Betrieb und baute ihn in den folgenden Jahrzehnten zu einem Unternehmen aus, das heute in der Bundesrepublik auf dem Gebiet der Baumpflege großes Ansehen genießt. Der ständige Erfahrungsaustausch mit Praktikern und Wissenschaftlern, unter anderem mit den Professoren Alwin Seifert (München) und Heinrich Fr. Wiepking (Berlin und Hannover), ermöglichte es Herrn Maurer, die Baumpflege bis zur heute erreichten Stufe zu entwickeln. Dazu trugen auch die Eindrücke bei, die er auf mehreren Studienreisen ins Ausland, so u. a. nach Japan und den USA, sammeln konnte.

Herr Michael Maurer hat die Behandlung von kranken, verletzten, hungernden oder vergifteten Bäumen außerhalb des Waldes auf eine biologisch-ökologische Grundlage gestellt. Seine Aufmerksamkeit galt dem Baum als Lebewesen und Teil der Umwelt. Demgemäß behandelte er nicht nur den sichtbaren Teil des Baumes, sondern auch und vor allem seinen Wurzelbereich. Er sorgte für die Wiederherstellung des oft gestörten Gleichgewichts zwischen beiden. Er entwickelte spezielle Verfahren für die Anregung des Bodenlebens und für die Versorgung der Wurzeln mit den notwendigen Nährstoffen. Er schlug Mittel gegen eine schädliche Verdichtung des Bodens im Bereich der Baumkrone vor. Bei der Behandlung des sichtbaren Teils des Baumes ersetzte er früher übliche, biologisch aber abzulehnende Methoden (z. B. das Ausmauern von Löchern im Stamm) durch eine gegen

Pilzbefall und Bakterien besser wirkende, auch die Statik des Baumes günstig beeinflussende Behandlung. Da Bäume besonders häufig bei Bauarbeiten verletzt werden, empfahl er den Bauherren zahlreiche vorbeugende und im Bedarfsfall sofort zu ergreifende Sicherungsmaßnahmen.

Ungezählte Bäume, Baumgruppen und Alleen, die als Naturdenkmale, Kulturdenkmale oder aus historischer Sicht wertvoll oder für das Orts- und Landschaftsbild bedeutsam sind, verdanken Michael Maurer ihre Erhaltung (Prof. Wiepking hat Bilder einiger von Maurer sanierter besonders wertvoller Bäume in sein Werk „Umgang mit Bäumen“, München 1963, aufgenommen).

Um den Wert von Bäumen im Siedlungsbereich auch zahlenmäßig erfassen zu können, hat Herr Maurer eine u. a. vom Deutschen Städtetag empfohlene Bewertungstabelle miterarbeitet. Sie nähert sich den in den USA seit langem üblichen Maßstäben für die Ermittlung des Wertes von Bäumen an, die wesentlich höher liegen, als die bisher hierzu üblichen. Diese Tabelle hat es ermöglicht, daß in der Bundesrepublik heute der Wert von Bäumen nicht mehr nur nach ihrem Festmetergehalt und dem wirtschaftlichen Wert des Holzes, sondern unter Berücksichtigung auch ihrer Bedeutung für das Orts- und Landschaftsbild und den Umweltschutz rechnerisch nachprüfbar ermittelt werden kann. Dies bietet eine wertvolle Hilfe in den leider häufigen Fällen, in denen über die Erhaltung von Bäumen außerhalb des Waldes entschieden werden muß.

Michael Maurer hat seine in lebenslanger Arbeit erworbenen Kenntnisse über den Wert von Bäumen außerhalb des Waldes, die Notwendigkeit ihrer Erhaltung und die dafür einschlagende Behandlung nicht für sich behalten. Er hat vielmehr in Wort und Schrift auf die Bedeutung solcher Bäume für die Gesundheit und das seelische Wohlbefinden der Menschen hingewiesen. Er hat dies vor allem in sehr zahlreichen gutachtlichen Äußerungen getan, in denen er zu Anfragen von Gemeinden, Kreisen, staatlichen und kirchlichen Stellen, Verkehrsunternehmen, Vereinen und Einzelpersonen in oft origineller Weise Stellung genommen hat. Zur Erörterung auf breiterer Ebene war er vor einigen Jahren Mitbegründer der „Baumzeitung“, einer mehrmals im Jahr erscheinenden, gut gebildeten Zeitschrift mit einem nicht unerheblichen Verbreitungsgebiet. In dem Buch von A. Bernatzky „Baum und Mensch“ (Frankfurt 1973) finden sich zahlreiche für die Praxis bestimmte Hinweise von Michael Maurer für eine Pflege von Bäumen, die dem heutigen Stand der Pflanzenphysiologie Rechnung tragen.

Aus: „Baumzeitung“ 4/1975

Ein besonderes Geschenk für Baumfreunde und Naturschützer zum Geburtstag, Jubiläum und für den Geschäftsfreund:

ALOYS BERNATZKY

BAUM UND MENSCH

Mit Beiträgen über Baumchirurgie von M. Maurer.

204 S. im Format 21×22 cm mit 107 Abb. und 108 Zeichnungen im Text, gebunden DM 24,-. Zu beziehen über Verlag Der Wiederaufbau, 2800 Bremen 1, Katharinenklosterhof 8-10

Aus der Vielzahl der Besprechungen:

... ein ausgezeichnet gelungenes Buch! ... hervorragend in Bild und Stil ...

Die Gartenwelt, Hamburg

Unentbehrlich für Verkehrsplaner, Tief- und Hochbauingenieure, Gartenarchitekten. Ein zeitgemäßes Standardwerk, das eine Lücke füllt.

Berner Tagblatt



1876-1976 100 Jahre im Dienst für Bremens Bürger

Am 30. Mai 1976 von 10 bis 18 Uhr
TAG DER OFFENEN TÜR
auf dem Gelände am Flughafendamm

Bremer Straßenbahn AG 

Seminare für Amateurgärtner und Gartenfreunde

Graf Lennart Bernadotte hat 1976 wieder die Schirmherrschaft über sechs „Hohe Schulen“ für die Ausbildung von Gartenfreunden übernommen:

Zu keinem Zeitpunkt war das Interesse an kleinen und großen Gärten, der Pflege von Pflanzen auf Balkonen oder Terrassen, der Zimmergärtnerei und Kleintierhaltung so groß, wie gerade jetzt. Wachsende Freizeitmöglichkeiten, vor allem aber der Ausgleich zur Alltagsbeanspruchung dürften die eigentlichen Gründe sein.

Immer mehr passionierte Gartenfreunde möchten sich deshalb in ihren Ferien oder in ihrer Freizeit in der „Hohen Schule des Gärtnerns“ vervollkommen. Sie wollen neue Erfahrungen sammeln, mit gleichgesinnten Gartenfreunden Gespräche führen oder auf bestimmten Gebieten des Gartenbaues mehr wissen, als ihnen bisher bekannt war.

Deshalb finden seit 13 Jahren unter dem Protektorat des Präsidenten der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft, Graf Lennart Bernadotte, dem Inselherrn der Mainau, in schönen und gärtnerisch interessanten Orten, wo es auch begnadete Lehrer gibt, Seminare für Amateurgärtner statt.

Auf Grund der gesammelten Erfahrungen ist die Zahl der Teilnehmer bei jedem Seminar jeweils auf 30 bis 40 Gartenfreunde begrenzt. Nur so ist eine persönliche Atmosphäre gewährleistet. Inzwischen sind die Gartenseminare so beliebt, daß stets mehr Anmeldungen vorliegen, als Teilnehmer angenommen werden können. Daher empfiehlt es sich, möglichst frühzeitig mit den zuständigen Stellen Verbindung aufzunehmen.

Bis jetzt liegen für 1976 für **sechs Seminare** die Programme fest. Durch das Mitwirken hervorragender Fachleute wird jedem Gartenfreund dabei viel Neues und Anregendes geboten, also in bester Weise Belehrung und Erholung gewährleistet.

In **Überlingen**, dem bekannten idyllischen Kurort am Bodensee, findet ein Ferienseminar für Gartenfreunde vom **10. bis 22. Mai** zum 13. Male statt. Der Präsident der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft, Graf Lennart Bernadotte, hält den Einführungsvortrag und wird auch weiterhin aktiv mitwirken. Auch ein Besuch der Insel Mainau steht auf dem Programm. Die Schönheiten der Bodensee-Landschaft sind gratis mit einbezogen. Nähere Einzelheiten teilt auf Anfrage mit: Städtische Kurverwaltung, Postfach 11 80 — 7770 Überlingen, Telefon: (0 75 51) 6 36 10.

Burgsteinfurt ist eine romantische Stadt in der Parklandschaft Westfalens. Dort findet das Ferienseminar vom **23. bis 28. Juni** zum elften Male statt. Einige Veranstaltungen werden im historischen Wasserschloß Welbergen durchgeführt. Ein Höhepunkt ist ein Konzert im Saal dieses Schlosses. Das vielseitige Programm ist nicht nur für den Gartenfreund anregend, auch der Teilnehmer, der die Kulturlandschaft und die Wasserburgen Westfalens näher kennenlernen will, wird viel Interessantes erfahren. Nähere Einzelheiten teilt der Leiter des Seminars gern mit: Gartenbaudirektor Willi Berndt, Geschäftsführer des Landesverbandes der Gartenbauvereine Westfalen-Lippe e. V., Postfach 187 — 4430 Burgsteinfurt, Tel.: (0 25 51) 19 28 01.

In **Kommern**, einer besonders schönen Gemeinde der Voreifel, die 1972 gemeinsam mit dem Verband Rheinischer



Für Ihren
Neubau, Umbau
oder Ihre
Althaus-Renovierung:

HÖLZER und BAUSTOFFE

aus dem In- und Ausland.

FERTIGBAU-ELEMENTE

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

Führend als Lieferant von

STAHLBETON-FERTIGGARAGEN
SCHIEDEL-RUNDSCHORNSTEINEN
MÜLLABWURFANLAGEN
mit Komprimatoren.

BE- und ENTLÜFTUNGSANLAGEN

NEU

in meinem Lieferprogramm:
MÜLL-ABSAUGANLAGEN
— in Deutschland entwickelt —

HERMANN LOHMÜLLER

2820 Bremen 71 · Weserstrandstraße 5-17
Tel.: 04 21 / 60 00 11 - 19 · Telex: 2-45533
3000 Hannover · Vahrenwalder Str. 166
Tel.: 05 11 / 63 60 11 - 14 · Telex: 9-23713



Gartenbauvereine eine in der Fachwelt vielbeachtete Landesgartenschau ausrichtete, findet vom **27. Juni bis 3. Juli** ein Ferienseminar für Gartenfreunde statt.

Der Leiter des Seminars ist Dipl.-Ing. agr. Jochen Zippelius, Referent für Gartenkultur und Grünordnung der Landwirtschaftskammer Rheinland. In der Nähe von Kommern, Teil der Gemeinde Mechernich, liegt Floisdorf. Dieser romantische Ort wurde beim Bundeswettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“ mit einer Goldplakette ausgezeichnet.

Kommern bietet viel: Nicht nur ländliche Gartenkultur, sondern auch das Erlebnis des Rheinischen Freilichtmuseums, mit Bauten, Gärten und seiner belebten Historie. Besonderer Wert wird darauf gelegt, diejenigen Gartenfreunde in die Kunst des Gärtnerns einzuführen, die noch völlig ohne Erfahrung sind.

Auf Anfrage übersendet die Gemeindeverwaltung — Garten- und Friedhofsamt —, 5353 Mechernich, Postfach 260 — Telefon: (0 24 43) 20 83, Programm und alle sonstigen Unterlagen.

In **Leverkusen** findet vom **9. bis 15. Mai** das 2. Seminar für Gartenfreunde statt. Durch die außerordentlichen Bemühungen, den Konflikt „Industrie und Landschaft“ zu lösen, stellt Leverkusen sicherlich eine Ausnahme in der Reihe der Ferienseminarorte dar.

Reizvolle gärtnerische Anlagen und das vielseitige Bergische Land bilden den äußeren Rahmen für das unter dem Motto „Neue Wege der Gartenkultur“ stehende Seminar. Vorträge, Diskussionen, praktische Übungen, Besichtigungen und verschiedene Exkursionen vermitteln den Teilnehmern zahlreiche Anregungen für eigene Gartenfreuden. Die Leiter des Seminars sind Herr Dipl.-Ing. Jochen Zippelius, Bonn, Landwirtschaftskammer, und Herr Dipl.-Gartenbauinspektor Siegfried Hetmerling, Leverkusen.

Die Anmeldung nimmt gern entgegen: Herr Dipl.-Gartenbauinspektor Siegfried Hemmerling, Bayerwerk W 19, 5090 Leverkusen, Telefon: (0 21 72) 30 58 53.

In **Wiehl**, einer schönen Gartenstadt und einem beliebten Kurort im Herzen des Oberbergischen Landes (Rheinland), ist das Ferienseminar vom **22. bis 28. August**. Es ist dort schon zu einer Tradition geworden. Es werden in erprobter Weise abwechselnd interessante Vorträge und praktische Übungen geboten. Der Wiehler Dahliengarten ist weit berühmt. Marienhagen — ein Ortsteil von Wiehl — ist im Bundeswettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“ mit einer Goldplakette ausgezeichnet worden.

Anfragen sind an das Verkehrsamt Wiehl, Hauptstraße 18 — 5276 Wiehl, Telefon: (0 22 62) 90 71 und 90 79, zu richten.

Zweibrücken, die Rosen- und Gartenstadt in der Pfalz, lädt vom **7. bis 11. September** zu einem Ferienseminar ein. Der Bürgermeister, Dr. Jürgen Lambert, ist Präsident des Vereins Deutscher Rosenfreunde e. V. Der erste Gärtner in Zweibrücken, Herr Eckard Ost, hat das Programm mit dem Verkehrsverein und der Stadtverwaltung liebevoll zusammengestellt.

Der weitbekannte Rosengarten von Zweibrücken und das Rosendorf Schmitzhausen (Goldplakette im Bundeswettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“) werden in das Lehrprogramm mit einbezogen. Anmeldung mit Zimmerbestellung erbeten an:

Stadtverwaltung — Amt: Kultur/Verkehr/Sport — Herzogplatz 5, 6660 Zweibrücken, Telefon: (0 63 32) 60 21.

Weitere Auskünfte erteilt die Stadtverwaltung — Stadtbauamt — Abt. Gärten, Gymnasiumstraße, 6660 Zweibrücken, Tel.: (0 63 32) 60 34.



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

GUNNAR FREDRIKSON GMBH

Büro Hamburg: Heideweg 7 - 2050 Hamburg 80

Telefon: 0 40 / 7 23 51 41

Büro Rhein-Main — Büro Westfalen

Ihr leistungsstarker Partner für Bremen und Umgebung:



MALEREI
GLASEREI

NAGENGAST

282 Bremen 70 - Am Rabenfeld 11

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

4 wichtige Tips für Ihre Fassadensanierung

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

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

gesunde Außenwände

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

Schon 15 Millionen qm sind damit gesundbeschichtet!

UNITECTA Oberflächenschutz GmbH
463 Bochum-Gerthe



Wird Eltvilles Rheinpromenade vernichtet?

Von Erich Hornsmann

Zum 15. Male tagte der Arbeitskreis Landespflege der SDW in der Evangelischen Akademie Arnoldsheim. Die Veranstaltung stand unter dem Thema „... Zum Beispiel Rheingau — bedrohte Kulturlandschaft“.

(Aus: Unser Wald, Nr. 4/1975)



Eltville am Rhein

Ist es wirklich so, daß Staatsmacht — für wenige Jahre überlassene und von einigen wenigen Mitbürgern ausgeübte — tatsächlich ermächtigt, ein in Jahrhunderten gewordenes, in aller Welt berühmtes Stadtgedenkmäl zu verderben? Zur Hut und Pflege anvertrautes Kulturgut für alle Zeiten zu zerstören, statt es an schutzwilligere Generationen weiterzuleiten?

Diese Frage drängte sich auf, als wir der Podiumsdiskussion zuhörten. Wird Eltvilles Rheinpromenade vernichtet?

Vier W — Wein, Wasser, Wald und Wiese — seien es, die das Wesen des Rheingaus bestimmten, bis ein fünftes W, diesmal wahrlich ein Weh, hinzukam: der Wagen. So führte Dr. Heinz Biehn, emeritierter Direktor der staatlichen Schlösser und Gärten in Hessen, in die Schwierigkeiten ein. Der Wagen brachte in die Rheinuferstädtchen, deren Durchfahrtsstraßen wegen der Häuserenge nicht über fünf Meter verbreitert werden können, den Berufsverkehr, im Sommer zusätzlich den Touristenverkehr, an Wochenenden außerdem den Naherholungsverkehr aus dem Städtedreieck Wiesbaden — Mainz — Frankfurt. Die Autos kommen dann in Kolonnen, mit Lärm, Staub, Stau und Abgasen. Ringsum Gereiztheit! Ringsum Erschütterung von Häusern und Bewohnern!

Man ist sich einig: der Verkehr muß anders geleitet werden! Uneinig ist man sich allerdings in der Lösung. Der Staat beharrt auf der Uferstraße, nicht minder hartnäckig fordern die Bürger die Umgehungsstraße westlich Eltvilles. Ende 1974 überstürzten sich die Ereignisse: am 23. September unterzeichnete die Regierung das Denkmalschutzgesetz, durch das die Rheinfront gesichert wäre; genau drei Tage später unterschrieb der zuständige Minister dennoch den Planfeststellungsbeschuß für den Bau der Uferbahn! Gegen diesen Beschuß reichten Bürger sofort ihre Klage ein, und das Verwaltungsgericht stellte die aufschiebende Wirkung der Klage wieder her. Dem Schlagaustausch folgte — zunächst —

Ruhe. Fürs erste ist Zeit gewonnen, maximal vier bis fünf Jahre, falls die Klagen durch alle Instanzen gehen sollten — Zeit zum Nachdenken.

Und Nachdenkliches bzw. Bedenkliches boten die Arnoldsheimer Tage in Vielzahl. Sie zeigten einen Minister nebst Dirigenten, assistiert von einem aktenhütenden Helfer, die sich bei Fragen und Einwürfen allsogleich zurückzogen — entweder auf einen Kabinettsbeschuß, den sie zu vollziehen hätten, oder auf das zu erwartende Gerichtsurteil, das Argumente gegen die Gegner (welche?) liefern würde, oder schlicht auf das Bekenntnis, daß auch er (der Minister) für die Umgehungsstraße stimmen würde; aber er sei derzeit Minister, und als Minister habe er den Kabinettsbeschuß (siehe oben!) zu vollziehen.

Angesichts dieser entwaffnenden Antworten — eine der drei Formeln paßte immer — ist erklärbar, daß das Forum zum Tribunal wurde. Sowohl wegen der kaum mehr zu unterdrückenden Emotionen als auch aus der Fülle der Gründe. Die Verlegung der Durchfahrtsstraße an das Ufer, so argumentierten die Bürger, bringt keine Hilfe, sondern verlagert nur den Unzuträglichkeitskomplex an das Wasser. Zum Schutze gegen Hochwasser müßte die neue Straße höher als der bestehende Uferweg gebaut werden mit der Folge, daß bei der vorherrschenden Südwest-Windströmung Abgase, Lärm und Staub in die dann tiefer liegende Stadt geblasen würden, ganz abgesehen von der Erschütterung, die von der Schwere der vermehrt vorbeidonnenden Lastkraftwagen ausgehen würde. Kein Nutzen in Sicht! Wohl aber als unzumutbarer Schaden die Vernichtung der Rheinfront samt der schmalen Grünzone, die schlechthin schön ist und in Anbetracht des Mangels sonstiger Auslaufmöglichkeiten als unentbehrlich empfunden wird. Zwar nicht abgerissen, aber dennoch zerstört wären die Bauten, denn das vorzulagernde autobahnähnliche Betonwerk mit seiner Kette eilender Autos aller Kategorien würde dem Rest der Rheinfront, soweit sie hinter dem Hindernis noch vorzuschauen vermöchte, das letzte Quentchen Würde, Gelassenheit und Schönheit nehmen.

Im Hin und Her der Diskussion war auch Beklemmendes zu hören: von der Drohung, Rebstöcke könnten nächtlich abgeschnitten werden, von unerklärlichen Unfällen, von klassenkämpferischen Parolen. Unwidersprochen blieb auch der Vorwurf, der Staat habe im Verfahren weder seinen Bundesbeauftragten für Naturschutz noch seinen Landesbeauftragten oder seinen Kreisbeauftragten befragt.

Was wird das Gericht erwägen? Ist es wirklich so, diese Frage sei wiederholt, daß Staatsmacht, für wenige Jahre übertragen, die Macht gibt, ein in Jahrhunderten gewordenes, in aller Welt berühmtes, zur Pflege anvertrautes Stadtbild zu vernichten? Um eines wirtschaftlichen Nutzens wil-

len, der auf der Umgehungsstraße, ohne Schaden anzurichten, erreicht werden kann, der zudem so kurzfristig ist, wie wirtschaftliche Nutzungsarten zu sein pflegen. Seit wann regiert das Auto, und wie lange wird es noch regieren? Was bedeuten seine Jahrzehnte gegenüber den Jahrhunderten der Rheinfront? Sie gehört nicht den staatlichen Verkehrsplanern, sondern uns allen. Nie wieder hinstellbar, wenn einmal zerstört!

Jede Generation, auch die unsrige, steht auf den Schultern der vorangegangenen, so wie die nachfolgenden auf unseren Schultern stehen. Körperlich und geistig! Jeder von uns wird von der Vergangenheit getragen. Daß die Amerikaner den Mond betreten konnten, setzte auch voraus, daß mehr als vier Jahrhunderte zuvor ein Adam Riese aus Staffelsein die Rechenkunst reformierte. Wir müssen uns der Vergangenheit bewußt sein, um aus ihren Beiträgen zur Evolution des Menschengeschlechts für die Zukunft besser handeln zu können. Jede Stadt ist ein Individuum, entstanden aus ihrer umgebenden Landschaft, aus deren Holz und Gestein, und unverwechselbar wie diese Landschaft. Ein zweites Eltville gibt es nicht! In dieser Unverwechselbarkeit, also in der Einmaligkeit liegen Anziehung, Erinnerung und Ausblick. In der Einmaligkeit liegt auch das Geheimnis der Bindung des Bürgers an seine Stadt. Hier findet er inmitten der Uniformität des sonstigen Daseins einen Gegenpol, den er sucht, weil er selbst ja ebenfalls unverwechselbar ist. Die aus Macht oder einem verengten Bewußtsein entstehende Arroganz, Altes mit Schlechtem gleichzusetzen und auf den Abfallhaufen zu werfen, ist Geist der Wegwerfideologie. Jene Leute wissen wohl wieder einmal nicht, was sie tun, sonst würden sie sich in dem Satz erkennen: „Ahnen sind für den nur Nullen, der als Null zu ihnen tritt“.

An jenem Nachmittag des 7. Juni 1975 war das Forum der Kristall, in dem sich bündelte, was vorher und nachher während der drei Arnoldshainer Tage gesagt worden ist. Dort traf zu, was Heinrich von Tiling, Leitender Regierungsdirek-

tor der zuständigen Regionalen Planungsgemeinschaft Rhein — Main — Taunus, sagte: In das Rad der Entwicklung einzugreifen, kann schmerzhaft sein für den, der das Rad treibt, aber auch für den, der eingreift.

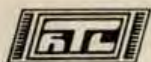
Umgehungsstraße Eltville — Walluf
im Zuge der B 42



Wir liefern unter Berücksichtigung sämtlicher gültiger Vorschriften Asphalt- und Teermischgut aller Art sowie Gußasphalt für den Straßen-, Wege-, Wasser- und Hochbau.

WMW WESER-MISCHWERKE

DR. JOACHIM SCHMIDT KG
28 Bremen 1, Bürgermeister-Smidt-Straße 56, Telefon (04 21) 31 41 91



**Norddeutscher
Fußbodenbau**

2800 Bremen 1
Vor dem Steintor 37

Bremen-Huchling
Roland-Center

* Telefon 7 40 11

Ihr Lieferant für:

Teppiche
Teppich-Böden
Gardinen/Deko-Stoffe
PVC-Beläge/Linoleum
**Estriche/Industrie-
Estriche**
Möbel
Betten

Sandstedt bietet an

Fenster in Norm- + Einzelanfertigung
Holz + Kunststoff

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

Treppen
in Holz, Einzelanfertigung, 3 Holzsorten

JOHANN SANDSTEDT

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



Das Porträt

Prof. Kurt Mantel zum 70. Geburtstag

Von Erich Hornsmann

Länger als er hat keiner Teil an unserer Schutzgemeinschaft, denn er war schon dabei, bevor sie in Bad Honnef gegründet wurde. Maßgebend arbeitete er damals an der Satzung mit. Das war vor fast einem Menschenalter, am 5. Dezember 1947. Seit jenem Tag, über den „Unser Wald“ in Heft 1/1972 berichtet hat, ist Professor Dr. Kurt Mantel ununterbrochen in und für unsere Schutzgemeinschaft tätig.

Schon wenige Monate nach der Gründung schuf er als Leiter des Arbeitskreises Presse und Schrifttum den I. B. (Forst- und Holzwirtschaftlicher Informationsbrief), den ersten am 6. April 1948. Seitdem wird der I. B. zum Nachdruck an Zeitungen, Zeitschriften und andere Öffentlichkeitsorgane verschickt.

Professor Mantel war von Anfang an Mitglied des Bundesvorstandes, seit 1955 außerdem im Vorstand des Landesverbandes Baden/Württemberg. Die für ihn erregendste der Sitzungen war sicherlich in Hamburg am 24. April 1964, als die Jahresversammlung zur Präsidentenwahl zusammenkam. Ihm als Forstmann, gelehrten Juristen und Vorstandsmitglied oblag, die Wahl zu leiten. Was einfach schien, wurde schwierig, denn unerwartet wurde neben dem zur Wiederwahl vorgeschlagenen bisherigen Präsidenten ein Gegenkandidat aufgestellt. Die Viertelstunden summierten sich erregt zu Stunden. Als das Ergebnis feststand, hatte Mantel die Pflicht, vor den Versammelten dem Abgewählten zu verkünden, daß nach dem Willen der Mehrheit ein anderer nunmehr Präsident sei. Man sah ihm an, wie schwer es ihm fiel, und keiner beneidete ihn. Noch heute schulden wir ihm Dank dafür, wie nobel er das Amt vollzog.

Auch der I. B. machte nicht nur Freude. Es fehlte ja stets an Geld. Keine Sitzung des erweiterten Bundesvorstandes verging, in der Professor Mantel bei den Haushaltsberatungen nicht den Nachweis führte, daß das für den Informationsbrief ausgegebene Geld bestens verwendet werde. Wie es gelang,

jeweils die nächste Ausgabe zu finanzieren, weiß allein Prof. Mantel und allenfalls Frau Hilde Barth, seine Helferin, die genannt sein muß, wenn vom Informationsbrief die Rede ist. Der I. B. erreichte in den 27 Jahren seines Bestehens bisher mehr als 260 Folgen. Gegenwärtig ist er — und das nur vorübergehend — Teil von „Unser Wald“.

Kurt Mantel verweigerte sich niemals einer Sondermission. Die Arbeit am Bundeswaldgesetz begleitete ihn Zeit seines Lebens. Auf dem Geflecht seiner Pflichten und Würden trieb er die Probleme voran. Er war Professor für Forstpolitik an der Universität Freiburg i. Br., Direktor mehrerer Institute, Präsident des Deutschen Verbandes Forstlicher Forschungsanstalten sowie des Deutschen Forstwirtschaftsrates. Jede Fachzeitschrift berichtete in den vergangenen Monaten über seine zahlreichen Ehrenämter.

In diesem Jahrzehnt, in dem so mancher durch sein Verhalten zu erkennen gibt, daß er sich und seine Generation so etwas für den Anfang der Welt hält, ist es tröstlich zu wissen, daß eine derart mit Gegenwartspflichten überhäufte Persönlichkeit wie Prof. Mantel immer wieder zu geschichtlichen Themen zurückfand und sich dort besann und orientierte. „Diese kulturgeschichtlichen Arbeiten haben mir außerordentlich viel Freude gemacht“, schrieb er in einem Brief. Doch „eigentlich waren sie ein wissenschaftlicher Fehltritt, wenn man bedenkt, daß ich andere Manuskripte jahrelang vernachlässigte und nun nacharbeiten muß“.

Für jene angekündigten Nacharbeiten wünschen wir Herrn Professor Mantel endlich Fülle an Zeit und weiterhin Schaffenskraft — zwei Faktoren, die er für uns immer wieder abzusetzen und einzusetzen verstand. Wir sind uns bewußt — dies möge ihm Rechtfertigung sein — : Seine Arbeit trägt auch weiterhin mit an unseren Erfolgen.

(Aus: Unser Wald, Nr. 4/1975)

CORDES & GRAEFE

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

Mit der Kapazität eines bedeutenden konzernfreien Fach-Großhändlers und der Erfahrung eines bekannt soliden Unternehmens. — Ihren Kunden bietet

unser außerordentlich großzügig gestaltetes **INFORMATIONS-ZENTRUM** in Bremen-Seckenhausen auf 800 qm viele Anregungen für Bad- und Küchen-Raumgestaltungen. — Wir beraten - Sie liefern.



CORDES & GRAEFE

Partner
des Fach-
Handwerks

Fachgroßhandel für Bad · Küche · Heizung · Sauna · Swimmingpool · Bremen/Seckenhausen · Fernruf-Sa.-Nr. (0421) 89636

Als noch Petroleumlampen den Schiffern den Weg leuchteten

Alte und neue Leuchtfeuer an der Unterweser

Von Jürgen Zander

Seit 1973 läuft der 9-m-Ausbau der Unterweser: der 6. Ausbau des Flußteils, seit Ludwig Franzius durch seine „Korrektion“ von 1887 bis 1895 erstmals das Fahrwasser für 5 m tiefgehende Schiffe schuf. Durch den jetzigen Ausbau soll die Sohle des Fahrwassers um 1,0 bis 1,8 m gegenüber dem bisherigen Zustand vertieft und auf 150 bis 200 m verbreitert werden. Nach Vollendung dieser Arbeiten, die für 1978 vorgesehen sind, werden Schiffe zwischen 60 000 und 70 000 t Tragfähigkeit (tdw) bis Nordenham, zwischen 35 000 und 45 000 tdw bis Brake und zwischen 30 000 und 40 000 tdw bis Bremen mit voller Abladung verkehren können. Die Baukosten von rund 200 Millionen DM werden aber nur etwa zur Hälfte für die Baggerung von etwa 25 Millionen Kubikmeter Boden ausgegeben. Ein Drittel der Summe verschlingen die Buhnen, Strombau- und Ufersicherungswerke, und ein nicht unbeträchtlicher Teil wird für Umbau und Neubau von Leuchtfeuern gebraucht, da weite Strecken des Fahrwassers im Zuge ihrer Verbreiterung verlegt und deshalb neu bezeichnet werden müssen.

Schiffahrtszeichen haben für die Unterweser schon immer eine große Bedeutung gehabt, da der Flußlauf aus vielen Kurven und Windungen besteht und die Hauptströmung, die für die Erhaltung der tiefen Rinne wichtig ist, nicht immer in der Mitte der mitunter breiten Wasserfläche verläuft. So ist es nicht verwunderlich, daß zusammen mit den ersten Bekundungen einer Weserschiffahrt auch Nachrichten über das Auslegen von Tonnen und das Setzen von Baken überliefert sind.

Wenn auch die Echtheit des angeblich im Jahre 1111 von Kaiser Heinrich V. an Bremen verliehenen Privilegs vielfach angezweifelt worden ist, so ist ein Vertrag des Rats der Stadt Bremen mit den am linken Weserufer ansässigen Rüstringer Friesen aus dem Jahre 1220 unumstritten. Diese wie auch weitere in der Folgezeit abgeschlossene Verträge behandeln die Sicherheit der bremischen Schiffahrt und das Recht zum Setzen von Banken und Auslegen von Tonnen. Seit 1426 wird hierfür aufgrund einer Verordnung des Bremer Rates Tonnen- und Bakengeld erhoben, und im Jahre 1483 schloß der Rat von Bremen mit dem Kollegium der Elterleute eines Ehrsam Kaufmannes — dies ist die heutige Handelskammer — einen Vertrag wegen dieses Tonnen- und Bakengeldes, das erst 1923 mit der Geldentwertung aufgehoben wurde. Da das Recht zur Erhebung von Gebühren von manchen Seiten bestritten und die Abgaben nicht gezahlt wurden, wandte sich der „Hohe Rat“ mit einer Klage an Kaiser Karl V., der daraufhin in einer — nunmehr unbestrittenen echten — Urkunde vom 20. Juli 1541 Bremen die Berechtigung verlieh, „nach dem Bedürfnis der Schiffahrt Tonnen zu legen und Baken zu setzen“ und dafür eine Abgabe zu verlangen, „damit die Last der Ausgaben für die Sicherheit der Schiffahrt verringert würde“.

Soldaten sorgten für Ordnung

Die damals für die Fahrwasserbezeichnung eingesetzten Fahrzeuge hießen „Tonnenboyer“ oder „Barsen“. Hiernach wurde der Leiter des Tonnen- und Bakenwesens als „Barsemeister“ bezeichnet. Der erste nach der Überlieferung bekannte Barsemeister war Johannes von Stuhr, mit dem der Ältestenrat der Kaufleute von Bremen im Jahre 1457 unter Zustimmung des Rates einen Vertrag schloß „über die Aufstellung von Pfählen mit Toppzeichen an den Ufern der We-

ser sowie über das Auslegen von Tonnen und deren Unterhaltung“. Hierfür wurde ein Jahresgehalt von 11 Bremer Mark vereinbart. Etwa 200 Jahre später wurde der Barsemeister Johann Wischer in einer Instruktion des Bürgermeisters und des Rates der Stadt Bremen angewiesen, 13 Soldaten an Bord des Tonnenboyers zu nehmen und für Ordnung auf dem Strom zu sorgen, bei Verstößen sich „an die betreffenden Kommandante zu wenden und sie mit freundlichen Worten von ihrem ohnzweifelhaften Vorhaben abzumahn“. Sollten fremde Schiffe trotzdem die Kauffahrt behindern, sollte er mit Gewalt gegen die Störenfriede vorgehen, sofern er sich ihnen gewachsen glaubte. Aber das ging nicht immer gut. So passierte es im Jahre 1680, daß der Barsemeister mit samt seinem Tonnenboyer beim Versuch, widerrechtlich im Fahrwasser geschlagene Fischerpfähle herauszuziehen, von den Oldenburgern arretiert wurde.

Mit der wachsenden Bedeutung der Weserschiffahrt wuchs aber auch offenbar die Einsicht in die Notwendigkeit einer geordneten Verwaltung: Im Jahre 1876 gründeten Preußen, Oldenburg und Bremen das Tonnen- und Bakenamt als zwischenstaatliche Behörde, um die Fahrwasserbezeichnung der Weser von Bremen bis zur See einheitlich zu verwalten. Die Ausgaben hierfür wurden weiterhin aus dem aufkommenden Tonnen- und Bakengeld bestritten. Sofern dieses nicht ausreichte, mußte Bremen $\frac{9}{10}$ sowie Preußen und Oldenburg je $\frac{1}{10}$ des Fehlbetrages decken. Die Rechnungsführung blieb weiterhin bei der Handelskammer Bremen. Die Aufgaben des Tonnen- und Bakenamtes, dessen erster Leiter der Barsemeister Sellmann war, wurde 1921 mit dem Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich von der Strombauverwaltung, der heutigen Wasser- und Schiffahrtsdirektion, übernommen.

Seit dem ersten Setzen von „Pfählen mit Toppzeichen an den Ufern der Weser“ im 15. Jahrhundert hat sich das Seezeichenwesen in seiner Bedeutung ebenso wie technisch stark entwickelt. Die 1895 beendete 1. Unterweserkorrektion gab dann Anlaß, das neu geschaffene tiefere Fahrwasser auch mit einer großen Anzahl neuer Leuchtfeuer und Balken zu bezeichnen. Während vorher die Strecke zwischen Bremen und Vegesack nur einzelne Ansteuerungsfeuer aufwies, die das Fahrwasser sehr ungenügend kennzeichneten, wurde dieses System durch Torfeuer — Vorgänger unserer jetzigen Uferfeuer — ergänzt, die paarweise in Abständen von 500 m am Ufer aufgestellt und damals nur mit gewöhnlichen Glühbirnen von 25 „Kerzen“ bestückt waren. Dennoch leisteten sie dem Schiffer wertvolle Hilfe, da er hierdurch gut seine Lage im Fahrwasser bestimmen konnte. Auch bei diesem Wetter hatte er meistens ein Tor im Sichtbereich. Die Strecke von Vegesack bis Bremerhaven dagegen wurde durch Richtfeuerlinien und Leitfeuer bezeichnet. Während Leitfeuer durch den Wechsel von den festen Leitsektoren zu den meist farbigen oder mit einer bestimmten Kennung gezeigten Warnsektoren zwar dem Schiffer deutlich das Abkommen aus dem mittleren Bereich des Fahrwassers anzeigen, haben sie den großen Nachteil, daß sie wegen der strahlenförmigen Verbreiterung der Sektoren mit zunehmender Entfernung ungenauer werden. Diese Feuer eignen sich daher vorwiegend für kurze Zwischenkurse sowie für breitere Fahrwasser wie die trichterförmigen Mündungsarme der Außenweser. Hier haben sie den Vorteil, daß sie leichter der durch die Sandwanderung bedingten

Verlagerung der tiefen Rinne angepaßt werden können. Demgegenüber zeigt eine aus Ober- und Unterfeuer bestehende Richtfeuerlinie präzise die Fahrwasserachse an, wenn beide Feuer genau übereinander sichtbar sind. Stehen sie dagegen schräg zueinander, weiß der Schiffer sofort, an welcher Fahrwasserseite er sich befindet. An dem Winkel, in dem die Feuer zu Senkrechten stehen, kann er seine eigene Position im Fahrwasser abschätzen. Um die Navigation zu erleichtern, stellt man an beiden Enden eines längeren Kurzes Richtfeuer auf, was besonders bei großen Schiffen, bei denen man für einen Blick nach achtern oft Wege von 20 bis 30 m bis zur Brückennock zurücklegen muß, von großer Bedeutung ist. Schließlich dienen an Kursänderungspunkten aufgestellte Quermarkenfeuer dazu, durch den Wechsel ihrer weißen und farbigen Sektoren den Übergang von einer Richtfeuerlinie zur nächsten zu erleichtern.

Mit Hohlspiegel und Linse

Als Lichtquellen wurden in früheren Zeiten meist Petroleumlampen benutzt, die im vorigen Jahrhundert durch Gasglühlicht und in der Neuzeit schließlich durch elektrische Glühlampen ersetzt wurden. Um eine möglichst große Lichtausbeute in der gewünschten Richtung bei geringem Stromaufwand zu erhalten, wird das Licht einer Spezialglühlampe, die einen sehr konzentrierten Glühfaden besitzt, durch Hohlspiegel, Scheinwerfer- oder Gürtellinsen gesammelt und dadurch verstärkt. So erzielt man Reichweiten von zehn, zwanzig und mehr Seemeilen. „Alte Weser“ hat zum Beispiel 22, Helgoland 28 Seemeilen „Tragweite“, natürlich nur bei guter Sicht. Bei Nebel sinkt diese rapide ab, so daß dann andere Hilfsmittel, neuerdings vor allem Radar, einspringen müssen. Auch in der Bauweise der Leuchtfeuer an der Unterweser ist eine stetige Entwicklung zu verfolgen, an der zum Teil auch die Fortschritte der Bautechnik abzulesen sind. Wenn man sich die ersten Baken an der Unterweser wohl als einfache kräftige Pfähle mit auffälligen Topfzeichen vorstellen kann, so hat man später größere Holzkonstruktionen und auch Stahlmasten, die nach allen Seiten mit Stahlseilen abgespannt waren, aufgestellt, um durch die größere Höhe eine weitere Sichtbarkeit zu erreichen. Mit der Entwicklung des Stahlbaues wurden die Fachwerk- oder Gitterkonstruktionen Mode. Von dieser Bauart stehen an der Unterweser heute noch eine ganze Reihe, zum Beispiel alle Feuer auf dem Harrierstrand. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden elegantere Konstruktionen entwickelt, unter anderem Drei- oder Vierbeinbaken aus schlanken Stahlrohren, wie zum Beispiel die Richtfeuer bei Brake. Diese wird man beim 9-m-Ausbau zum Teil umsetzen können, bei älteren und schwereren Konstruktionen ist das nicht wirtschaftlich. So wird die Bezeichnung des neuen 9-m-Fahrwassers auch den Bau zahlreicher neuer Leuchtfeuer erforderlich machen, zumal noch einige Ergänzungen und Verbesserungen der bisherigen Bezeichnung geplant sind.

Neuerdings Großrohre

Die Konstruktion dieser Feuer ist von den Forderungen bestimmt: Gute Erkennbarkeit bei Tag und klare Unterscheidung vom Hintergrund und von der Uferbebauung, leichte

und schnelle Montage, geringe Kosten für Konservierung und Anstrich, sichere Besteigbarkeit für Wartungsarbeiten. Diese Überlegungen haben schon an der Außenweser zur Verwendung von Großrohren, die innen besteigbar sind, geführt. Durch diese Bauart, die durch die Mitwirkung eines erfahrenen Architekten eine durchaus ansprechende äußere Form erhielt, erscheinen die gestellten Forderungen am besten erfüllt zu sein. Die ersten für einen Fahrwasserabschnitt an der Unterweser gebauten neuen Leuchtfeuer gehören zur Richtfeuerlinie Geestemünde. In diese Richtfeuerlinie als Achterauspeilung muß der Schiffer einsteuern, wenn er nach dem Lotsenwechsel vor der Geestemole in Richtung Nordenham weiterfahren will. Die weiteren Leuchtfeuer, die künftig das neue vertiefte und verbreiterte Fahrwasser bezeichnen sollen, werden vielleicht nicht genauso aussehen, aber alle nach dem gleichen Prinzip konstruiert und gestaltet sein. Von dieser Vereinheitlichung wird auch eine Einsparung an Konstruktionsarbeit und eine Verbilligung der Fertigung, mithin ein Rationalisierungseffekt, erwartet. Insgesamt werden es über 30 neue Feuer sein, die bis 1978 fertig sein sollen, um mit dem Fahrwasserausbau Schritt zu halten.

Sämtliche neuen Feuer an der Unterweser werden von vornherein für Fernsteuerung von einer Hauptschaltstelle in Brake eingerichtet werden, so wie die Außenweserfeuer bereits seit über zwei Jahren von Bremerhaven aus ferngesteuert und -überwacht werden. Damit erhöhen sich Sicherheit und Zuverlässigkeit der Fahrwasserbezeichnung weiter.

Für die Fahrt bei schlechter Sicht bedeuten die in Bremen zwischen Europahafen und Vegesack erstmals im Leuchtfeuerwesen eingesetzten Natriumdampflampen der Uferfeuer eine wesentliche Verbesserung. Mit ihrem gelben Licht durchdringen sie den Nebel und können infolge ihrer Anordnung am Fahrwasserrand auch noch bei schlechter Sicht ausgemacht werden. Durch besondere Reflektoren verstärkte Natriumdampflampen ersetzen heute mit gutem Erfolg die früheren Nebelschallanlagen.

Schließlich ist noch eine weitere Einrichtung erwähnenswert, nämlich die über die ganze Strecke zwischen Bremerhaven und Bremen gleichmäßig verteilten Schiffsfahrtspegel. Dies sind an stabilen Stahldalben angebrachte breite, beleuchtete Pegellatten, an denen der Schiffer beim Passieren den gerade herrschenden Wasserstand ablesen kann. Diese einfachen Geräte sind insbesondere für die tideabhängigen Schiffe von großem Wert und ersetzen die teuren, personalaufwendigen Wasserstandsanzeiger, von denen eine Anlage bis vor kurzem noch in Vegesack in Betrieb war.

Durch diese in den letzten Jahren vorgenommenen Verbesserungen und die anlässlich des 9-m-Ausbaus der Unterweser geplanten neuen Maßnahmen wird die Fahrwasserbezeichnung der Weser, die schon von jeher einen guten Ruf hatte, weiter verbessert und somit auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Weserschifffahrt leisten können.

(Aus: Die Weser, 5/6 1975)

Joh. Holtz & Co.

INC

Aufzüge und Hebezeuge jeder Art



BREMEN-HORN

Leher Heerstraße 84

Telefon 23 60 19

Heizungs- und Klimaanlagen



Rud. Otto Meyer
Bremen

Postfach 552
Tel. 500227

Zukünftige Einsatzmöglichkeiten für das Automobil und neue Verkehrsmittel im Personennahverkehr

Auszug aus: Ergebnisbericht, vorgelegt von einer Arbeitsgemeinschaft Daimler-Benz AG, Stuttgart,
und PROGNO AG, Basel
Stuttgart/Basel, September 1974

VORWORT

Mit dem vorliegenden Bericht „Zukünftige Einsatzmöglichkeiten für das Automobil und neue Verkehrsmittel im Personennahverkehr“ sollen Ergebnisse einer Forschungsarbeit vorgestellt werden, die die PROGNO im Auftrag von und in teilweiser Zusammenarbeit mit DAIMLER-BENZ durchgeführt. Mit der Veröffentlichung verbinden sich Wunsch und Hoffnung, die anhaltende und oftmals sehr lebhaft geführte Diskussion über die künftige Rolle des **Automobils im Stadtverkehr** durch möglichst sachliche Informationen zu bereichern und zu verbessern.

Der vorliegende Bericht enthält u. a. eine Reihe prognostischer Aussagen, bei deren Bewertung die Gefahr der Fehlinterpretation keinesfalls auszuschließen ist. Aus diesem Grunde sei an dieser Stelle eine einschränkende Erklärung als Interpretationshilfe vorangestellt:

Jede Prognose ist nur in dem Maße gut und zuverlässig, in dem es gelingt, die ursächlichen Zusammenhänge des Verkehrsgeschehens aufzudecken und die Entwicklung der verkehrsverursachenden Größen ihrerseits darzustellen. Hierzu ist jedoch zu sagen, daß von den Faktoren, die Art, Umfang und Intensität des städtischen Personennahverkehrs bestimmen, nur einige wenige wie etwa die Bevölkerungsentwicklung heute langfristig relativ zuverlässig prognostiziert werden können. Andere wie z. B. die Entwicklung der Energiekosten, mehr noch die **politischen Eingriffe in den Bereich**

des **Stadtverkehrs**, entziehen sich aus bekannten Gründen weitgehend einer Prognose. Unter dieser Prämisse ist eine „sichere“ Langfristprognose über die Entwicklung des Personennahverkehrs derzeit kaum möglich. Gerade weil dem so ist, kommt u. E. einem Forschungsvorhaben, das die Entwicklung eines umfassenden simulationsfähigen Prognosesystems zum Ziel hat, mit dem die Auswirkungen der Veränderungen in den Rahmenbedingungen auf Verkehrsvolumen und Verkehrsmittelwahl durchgespielt werden können, um so größere Bedeutung zu.

Zur Entwicklung eines solchen Prognosesystems bildete die jetzt **abgeschlossene Untersuchungsphase eine Vorstufe**. Dementsprechend weisen die hierin erarbeiteten Prognosen u. E. zwar durchaus den höchsten Grad an Plausibilität und Wahrscheinlichkeit auf, sie sind aber wie letztlich jede Prognose fortlaufend an der sich verändernden „Wirklichkeit“ zu eichen und gegebenenfalls auf Grund verbesserter Informationen oder verfeinerter Instrumente wie z. B. über ein Simulationsmodell zu modifizieren.

Die in diesem Bericht vorgestellten Ergebnisse sind in dieser Form nicht zuletzt dank freundlicher Unterstützung und aktiver Mitarbeit zahlreicher Persönlichkeiten aus öffentlichen Körperschaften, Bauverwaltungen, Hochschulinsti- tuten und Nahverkehrsgesellschaften zustande gekommen, die im Rahmen einer breitgestreuten Umfrage vor allem zur Verkehrs- und Investitionsentwicklung um Stellungnahme gebeten worden waren.

Aufgabe und Abgrenzung der Untersuchung

Die Zunahme der Verkehrsintensitäten in der jüngeren Vergangenheit hat die Lebhaftigkeit der öffentlichen Diskussion ebenso wie die Zahl wissenschaftlicher Beiträge zum Thema „Automobil“ spürbar anwachsen lassen. Vielzahl und Unterschiedlichkeit der geäußerten Zielvorstellungen beschreiben dabei ein weites Spannungsfeld, wobei über die **künftige Rolle des Automobils zumindest als Nahverkehrsmittel ganz offenbar weithin Unsicherheit besteht**.

Um so mehr beötigt Daimler-Benz als Hersteller von Automobilen für mittel- und langfristige Planungsüberlegungen detaillierte Informationen über die wahrscheinliche Entwicklung des Personennahverkehrs und über die Rolle des Pkw bei der Bewältigung der zukünftigen Verkehrsnachfrage. Für diese Verkehrsnachfrage ist insbesondere der Bereich des **Personennahverkehrs** von Bedeutung, da in diesem Verkehrssektor in der BRD heute immerhin nahezu die Hälfte aller Personenkilometerleistungen erbracht werden. Jährliche Fahrleistungen und durchschnittliche Lebensdauer von Automobilen dürften somit entsprechend nachhaltig vom Verkehrsverhalten im Bereich des **Personennahverkehrs** bestimmt werden.

Zur Beantwortung dieser komplexen Fragenstellung sind umfassende Untersuchungen erforderlich. Die Daimler-Benz AG hat daher in Zusammenarbeit mit der PROGNO AG in einer ersten Untersuchungsphase „**Die zukünftigen Einsatzmöglichkeiten für das herkömmliche Automobil und neue Verkehrsmittel im Personennahverkehr**“ abzugrenzen ver-

sucht. Dabei sollten Aussagen zu den folgenden vier Fragenkomplexen erarbeitet werden:

- Welche Benutzeranteile entfallen heute im Nahverkehr bei unterschiedlichen Stadttypen auf das Automobil und wie wird sich diese Automobilbenutzung in Zukunft entwickeln?
- Welche Entwicklung im Nachfrage- und im Angebotsbereich sowie im Bereich des politisch bestimmten rechtlich-administrativen Marktrahmens läßt sich heute als „wahrscheinlichste Prognose“ apostrophieren und welche Bestimmungsgründe sind erkennbar?
- Welche Einsatzmöglichkeiten und Realisierungschancen werden neuartigen Nahverkehrssystemen eingeräumt?
- Inwieweit lassen sich Entwicklungen, Veränderungen, Substitutionen und Eingriffe im Verkehrsnachfrage- und Angebotsbereich mit Hilfe von Rechenmodellen zuverlässig simulieren?

Zur Begrenzung des Untersuchungsaufwandes sollten diese Fragen zunächst nur anhand vorhandener Daten geklärt werden. Die Erhebung zusätzlicher Daten sowie die Realisierung eines Simulationsmodells waren in dieser Phase nicht vorgesehen. Die im Rahmen dieser Aufgabenstellung gewonnenen Ergebnisse sowie die daraus ableitbaren Empfehlungen sind in diesem Bericht zusammengefaßt dargestellt; die Grundlagen, Methodenerläuterungen und Berechnungen sind in einem umfassenderen Anlagenband abgehandelt, auf den verwiesen werden darf.

glas
macht
das Wohnen
schön*

glas GREYHER & MEIER

Bremen
Hansastr. 24 · Ruf 39 20 31

DRAHT-DRESSSEL
Zaubau
Industriezäune, Ballfang-
anlagen, Toranlagen
2820 Bremen 77
Am Burger Wall 21
Telefon 64 23 86

W. Hennig KG.
Klempnerel - Heizungsbau
BREMEN
Osterholzer Heerstraße 85
Ruf 45 10 63

Heinrich Glade & Sohn
HOLZBAU · HOCHBAU
BREMEN, Kattenturmer Heerstraße 320
Fernruf 87 03 01 / 87 03 02

Hosma Tankbau und Umweltschutz
Ölschaden-Notdienst
Tankreinigung, Tankbeschichtung
Einbau von Tankinnenhüllen
2801 Oyten 2 - Sa.-Ruf 04 21 / 42 00 71

peinemann+sohn 

Sanitär · Lüftung · Klima
Metall-Leichtbeton-Fensterbankbau

Bremen Tel.: 45 01 01 (04 21)
Bremerhaven Tel.: 2 22 22 (04 71)
Hamburg Tel.: 5 23 34 43 (04 11)

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

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

STAHLBAU

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

Zusammenfassung und Ausblick

Intensität und Ausmaß des Personennahverkehrs in der BRD werden bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts noch spürbar anwachsen. Ursache hierfür sind sozio-ökonomische, demographische und raumstrukturelle Einflußgrößen, die das Mobilitätsbedürfnis und die Verhaltensmuster der Verkehrsbevölkerung deutlich bestimmen und nachhaltig ändern.

Insgesamt kann gemäß den durchgeführten Berechnungen in der BRD für den Zeitraum von 1970 bis 1985 mit einem Anwachsen der Personennahverkehrsleistungen um etwa 70 Prozent gerechnet werden; ungefähr zwei Drittel dieser Zunahme resultieren hierbei aus einer gesteigerten Mobilität der Bevölkerung im Sinne von mehr Personenfahrten, das restliche Drittel wird durch die überwiegend von der Raumstruktur bedingte Vergrößerung der Fahrtweiten verursacht.

Entwicklung der Nachfrage im Personennahverkehr von 1970 bis 1985

Verkehrsmittel- art	Personennah- verkehr 1970 (Mrd Pers.-km)	Personennah- verkehr 1985 (Mrd Pers.-km)	Zunahme in %
Öffentlicher Per- sonennahverkehr	71,4	143,4	100
Pkw-Selbstfahrer	72,9	97,8	34
Alle Verkehrs- mittel *)	248,5	423,2	70

*) Einschließlich der Verkehrsmittelarten Pkw-Mitfahrer, Zweirad und „zu Fuß“.

Im Vergleich zu dieser Gesamtzunahme wird das Anwachsen der Personenkilometerleistungen der Pkw-Selbstfahrer stark unterdurchschnittlich verlaufen und nur etwa 34 Prozent betragen. Diese Prognose wurde entscheidend durch die Annahme bestimmt, daß die verkehrspolitischen und ökonomischen Randbedingungen den bis heute ungebrochenen Trend der Pkw-Benutzung sehr stark restriktiv beeinflussen werden. Erst durch aktuelle laufende Forschungsarbeiten und weitere Erfahrungen über die Reaktionen der Bevölkerung auf solche Restriktionen wird man allerdings sicherer beantworten können, inwieweit die getroffenen Annahmen in ihrer Wirkung richtig eingeschätzt wurden.

Die Auswirkungen der prognostizierten Entwicklungen auf dem Automobilmarkt seien abschließend durch den Vergleich heutiger und zukünftiger Jahresfahrleistungen dokumentiert: die im Jahre 1970 von Pkw im Personennahverkehr erbrachten Kilometer bedeuten bei einem Bestand von 13,9 Mill. Pkw eine durchschnittliche Jahresleistung von 5220 km, d. h. etwas mehr als ein Drittel der jährlichen Pkw-Gesamtfahrleistungen entfallen auf den Personennahverkehr.

Obgleich der Pkw gemäß den Prognosen an der weiteren Zunahme des Personennahverkehrs weniger stark partizipieren wird als bisher, bleibt die Größenordnung der jährlichen Kilometerleistungen weitgehend konstant: Im Jahre 1985 wird die mittlere Jahresfahrleistung im Personennahverkehr bei einem geschätzten Bestand von 20 Mill. Pkw etwa 4900 Kilometer betragen; gegenüber dem Vergleichsjahr 1970 bedeutet dies lediglich eine Abnahme von 7 Prozent.

BREMER TREUHAND

Im Jahre 1974 wurden die restriktiven wirtschafts- und finanzpolitischen Maßnahmen des Vorjahres in der Wohnungswirtschaft der Bundesrepublik besonders deutlich: Die Zahl der fertiggestellten Wohnungseinheiten verminderte sich um ca. 110 000 auf rund 604 200. Eine gleichlaufende Tendenz war beim Bauüberhang und bei den Baugenehmigungen zu verzeichnen. Die Schätzungen über den Bestand ungenutzter Wohnungen lagen bei rund 300 000 Einheiten. Während die gemeinnützige Wohnungswirtschaft von diesen „Wohnungshalden“ weniger als andere Unternehmen berührt wurde, erwachsen ihr auf einem anderen Sektor größere Probleme. Das Bemühen, auch durch frühzeitigen und günstigen Bodenerwerb ihrem Auftrag — adäquate Wohnversorgung breiter Bevölkerungsschichten — nachzukommen, brachte besonders während der Hochzinsphase starke Belastungen mit sich. Dies vor allem dort, wo politische Gremien und Verwaltungen die von ihnen über viele Jahre hinweg unterstützte und geförderte Grundstücks-Bevorratungspolitik, die ja die Kommunen entlastete und keinerlei Spekulationscharakter hatte, den gemeinnützigen Wohnungsunternehmen fast zum Vorwurf machten. Obgleich deren Ankaufdispositionen jahrelang beifällig kommentiert worden sind, wurde nunmehr durch abweichende politische oder verwaltungsmäßige Entscheidungen die Verwertbarkeit von Grundstücksarealen einseitig zu Lasten der Gesellschaften verhindert oder zumindest verzögert.

Der Bau- und Wohnungswirtschaft konnten weder die frühzeitige Aufhebung finanzpolitischer Stabilisierungsmaßnahmen noch die branchenspezifischen und allgemeinen Stützungsprogramme der Bundesregierung in der zweiten Jahreshälfte nennenswerte Impulse verschaffen; gleiches gilt für die erst gegen Jahresende erfolgte Wende in der Geldpolitik der Deutschen Bundesbank. Die Bremer Treuhand setzte deshalb die Anpassung an die allgemeine Entwicklung im Bau- und Immobilienbereich fort: Während die Zahl der Fertigstellungen mit 1740 Wohnungseinheiten noch nicht wesentlich unter dem Vorjahresergebnis lag, erreichte die Nettobauleistung mit ca. 60 200 qm weniger als die Hälfte der des Vorjahres. Um Vorratsgrundstücke möglichst kurzfristig einer wohnungswirtschaftlichen Verwertung zuzuführen, wurde damit begonnen, ursprünglich als Eigentumswohnungs-Anlagen geplante Projekte in anderer Form — durch die Errichtung von Eigenheimen oder Mietwohnungen — nutzbar zu machen. Im Mittelpunkt stand so die Planung und der Bau von neuen, stadtnahen Eigenheim-Wohnanlagen. Die Objekte der 1974 aufgelegten HB-Fonds 34 und 35 — beides Bruchteils-Fonds — lagen ausschließlich im Bremer Raum.

Die Deutsche Haus + Boden GmbH beteiligte sich im Rahmen ihrer Holdingfunktion an der H + B Real Gewerbebau GmbH, Bremen, in Verbindung mit der H + B Real Gewerbebau GmbH & Co. KG, Bremen, deren Hauptbetätigungsfeld die Finanzierung und Errichtung gewerblicher Großbauvorhaben — wie innerstädtische Einkaufszentren und Verbraucher-Großmärkte — ist.

Das neue Hauptverwaltungsgebäude der Unternehmensgruppe konnte im Juni 1974 termingerecht bezogen werden. Die räumliche Zusammenfassung aller Abteilungen der Bremer Treuhand sowie der in Bremen residierenden Gesellschaften der Unternehmensgruppe schuf für alle Mitarbeiter verbesserte Kommunikationsmöglichkeiten und hat einen beachtenswerten Rationalisierungseffekt gebracht.

1975 — Erweiterung des Leistungsangebots

Das Jubiläumsjahr 1975 der Bremer Treuhand war gekennzeichnet durch eine unerfreuliche gesamtwirtschaftliche Situation in der Bundesrepublik Deutschland und die notwen-

dige Anpassung des Bauvolumens an die Nachfrage. Das relativ große Interesse an Eigenheimen wie auch die regen Zeichnungswünsche für HB-Fonds geben dabei der Bremer Treuhand zu einem gedämpften Optimismus Anlaß. Die Bemühungen der Unternehmensgruppe mußten sich jedoch gleichzeitig auf eine Erweiterung ihres Leistungsangebots richten. Dies wurde im Inland durch die Beteiligung der Bremer Treuhand an der A.G.I. Allgemeine Grundbesitz-Investment Gesellschaft mbH, Wiesbaden, die den offenen Immobilienfonds A.G.I.-Fonds Nr. 1 verwaltet, realisiert. Diese Beteiligung hat den Zweck, die Angebotspalette der Bremer Treuhand auf dem Gebiet der Immobilienfonds auch auf offene Fonds auszudehnen und zugleich durch verstärkte Zusammenarbeit mit den anderen Gesellschaftern der A.G.I. neue Kooperationsmöglichkeiten zu erschließen. 1975 wurden die HB-Fonds 36, 37 und 38 aufgelegt.

Die Bemühungen der Unternehmensgruppe Bremer Treuhand um die Verstärkung und Neuanknüpfung von Geschäftsbeziehungen zum Ausland konzentrierten sich vorwiegend auf Algerien. Nach intensiven Verhandlungen erhielt die Unternehmensgruppe Bremer Treuhand im Sommer 1975 vom Ministerium für öffentliche Arbeiten und Bauwesen und den zuständigen regionalen Verwaltungsstellen der Algerischen Demokratischen Volksrepublik den Auftrag, in mehreren nordalgerischen Städten insgesamt 5050 Wohnungseinheiten im sozialen Wohnungsbau zu errichten.

Ohne die Länge der noch vor der Wohnungswirtschaft liegenden Durststrecke zu unterschätzen, geht die Unternehmensgruppe Bremer Treuhand mit Zuversicht in ihr zweites Vierteljahrhundert gegangen. Diese Zuversicht gründet sich auf die in den ersten 25 Jahren gewonnenen Erfahrungen, aber auch auf das breite Leistungsangebot der Unternehmensgruppe, das den Erfordernissen entsprechend laufend erweitert wird.



Grundsteinlegung für 2000 Wohnungseinheiten in Sidi-Bel-Abbès/Nordalgerien durch den algerischen Minister für öffentliche Arbeiten und Wohnungsbau, M. Abdelkader Zaïbek (Mitte), in Anwesenheit u. a. des bremischen Senators für Bundesangelegenheiten, Karl Willms (1. von rechts), und des deutschen Botschafters in Algerien, Dr. Gerhard Moltmann (3. von rechts). Insgesamt errichtet die BREMER TREUHAND in Algerien 5050 Wohnungseinheiten.

Beim Geld fängt die Freundschaft an. Bei uns.

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

Sparkasse Bremen



H. Strangmann

DACHDECKERMEISTER
BREMEN, Holunderstraße 65
Telefon 45 31 34
Dachdeckung
Fassadenbekleidungen

Fritz Schubert

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

Trümper & Wessels

Straßen- und Tiefbau



BREMEN, Habenhauser Landstraße 38
Ruf 57 06 27

Apdo Plaggenmeier

Malereibetrieb · Schildermalerei
Bauschilder · Beschriftungen

28 BREMEN · Sachsenstraße 32 · Telefon 7 65 64



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

**Eloxierte Aluminiumfenster
auch für Althauserneuerung**

Umschau



Im Bahnhof Diamant schafft die relativ dunkle Farbgebung der Decke aus rollgeformten beige-grauen einbrennlackierten Aluminiumpaneelen von Alcan zu den hellen Marmorwänden einen interessanten Kontrast.



Nach Großbrand wieder voll in Betrieb. Neues Poroton-Werk Billigheim produziert jährlich 50 Millionen Ziegel.

Nach einem Großbrand in der Silvesternacht 1974/75 ist das mit einem Investitionsaufwand von 6,5 Millionen DM neu errichtete Ziegelwerk Billigheim bei Mosbach/Baden wieder in Betrieb. Die Kapazität der Fabrik wurde nahezu verdoppelt und beträgt jetzt rund 50 Millionen Einheiten Normalformat. Unser Bild zeigt einen Blick auf die automatischen Fertigungsanlagen für hochwärmedämmende Markenziegel. Insgesamt arbeiten in der Bundesrepublik vierzig Poroton-Werke.

Foto: PRS / Matthes



Dränrohre für internationale Märkte . . .

. . . produzieren die Kunststoffwerke Heinrich Oltmanns im Dräntechnikwerk Ekern bei Bad Zwischenahn. Oltmanns – der zu den führenden Dränrohr-Herstellern des Kontinents zählt – unterhält Geschäftsbeziehungen u. a. zu Dänemark, Holland, Belgien, Frankreich, Österreich und der Schweiz sowie zu Ostblock- und außereuropäischen Staaten. Der Export im Tiefbaubereich stieg von 3,5 Millionen DM im Jahre 1974 auf 5,2 Millionen DM im Jahre 1975 an.

Foto: PRS

Kongreßzentrum Berlin im April 1979 voll funktionsfähig

Kongresse und Tagungen jeder Größenordnung sowie jede Form der Kombination solcher Veranstaltungen mit Fachmessen und Ausstellungen erlaubt das zur Zeit entstehende Kongreßzentrum Berlin. Für dieses hat der Senat von Berlin kürzlich einen Fertigstellungstermin genannt: Von Anfang April 1979 an wird — gemäß einer Erklärung des Senats sowie einem inzwischen vom Berliner Wirtschaftssenator Luder an zahlreiche nationale und internationale Verbände gerichteten Schreiben — das Kongreßzentrum Berlin in vollem Umfang nutzbar sein.

Bereits von Anfang 1979 an wird die AMK Berlin, die für den Betrieb des Kongreßzentrums Berlin verantwortlich ist, mehrere unter eigener Regie stattfindende Veranstaltungen im Kongreßzentrum durchführen. Dies gibt interessierten Veranstaltern die Gewähr, daß alle Einrichtungen des Kongreßzentrums, mit dem die Kongreßstadt Berlin neue Maßstäbe im internationalen Kongreßwesen setzt, ohne Anlaufschwierigkeiten ab Anfang April 1979 voll funktionsfähig sind.

Hauptmerkmale des Kongreßzentrums Berlin sind insgesamt 80 Kongreß-, Konferenz- und Arbeitsräume, darunter der große Kongreß-Saal mit 5000 Plätzen, der variable Bankettsaal mit Platz für bis zu 4000 Personen und zahlreiche Tagungsräume für mittlere und kleine Gruppen, modernste Kongreßtechnik, Simultanübersetzungsanlagen für acht Sprachen, elektronische Leitsysteme sowie ein Service-Angebot von A bis Z. Ein dreigeschossiges Brückenbauwerk stellt zudem die direkte Verbindung zwischen Kongreßzentrum und Messegelände her.

Bau 76

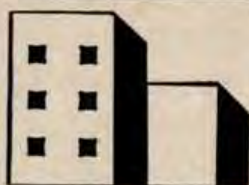
Rustikal Keramikplatten zur „BAU 76“ vorgestellt / Mit Dräntechnikprodukten auf der „Gala“ in Stuttgart

Ihr neues Produkt — Rustikal Keramikplatten — stellen die Ziegel- und Kunststoffwerke Heinrich Oltmanns, Jeddelloh/Oldenburg, anlässlich der „BAU 76“ in München erstmalig der Öffentlichkeit vor.

Ein erster Überblick nach der Messe macht deutlich, daß die zwei Zentimeter dicken Ziegelplatten aus hochwertigem Ton eine Marktlücke füllen: wichtige Geschäftsabschlüsse konnten bereits während der „BAU 76“ getätigt werden. Die in sieben Farbtönen angebotenen, mattglänzenden Rustikal Keramikplatten stellen die bisher ersten in dieser Art in Deutschland handgefertigten Fußboden-Platten dar, die sowohl für eine rustikal-behagliche Innenraumgestaltung wie für Außenanlagen von Terrassen und Balkonen vielseitig verwendbar sind.

Bei Fachleuten — Architekten, Bauunternehmern, Händlern — wie bei Bauherren fand das neue Oltmanns-Produkt großes Interesse. Rustikal Keramikplatten stechen durch ihre individuelle Gestaltung in warmen Farbtönen sowie die Art der Herstellung hervor.

Auf der „Gala“ in Stuttgart werden die Kunststoffwerke Oltmanns ebenfalls präsent sein: vom 11. bis 13. Juni 1976 zeigen sie während der Ausstellung „Garten und Landschaft“ ihre Produkte aus dem Bereich der Dräntechnik.



BUSSE

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

Karl H. Preusse KG

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

Elektroinstallation
Antennenbau
Kundendienst

Herstellung von Vorhang-
Fassaden mit ICKLA-
Unterkonstruktion

Timmermann- Fassadenbau GmbH

2870 Delmenhorst
Vor Annen 42
Tel. 0 42 21 / 6 01 78

Ludwig Sander

Malermmeister

BREMEN, Achterdiek 51a, Ruf 25 17 42

Hermann Berger

Marmor- und Naturstein

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

Neubau + Reparatur-
arbeiten

karl bogdanski

Bauunternehmung
28 BREMEN 1
Kornstraße 283 · Telefon 55 00 01

W. S. G. Wärme-Service GmbH.

Esso Ölheizungs-Dienst

Heizungsbau

Notdienst auch an Sonn- und Feiertagen

28 Bremen 44 - Sa.-Ruf 42 00 71

b. wendler

werkstatt für electronik

(04 21) 63 10 63 *

spezialbetrieb für antennenbau

282 Bremen 77 · Bremerhavener Heerstraße 3

L. PETERSSSEN

Inh. J. Christoffers

HÖLZER - BAUSTOFFE

BREMEN-AUMUND, Ruf: 66 90 29

SEIT 1902

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

Ruf 32 69 19

OTTO BOLLHAGEN

GmbH & Co.

MALEREIBETRIEB

Bremen, Parkallee 205 · Fernruf 21 10 41

Hermann Wagschal

Treppenbau
Bautischlerei u. Innenausbau

PLATJENWERBE
Wollaher Straße 45
Ruf 63 08 20

Helmut Elfert

Holz- und Stahlgerüste

Bremen, Engadiner Straße 111
Telefon 42 28 83



Gerhard Vollmer

Werksvertretung und technischer Dienst
der Firma

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

AUGUST JÜRGENS

GARTENBAUUNTERNEHMEN
NIENBURG/Weser, Rühmkorffstraße 5
Ruf 36 48

Ausführung neuzeitlicher Wohn- und
Siedlungsgärten sowie Werksgrünanlagen

Hinrich Heidmann & Söhne

Bautischlerei · Treppenbau · Innenausbau
Anfertigung von Kunststoff-Fenstern
28 BREMEN-HUCHTING

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



Wilh. G. Bädecker

Gerüstbau + Zimmerei
gegründet 1896
Holz- und Stahlgerüste aller Art

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

Albert Ehlers & Co.

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

Umschau

1 000 000. Automobil via Bremerhaven

Das 1 000 000. Fahrzeug über die Autoumschlagsanlage in Bremerhaven hat am 22. 12. 1975 der Neubau der Wallenius-rederierna, Stockholm, das MS „DON JUAN“ auf seiner Jungferreise von Bremerhaven zur USA-Ostküste übernommen.

Die Autoumschlagsanlage — integriert in den Container Terminal Bremerhaven — besteht nunmehr seit 1964. Die für diesen Verkehr verantwortliche Bremer Lagerhaus-Gesellschaft kann derzeit für diesen Spezialverkehr eine Geländekapazität anbieten, die eine problemlose Abstellung von 6500 Automobilen ermöglicht.

Darüber hinaus können ohne Schwierigkeiten weitere Flächen zur Verfügung gestellt werden, um zeitweilige Verkehrsspitzen sofort abzufangen.

Der soeben in Dienst gestellte Neubau „DON JUAN“ ist das modernste Schiff der Flotte und repräsentiert gleichzeitig den höchsten Reifegrad der augenblicklichen Automobilschiffahrt. Mit zwölf übereinanderliegenden Fahrzeugdecks ist das Be- und Entladen — ähnlich wie in einer Hochgarage — innerhalb kürzester Zeit möglich. Die Garagen-decks werden über drei hydraulisch verstellbare Seitenportale befahren bzw. entladen.

Dieser neue Schiffstyp ist mit einer Kapazität von 4600 europäischen Mittelklassewagen optimal auf die Hauptverschiffungsländer zugeschnitten. Hierzu gehören die Vereinigten Staaten, Japan und inzwischen verstärkt auch die Länder am Pers./Arabischen Golf. Speziell Kuwait und die Vereinigten Arabischen Emirate gehörten schon zur Stammkundschaft der Autoumschlagsanlage in Bremerhaven. Insbesondere die Tatsache, daß seit Ende 1974 die Walleniusrederierna mit ihren Automobil-Spezialschiffen einen Ro/Ro-Dienst von Bremerhaven auch in diese Länder unterhält, hat viele namhafte Fahrzeughersteller und Exporteure bewogen, sich für den Verschiffungsweg über Bremerhaven zu entscheiden.

Umschlagsentwicklung — Automobilanlage Bremerhaven

(Grundfläche: 89 500 qm — Kapazität: 6500 Automobile)

Anfang 1972 wurde das	500 000. Automobil
über diesen Terminal umgeschlagen.	
Bis Ende 1972 weitere	104 500 Fahrzeuge
1973	121 650 Fahrzeuge
1974	130 400 Fahrzeuge
1975 bis 15. 12.	139 110 Fahrzeuge
plus Verladungen Woche 51	3 660 Fahrzeuge
plus Verladung MS „DON JUAN“	1 000 Fahrzeuge
ergibt total	<u>1 050 320 Fahrzeuge</u>

Diese Zahlen beinhalten sowohl die Import- als auch die Exportbewegungen.

Höhepunkte im Automobilumschlag in Bremerhaven:

- 100 000 Autos am 11. 11. 1966
MS „MEDEA“ — Walleniusrederierna, Stockholm
- 500 000 Autos am 6. 4. 1972
MS „SONETTE“ — Walleniusrederierna, Stockholm
- 1 000 000 Autos am 22. 12. 1975
MS „DON JUAN“ — Walleniusrederierna, Stockholm.

Presse-Mitteilungen Magistrat der Stadt Bremerhaven
23. Dezember 1975

Umschau

Über vier Millionen Fluggäste

Der Flughafen Düsseldorf wurde in den ersten neun Monaten des Jahres 1975 von 4 167 665 Fluggästen benutzt. Das waren 8,7 Prozent mehr als in den ersten drei Quartalen 1974.

Trotz dieses über dem Bundesdurchschnitt liegenden Wachstums des Fluggastaufkommens war die Zahl der Flugzeugbewegungen insgesamt in den ersten drei Quartalen 1975 um 1,8 Prozent rückläufig. Besonders deutlich war das im 3. Quartal der Fall, in welchem die Verminderung der Flugzeugbewegungen 4,5 Prozent betrug. Diese Entwicklung ist vornehmlich auf den höheren Auslastungsgrad der Flugzeuge und auf den verstärkten Einsatz von umweltfreundlichen Großraumflugzeugen zurückzuführen.

Das Luftfrachtaufkommen verzeichnete einen Rückgang von 20,1 Prozent auf 20 009 t, während der Umschlag von Luftpost mit 2785 t (plus 0,1 Prozent) nahezu konstant blieb.

Entschädigung für Straßenlärm

Bundesgerichtshof modifiziert nach neuem Gesetz seine Rechtsprechung

Nur ausnahmsweise — bei ganz besonders schwerer Belästigung — konnten Straßenanlieger nach der bisherigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eine Entschädigung wegen Straßenlärms verlangen. In einer neuen Grundsatzentscheidung hat der Dritte Senat des Bundesgerichtshofs in Karlsruhe jetzt diese bisherige Auffassung anhand des Bundesimmissionsschutzgesetzes überprüft; er ist dabei im Ergebnis zu einer für die Anlieger günstigeren Auffassung gelangt.

Die Wertentscheidung, die im Bundesimmissionsschutzgesetz vom März 1974 für eine Verstärkung des Umweltschutzes getroffen worden ist, hat nach der Ansicht der Bundesrichter auch im Bereich des Straßenverkehrs „aktuelle Bedeutung für den Inhalt und die sozialen Schranken des zum Wohnen bestimmten Grundeigentums“. Bei entsprechender Schwere der Beeinträchtigung soll deshalb die Zubilligung einer Entschädigung nicht mehr „schlechthin“ die Ausnahme bilden.

Aus der Entschädigungsregelung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Paragraph 42) folgern die Richter, daß die Straßenanlieger bei schwerer Lärmbelästigung vom Träger der Straßenbaubelästigung einen Geldbetrag verlangen können, um auf ihrem Grundstück die erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen anbringen zu lassen. Diese Art der Entschädigung gewährleiste es am besten, daß der mit der gesteigerten Wertschätzung des zum Wohnen bestimmten Eigentums verfolgte Zweck, dem einzelnen erträgliche Lebensbedingungen zu verschaffen, auch erfüllt werde, sagen die Richter.

Eine Entschädigung wegen einer Wertminderung des Grundstückes kommt nach der Ansicht des Bundesgerichtshofes allerdings erst in Betracht, wenn im Einzelfall ein wirksamer Lärmschutz nicht zu erzielen oder wenn er unverhältnismäßig teuer ist. Eine solche Entschädigung soll nur dann verlangt werden können, wenn die Verkehrslage das Straßenbild und die Wohnverhältnisse nachhaltig verändert und dadurch das Eigentum „schwer und unerträglich“ trifft. (III ZR 215/71).

Adolf Kupke

SAN. INSTALLATION - GASHEIZUNGEN - KLEMPNEREI

Hastedter Heerstraße 26 Telefon 44 89 75

Karl-Heinz Spies KG

Dachdeckung — Abdichtung
Asphaltierung — Blitzschutz

BREMEN,
Humboldtstr. 131/137
Telefon 7 30 52

Johannes Frischmann

Elektromeister

BREMEN
Crüsemannallee 69
Ruf 21 55 62

Hermann Diedrich Steenken

Tischlermeister u. beratender Innenarchitekt

Bautischlerei und Innenausbau

2863 Ritterhude, Stader Landstraße 71

Telefon 04 20 12 / 92 26

Walter Kattenbusch

gegr. 1910

Dacheindeckungen, Fassaden-Verkleidungen

BREMEN, Graf-Haeseler-Str. 108, Ruf 49 23 33
Postfach 110 427

Anstrichprobleme?

Fragen Sie stets nach REESA!

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

SUDING & SOEKEN

L A C K F A B R I K

BREMEN-HEMELINGEN, Funkschneise 8, Tel. 45 02 14
Stadtlager: Langenstraße 28, Tel. 31 09 24

ENNO ROGGMANN

Holzimport

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

Schnittholz aus aller Welt!

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

