Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Stadtbürgerschaft 9. Wahlperiode: 1975-79

(22.11.1976) Drucksache 9/174

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Stadtbürgerschaft
9. Wahlperiode

Drucksache 9 / 174 S
22. 11. 76

Mitteilung des Senats

4. Änderung des Flächennutzungsplanes — Hastedt —

Zur Änderung des geltenden Flächennutzungsplanes wird für den oben bezeichneten Bereich ein Änderungsplan vorgelegt.

Die Deputation für Bau und Raumordnung hat hierzu am 9. November 1976 den in der Anlage beigefügten Bericht erstattet.

Der Senat schließt sich diesem Bericht an und bittet, die 4. Änderung des Flächennutzungsplanes — Hastedt — zu beschließen.

Bericht der Deputation für Bau und Raumordnung

Für den Bereich Hastedt wurde vom Stadtplanungsamt gemäß Beschluß der Deputation für Bau und Raumordnung vom 11. März 1976 ein Plan zur Änderung des Flächennutzungsplanes aufgestellt, der hier vorgelegt wird.

Ein Erläuterungsbericht ist beigefügt, auf dessen Inhalt verwiesen werden darf.

Gemäß § 2 Absatz 5 Bundesbaugesetz (BBauG) sind folgende Behörden und Stellen als Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung des Planes beteiligt worden:

I. Dienststellen auf Bundesebene

die Oberfinanzdirektion Bremen
die Oberpostdirektion Bremen
die Wehrbereichsverwaltung Hannover
die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest — Außenstelle Bremen —
das Wasser- und Schiffahrtsamt Bremen
die Bundesbahndirektion Hannover
das Bundesbahn-Betriebsamt Bremen 1
das Oberbergamt Clausthal-Zellerfeld

II. Niedersächsische Dienststellen

das Niedersächsische Innenministerium
der Regierungspräsident in Hannover
der Regierungspräsident in Stade
der Verwaltungspräsident in Oldenburg
der Landkreis Osterholz
der Landkreis Wesermünde
der Landkreis Wesermarsch
der Landkreis Oldenburg
der Landkreis Grafschaft Hoya
der Landkreis Verden
die Stadt Delmenhorst
die Gemeinde Weyhe
die Gemeinde Stuhr
die Gemeinde Lemwerder
die Gemeinde Berne
die Gemeinde Schwanewede
die Gemeinde Ritterhude
die Gemeinde Lilienthal
die Gemeinde Ottersberg

die Gemeinde Oyten
die Stadt Achim

III. Bremische Dienststellen

die Senatskanzlei Bremen
der Senator für Inneres
der Senator für Rechtspflege und Strafvollzug
der Senator für Wissenschaft und Kunst
der Senator für Bildung
das Landesamt für Denkmalpflege
der Senator für Arbeit
das Gewerbeaufsichtsamt
der Senator für Soziales, Jugend und Sport
der Senator für Gesundheit und Umweltschutz
der Senator für das Bauwesen — Landesplanung, Raumordnung —
der Senator für das Bauwesen — Stadtentwicklung —
der Senator für das Bauwesen — Straßen- und Brückenbau —
der Senator für das Bauwesen — Bauwirtschaft —
das Bauordnungsamt
das Amt für Wohnung und Städtebauförderung
das Hochbauamt
das Amt für Straßen- und Brückenbau
das Amt für Stadtentwässerung und Stadtreinigung
das Gartenbauamt
das Wasserwirtschaftsamt
das Universitätsbauamt
die Kataster- und Vermessungsverwaltung
der Senator für Wirtschaft und Außenhandel
der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr
das Hafenbauamt, zugleich als Luftfahrtbehörde
der Senator für Finanzen
das Liegenschaftsamt

IV. Bremische Kirche (Körperschaften des öffentlichen Rechts)

die Bremische Evangelische Kirche
der Bund Evangelisch Freikirchlicher Gemeinden (Baptisten)
die Israelitische Gemeinde zu Bremen
die Gemeinschaft der Siebenten-Tags-Adventisten
die Katholische Gemeinde zu Bremen
die Methodistenkirche
die Neuapostolische Kirche

V. Bremische Kammern

die Ärztekammer Bremen
die Angestelltenkammer Bremen
die Apothekerkammer Bremen
die Arbeiterkammer Bremen
die Architektenkammer Bremen
die Gartenbaukammer Bremen
die Handelskammer Bremen
die Handwerkskammer Bremen
die Landestierärztekammer Bremen
die Landwirtschaftskammer Bremen
die Wirtschaftskammer Bremen
die Zahnärztekammer Bremen
die Steuerberaterkammer Bremen

VI. Sonstige Stellen

die Bremische Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH.
die Nordwestdeutsche Kraftwerke AG
das Überlandwerk Nord-Hannover Aktiengesellschaft
die Bremer Straßenbahn AG
die Flughafen Bremen GmbH
die Bremer Parkplatz GmbH
der Landesverband der Kleingärtner, Kleinsiedler und Gartenheimer für Bremen und Umgebung e.V.

Am 10. Juni 1976 hatte die Deputation für Bau und Raumordnung die Auslegung des Änderungsplanes gemäß § 2 Absatz 6 BBauG beschlossen.

Der Planentwurf mit Erläuterungsbericht hat vom 3. August bis 3. September 1976 im Stadtplanungsamt öffentlich ausgelegen.

Interessenten hatten Gelegenheit, vom Änderungsplan mit Erläuterungsbericht in der Zeit vom 25. Juni bis 9. Juli 1976 im Ortsamt Hemelingen und vom 14. Juli bis 28. Juli 1976 im Amt für Beiratsangelegenheiten Nord-Ost Kenntnis zu nehmen. Es sind 101 Zuschriften eingegangen.

2 Zuschriften (Absender: Herr Uwe Kömm, Herr Günter Jahneke) gingen nach Ablauf der Auslegungsfrist ein. Es wird empfohlen, die verspätet eingegangenen Zuschriften so zu behandeln, als ob sie termingerecht eingegangen wären.

In der Behandlung der Bedenken und Anregungen sind Niederschriften wie Zuschriften behandelt. Die Wiedergabe von Einleitungs- und Schlußformeln und Angaben von Vollmachten und ähnlichen Angaben wurden fortgelassen.

Im Einzelnen ist zu den Zuschriften auszuführen:

Die Absender der Zuschriften mit Bedenken und Anregungen sind:

Absender/Anschrift	Bedenken und Anregungen im Bericht behandelt unter:
1. Uberlandwerk Nord-Hannover, Stresemannstraße 48, 2800 Bremen	D. 3
2. Firma Stolle, Bremer Kinderhaus, Ostertorsteinweg 55, 2800 Bremen	B. 17
3. Fritz Herzog, Ostertorsteinweg 3, 2800 Bremen	B. 17, 29
4. Ernst Grünewald, Ilmenauer Straße 5, 2800 Bremen	B. 17
5. Heinz Messerknecht, Mathildenstraße 94, 2800 Bremen	B. 17
6. Heinz Thies, Schwachhauser Heerstraße 35, 2800 Bremen	B. 1, 6, 7, 12, 13, 16, 24
7. BEWO Stahlbeton-Fertigbau, kamü, Bremer Straße 115, Brinkum	B. 16, 20
8. W. Tiemann & Co., Neuenlander Straße 41—43, 2800 Bremen	B. 14
9. Herbert Lätzsch, Schmidtstraße 24, 2800 Bremen	C. 3
10. F. Aug. Henjes, Rembertistraße 92, 2800 Bremen	B. 11
11. Arbeiterkammer Bremen, Bahnhofsplatz 22—28, 2800 Bremen	B. 2, 4
12. Autohaus Husenbeth, Von-Ossietzky-Straße 6, 2800 Bremen	C. 6
13. Volker Busch, Wilhelm-Böhmert-Straße 9, 2800 Bremen	B. 7, 12, 15
14. Hermann H. Schmidt, Kreuzstraße 2, 2800 Bremen	C. 3
15. Rifox - Hans Richter GmbH, Bertha-von-Suttner-Straße 9, 2800 Bremen	B. 17
16. Wilhelm von Ameln, Borchersweg 14, 2800 Bremen	C. 1
17. BURA Metallbau GmbH, Weberstraße 10, 2800 Bremen	C. 1

Absender/Anschrift	Bedenken und Anregungen im Bericht behandelt unter:
18. Friedrich Heilemann, St.-Pauli-Straße 31, 2800 Bremen	C. 1
19. Arbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels im Lande Bremen e.V., Breitenweg 1, 2800 Bremen	B. 7, 9, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 24
20. Ferdinand Conrad KG, Fahrzeugbau, Kreuzstraße 33, 2800 Bremen	C. 6
21. Automobilclub von Deutschland AvD, Hollerallee 10—12, 2800 Bremen	B. 6, 7, 10, 13, 17, 20, 26
22. Bremer Möbel-Groß-Lager, Ansgarikirchhof 2/6, 2800 Bremen	B. 10, 17, 20, 21
23. Heinz Nüßner, Goslarer Straße 6, 2800 Bremen	B. 21, 23
24. Frau Ursula Huhn, Weberstraße 57/59, vertreten durch Herrn Dr. jur. K. Hammann	C. 1
25. Otto Wilhelm Théin, Adlerstraße 5—6, 2800 Bremen	C. 3
26. Dörrbecker & Co., Sögestraße 36, 2800 Bremen	B. 16, 25
27. Hermann Schlobohm, Buntentorsteinweg 50—52, 2800 Bremen	B. 6, 16, 20 C. 8
28. Modehaus Ristedt, Ansgaritorstraße 22, 2800 Bremen	B. 17
29. Arbeitsgemeinschaft Sögestraße, Sögestraße 36/38, 2800 Bremen	B. 10, 11, 13, 14
30. Rechtsanwalt und Notar Hans Ludwig Kulenkampff, Schwachhauser Ring 102 A, 2800 Bremen	B. 7, 13, 14, 18, 19, 23, 24
31. Firma M. Bruns, Rutenstraße 8, 2800 Bremen	C. 6
32. Friedrich Wicke oHG, Sielwall 41/43, 2800 Bremen	C. 1
33. Schuhhaus Wachendorf, Ostertorsteinweg 49, 2800 Bremen	B. 1, 13, 14, 16, 17
34. Möbel Thäte, Langenstraße 6—8, 2800 Bremen	B. 14, 16, 17
35. Verband der Erfrischungsgetränke-Industrie Land Bremen e.V., Kirchweg 27/33, 2800 Bremen	B. 16
36. Auto-Elektrik Erich Schiller, Brunnenstraße 18/20, 2800 Bremen	C. 1
37. Heinrich Wilhelm Huss & Co., Legienstraße 4, 2800 Bremen	B. 28
38. Firma Diedrich Detken KG, Berliner Straße 10/12, 2800 Bremen, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt H. D. Stubbe	C. 1
39. Karstadt Aktiengesellschaft, Obernstraße 5—25, 2800 Bremen	B. 11, 16

Absender/Anschrift	Bedenken und Anregungen im Bericht behandelt unter:
40. Dr. med. C. Mindermann, Friedrich-Ebert-Straße 124, 2800 Bremen	B. 22
41. Hertie, Waren- und Kaufhaus GmbH, Zentralverwaltung, Bürostadt Niederrad, 6000 Frankfurt/Main 1	B. 7, 9, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 22, 24
42. Kurt Martini, Oberneulander Heerstraße 78, 2800 Bremen	B. 13, 17
43. Verein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e.V., Ostertorsteinweg 101, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
44. Otto Martini, Im Krummen Arm 1, 2800 Bremen	C. 4
45. Friedrich Keller, Schönebecker Kirchweg 6, 2800 Bremen	B. 7, 10, 13, 23
46. Friedrich Köster, Hermann-Allmers-Straße 10, 2800 Bremen	B. 23, 25
47. Lüder Holste, Retbergweg 10, 2800 Bremen	B. 14, 23
48. Ernst H. Kirschnick GmbH & Co., Hastedter Heerstraße 208—210, 2800 Bremen	C. 6
49. Sanitätshaus Oesterreich, Wulwesstraße 5, 2800 Bremen	B. 2 C. 5
50. Bielefeld & Sohn, Ostertorsteinweg 57 A, 2800 Bremen	B. 10, 13, 14
51. Esau Holzwerkstätten, Kirchweg 200, 2800 Bremen	C. 7 D. 2
52. H. F. Finke & Co., Buntentorsteinweg 134, 2800 Bremen	B. 16, 20
53. Dr. Franz Rosenberg, Schwachhauser Ring 88, 2800 Bremen	B. 1, 4, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
54. Norddeutscher Fußbodenbau, Vor dem Steintor 37, 2800 Bremen 1	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 22, 24, 26
55. Friedrich A. Flamme, Ostertorsteinweg 84/85, 2800 Bremen	B. 14 C. 1
56. Büroeinrichtungen Herbert Holste, Bischofsnadel 12, 2800 Bremen	B. 11, 12
57. Hinrichs & Bollweg, Sögestraße 31—33, 2800 Bremen	A., B. 6, 7, 11, 13, 15, 22
58. Hankel Internationale Schuhmoden, Vor dem Steintor 114—116, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
59. Erna Viebach, Neuenlander Straße 110, 2800 Bremen	B. 12
60. J. F. Rohlfing, Hollerstraße 6, 2800 Bremen	B. 7, 14 C. 1
61. Damen-Salon Weustink, Körnerwall 1/Sielwall, 2800 Bremen	C. 3
62. Handwerkskammer Bremen, Ansgaritorstraße 24, 2800 Bremen	B. 2 C. 2, 5, 6
63. Dorothee Sieweke, Thedinghauser Straße 38, 2800 Bremen	B. 14, 17, 21

Absender/Anschrift	Bedenken und Anregungen im Bericht behandelt unter:
64. Ralf Oestmann, Danziger Straße 6, 2807 Achim	B. 16, 21
65. Karl Sadowski, Hastedter Osterdeich 209 E, 2800 Bremen	B. 17
66. Rüdiger Schroeder, Recklinghauser Straße 98, 2800 Bremen	B. 14, 21
67. Rolf Brennecke, Halfterweg 11, 2803 Bassum	B. 16, 17, 21
68. Franz Röhrs, Jeersdorf 121, 2138 Scheeßel	B. 17
69. Rudolf Schmitz, Werksvertretungen, Thierstraße 2 A—4, 2800 Bremen-Hemelingen	B. 16, 26
70. Ernst Nipp & Co., Georg-Wulf-Straße 4, 2800 Bremen	B. 12, 14, 15, 20
71. Betriebsrat der Firma Anker-Brot, Taubenstraße 1—3, 2800 Bremen	C. 1
72. Anker-Brot, Taubenstraße 1—3, 2800 Bremen	C. 1
73. Horst Rother, Techn. Großhandlung, Sielwall 66, 2800 Bremen	C. 3
74. Richter-Orthopädie-Technik, Auf den Häfen 2, 2800 Bremen	C. 6
75. Alfred Moßdorf, Vor dem Steintor 46, 2800 Bremen	B. 1, 3, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
76. Betten-Gebers, Vor dem Steintor 11 A, 2800 Bremen	B. 1, 7, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
77. Hirsch-Apotheke Bremen, Vor dem Steintor 60/62, 2800 Bremen	B. 10, 14
78. Friedrich Meinken, Sonnenstraße 17, 2800 Bremen	C. 1
79. Hachenburg Lichtwerbung Bremen, Vor dem Steintor 159, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
80. Karl Fentker, Vor dem Steintor 73—77, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
81. Aufbaugemeinschaft Bremen, Katharinenklosterhof 8—10, 2800 Bremen	A., B. 1, 4, 6, 7, 10, 11, 12, 15, 21, 23, 27 D. 1
82. Paul Erbendruth, Heinrichstraße 17, 2800 Bremen	C. 5
83. Vereinigung der Straßenbau- und Straßenverkehrsingenieure der Freien Hansestadt Bremen e.V., Außer der Schleifmühle 39/43, 2800 Bremen	B. 10, 11, 13, 14, 22, 23, 24, 27
84. Karl-Heinz Aschmann, Ludwig-Beck-Straße 11, 2800 Bremen	B. 14, 16, 25
85. BÄKO Bäcker- und Konditorengenossenschaft EG Bremen, Georg-Wulf-Straße 7, 2800 Bremen	B. 16, 20, 21
86. Allgemeiner Turn- und Sportverein „Bremen 1860", Baumschulenweg 10, 2800 Bremen	B. 14, 23

Absender/Anschrift	Bedenken und Anregungen im Bericht behandelt unter:
87. Gerhard Kretschmer, Schmidtstraße 27, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26 C. 1
88. Diedr. Kollmeier, Prangenstraße 47/51, 2800 Bremen	C. 1
89. Johann Feldhusen, Vor dem Steintor 63, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
90. Einzelhandelsverband Nordsee Bremen e.V., Contrescarpe 17, 2800 Bremen	B. 1, 2, 7, 13, 14, 18, 22
91. Hansa-Druckerei Gerhard Mehlmann, Sielwall 17, 2800 Bremen	B. 16 C. 1
92. Bund der Selbständigen Deutscher Gewerbeverband, Verdunstraße 18, 2800 Bremen	B. 2, 5, 7, 10, 16 C. 1
93. Hirte Moden, Sögestraße 62—64, 2800 Bremen	B. 11, 16, 25
94. Handelskammer Bremen, Haus Schütting, Am Markt 13, 2800 Bremen	B. 1, 3, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 20, 26 C. 1
95. Wührmann am Brill GmbH & Co., Langenstraße 65, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
96. Horten Aktiengesellschaft, Am Seestern, Düsseldorf	B. 7, 9, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 24
97. Heinrich Sauer + Hans-Dieter Beiss, Theodor-Körner-Straße 15a, 2800 Bremen	C. 1
98. Salon Gisela Feldhusen, Vor dem Steintor 63, 2800 Bremen	B. 1, 7, 8, 11, 13, 14, 16, 19, 22, 24, 26
99. Dr. med. Overhoff, Friedrich-Ebert-Straße 27, 2800 Bremen	B. 12, 14, 22
100. Uwe Kömm, Hohe Ähren 8, 2806 Weyhe-Erichshof	B. 21, 27
101. Günter Jahneke, Sophienstraße 25, 2800 Bremen 1	C. 3

In den Zuschriften wird als Bedenken und Anregungen vorgebracht:

1. Überlandwerk Nord-Hannover Aktiengesellschaft, Stresemannstraße 48, 2800 Bremen 11

„Zum Flächennutzungsplan Hastedt-Neuenweg müssen wir Sie auf unser im Jahre 1975 verlegtes Fernwirkkabel Bremen—Oyten hinweisen.

Wir möchten Sie bitten, bei etwaigen Bauvorhaben im Bereich der Trasse unseres Fernwirkkabels, Unternehmer auf unser Kabel hinzuweisen, sowie uns zu benachrichtigen, damit wir nach der betreffenden Baustelle einen Beobachter entsenden können."

2. Firma Gebr. Stolle, Bremer Kinderhaus, Ostertorsteinweg 55, 2800 Bremen 1

„Wir sind für die Osttangente mit der Wilhelm-Kaisen-Brücke und erheben hiermit Einspruch gegen die 4 Änderungen des Flächennutzungsplanes."

3. Herr Fritz Herzog, Juwelier, Ostertorsteinweg 3, 2800 Bremen

„Ich befürworte den Bau der Fußgängerzone Ostertorsteinweg und Vor dem Steintor entsprechend den Anregungen des Herrn Gerhard Iversen.

Ebenfalls befürworte ich den Bau der ‚Wilhelm-Kaisen-Brücke'.

Ich betreibe am Ostertorsteinweg ein Juweliergeschäft seit 1933 und werde durch die wiederholten Straßenbauarbeiten in meinem Geschäft sehr gestört. Z. Z. arbeitet die Post schon wieder wochenlang, so daß die Straße gesperrt ist und meine Kunden mich nicht erreichen können."

Die Angaben des Herrn Iversen wurden nachgereicht. Diese haben folgenden Wortlaut:

„Für die — Osttangente — gibt es keinen Ersatz! ! !

Wer sie baut vermindert die Verkehrssorgen am Bahnhofsplatz.

Wer sie baut verringert die Verkehrsprobleme in der Neustadt.

Wer sie baut ermöglicht eine Fußgängerzone ‚Ostertorsteinweg' und ‚Vor dem Steintor'

Wer sie baut läßt die ‚Hände weg von den Wallanlagen'

Wer sie baut entlastet vom steigenden Durchgangswerkehr die: Bismarckstraße/ Hamburger Straße/Am Schwarzen Meer/Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor/ Osterdeich/u. a.

Wer sie baut verhütet die schrittweise Vernichtung von ca. 400 mittelständischen Betrieben und erhält 4000 und mehr Arbeitsplätze im Ostertor- und Steintorviertel.

Wer sie baut erhält Bremen als Mittelpunkt der ‚Region Weser-Jade' für den Besucher.

Wer sie baut läßt den berufstätigen ‚Pendler', der das Auto benutzen muß, schneller an sein Ziel gelangen.

Wer sie baut sorgt für das Wohl des Bürgers seiner Stadt und ihres Umlandes.

Wer sie baut verbessert die Umweltbedingungen und erhält Volksvermögen.

Bremen braucht deshalb die Osttangente mit der

Wilhelm-Kaisen-Brücke*)

um eine lebenswerte Stadt zu erhalten; einen Ersatz gibt es nicht!

Achtung! Einspruch erheben gegen die — 4 — Änderungen des Flächennutzungsplanes; vom 3. August bis 3. September 1976 ist die öffentliche Auslegung im Stadtplanungsamt, Langenstraße 38—42.

Gerhard Iversen, 2800 Bremen 1, Katharinenklosterhof 8—10

---

*) Bei der Namensgebung ‚Werderbrücke' stand unausgesprochen bei allen Fraktionen in der Baudeputation der genannte Name für die Ostbrücke bereits fest."

4. Herr Ernst Grünewald, Ilmenauer Straße 5, 2800 Bremen

„Ich möchte, daß die in den bisherigen Plänen enthaltene Brücke gebaut wird und erhebe Einspruch gegen die oben angeführten Änderungen.

Ich beantrage, die Planungen der 1. bis 4. Änderung des Flächennutzungsplanes einzustellen und die bestehenden Pläne zu verwirklichen."

5. Herr Heinz Messerknecht, Kaufmann, Mathildenstraße 94, 28 Bremen

„Ich beantrage, die 1. bis 4. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht weiter zu verfolgen, sondern die bisherige Planung zu verwirklichen.

Ich habe meinen Geschäftsbetrieb in der Langenstraße und in der Georg-Wulf-Straße. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, über die Große Weserbrücke und durch die Friedrich-Ebert-Straße zu fahren. Dieser Verkehrsweg ist überlastet, so daß sich daraus die Notwendigkeit des Baus der Osttangente ergibt."

6. Herr Heinz Thies, Schwachhauser Heerstraße 35, 2800 Bremen

„Die Planänderungen, mit denen das Ziel verfolgt wird, die seit rund 50 Jahren geplante Osttangente planerisch zu beseitigen und damit das unter hohen finanziellen Aufwendungen vorangetriebene Tangentenviereck unvollendet zu lassen, werden mit folgenden Punkten begründet:

— die Bevölkerung Bremens nimmt ab

— die Sanierung Ostertor/Remberti ist beim Bau der Osttangente nicht möglich

— das Verkehrsnetz der Stadtgemeinde Bremen genügt allen Ansprüchen bis zum Jahre 1985

Zu diesen Punkten ist anzumerken:

Die Osttangente wurde bereits zu einem Zeitpunkt für notwendig erachtet, als Bremen weniger als 300 000 Einwohner hatte. Seinerzeit ging man davon aus, daß die Pkw-Dichte auf nicht mehr als 100 Fahrzeuge je 1000 Einwohner ansteigen würde. Heute ist sie aber bereits doppelt so groß. Weiter müßte wohl auch berücksichtigt werden, daß die Abwanderung der bremischen Bevölkerung sich vorwiegend ins Umland vollzieht und ‚die aus der Kernstadt fortgezogenen weitgehend der bremischen Wirtschaft erhalten bleiben' (Statistische Monatsberichte 1/1976, S. 29), also als Einpendler auf das bremische Straßenverkehrsnetz angewiesen sind und der Verkehr deshalb zunimmt.

Zur Frage der Vereinbarkeit der Sanierung des Ostertor-/Remberti-Gebietes mit der Osttangente hat der Senator für das Bauwesen im Jahre 1973 zutreffend festgestellt, daß diese Straßenverkehrsverbindung eine notwendige Voraussetzung für die Sanierung ist. Hieran dürfte sich bis heute nichts geändert haben, denn dieses Gebiet benötigt dringend eine Verkehrsanbindung. Dies ergibt sich schon aus der großen Zahl der dort vorhandenen Arbeitsplätze und den täglich nach dort einpendelnden über 7100 Personen, von denen 17 % aus dem niedersächsischen Umland kommen. Zu Recht stellt das Statistische Landesamt in dem Monatsbericht 6/1976 auf S. 120 fest: ‚Diese Tatsache weist auf die zentrale Funktion hin, die dieser Ortsteil innehat.' Wenn das Ostertorgebiet nun vom Verkehr abgeschnitten wird und fast ausschließlich Wohnbebauung ausgewiesen wird, kann hieraus sehr leicht eine Arbeitsplatzgefährdung entstehen, da auch die Firmen auf Verkehrsanbindung angewiesen sind. Die Planung erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch deshalb nicht einleuchtend, weil die Arbeitslosenzahl in Bremen in gravierender Weise von denen in anderen Großstädten negativ abweicht.

Wenn schließlich ausgeführt wird, das Straßenverkehrsnetz Bremens reiche bis über das Jahr 1985 aus, so wird dies den Tatsachen bereits gegenwärtig wohl kaum gerecht. Wesentliche Straßenzüge sind ständig überlastet. Dies gilt besonders für jene Straßenzüge, die eine Osttangente entlasten sollen. Bis zum Jahre 1985 wird aber die Pkw-Dichte nach allen in der Presse bekannt gewordenen Prognosen nochmals um 20 % zunehmen. Wesentlich ist dabei, daß dies auch im Umland der Fall sein wird. Dies sind die Besucher Bremens, die auf den Individualverkehr angewiesen sind, weil der öffentliche Personennahverkehr sich nur auf Verkehrsachsen vollzieht, die Siedlung aber in der Fläche erfolgt. Auf diese Besucher und Käufer dürfte das Land und die Stadt Bremen aber steuermäßig auch in Zukunft angewiesen sein. Außerdem muß wohl ein Oberzentrum für das Umland auch in angemessener Weise mit Individualverkehrsmitteln erreichbar bleiben. Wie hoch wären die Steuerausfälle für die Gemeinde und das Land zu veranschlagen, wenn diese Bedingung nicht mehr erfüllt wäre?

Ferner bitte ich bei den beabsichtigten Flächennutzungsplanänderungen folgende Punkte zu erwägen:

Der Verzicht auf die Osttangente macht den Ausbau anderer Straßenzüge und Weserübergänge erforderlich. Hier ist wohl zunächst auf die Achse Werderlandbrücke, Georg-Bitter-Weg, Bennigsenstraße, Kirchbachstraße und Schwachhauser Ring hinzuweisen. Außerdem müßten wohl auch der Osterdeich und die Bismarckstraße ausgebaut werden. Ist dies überhaupt möglich und mit welchen Kosten ist dabei zu rechnen? Können diese Ausbauten überhaupt den gleichen Entlastungseffekt für die Inenstadt haben wie eine Osttangente?

Ferner müßte wohl auch daran gedacht werden, daß die gesamte Neustadt unter Verkehrsüberlastung leidet. Hier sind die Neuenlander Straße, die Kornstraße, die Friedrich-Ebert-Straße, die Langemarckstraße sowie die Oldenburger Straße mit den angrenzenden Wohnstraßen zu nennen. Der Verzicht auf die Osttangente wird nicht nur zu einer Festschreibung dieses unbefriedigenden Zustandes führen. Die Bündelung des Verkehrs von B 6 und B 75 auf der Oldenburger Straße wird zwangsläufig zu einer Verschlechterung der Situation im Hohentor führen. Ich bin der Meinung, daß die Verkehrsbelastung einer Stadt gerecht auf alle Stadtteile verteilt werden sollten. Auch dieser Punkt sollte näher untersucht werden und Berücksichtigung finden.

Letztlich ist nicht klar, warum die Flächennutzungsplanänderungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt betrieben werden. Die Vorbereitungen für einen offensichtlich erforderlichen Generalverkehrsplan haben erst im Frühjahr begonnen und die

Zählungen sind noch nicht ausgewertet. Da im Flächennutzungsplan auch die dem überörtlichen Verkehr dienenden Flächen auszuweisen sind, sollte die Auswertung doch zunächst abgewartet werden.

Ich bitte Sie höflich, meine Anregungen und Bedenken bei den Flächennutzungsplanänderungen in die Abwägung mit einzubeziehen und mir mitzuteilen, wie die von mir angeführten Punkte von Ihnen beurteilt werden."

7. Firma Bewo Stahlbeton-Fertigbau GmbH & Co. KG, Hohentorshafen, 2800 Bremen 10

„Unser Fertigteilwerk befindet sich in Brinkum-Stuhr an der Bremer Straße etwa in der Mitte zwischen der Ochtum und der Auffahrt BAB Hamburg/Osnabrück. 70—80 % der Produktion unseres Fertigteilwerkes wird in Bremen verarbeitet, so daß wir auf eine gute Verkehrsverbindung nach Bremen hinein angewiesen sind.

Als wir 1968 den Betrieb des Fertigteilwerkes an der Bremer Straße aufnahmen, konnten wir davon ausgehen, daß die Kattenturmer Heerstraße ausgebaut wird und die Osttangente in Bremen zu einer wesentlichen Verkehrsverbesserung führen würde. Wie wir nun aus Ihren planerischen Arbeiten zur Änderung des bisher geltenden Flächennutzungsplanes entnehmen, soll die Osttangente planerisch beseitigt werden und auf den notwendigen Ausbau der Kattenturmer Heerstraße soll verzichtet werden.

Wir machen hiermit unsere Bedenken gegen die von Ihnen angestrebte Planung geltend, da uns jetzt schon durch die schlechte Anbindung an die Bremer Innenstadt erhebliche Einbußen entstehen und wir in Zukunft sicherlich mit noch höheren Verlusten rechnen müssen durch den sich verdichtenden Verkehr, der unsere Fahrzeuge zwingt, längere Verkehrswege oder Zeitverluste in Kauf zu nehmen.

Wir erlauben uns schon jetzt den Hinweis, daß unser Gewerbebetrieb neu bewertet werden muß, und wir eventuelle Entschädigungsansprüche bei der Stadt Bremen geltend machen werden."

8. Firma A. Tiemann & Co., Neuenlander Straße 41—43, 2800 Bremen

„Wir haben gehört, daß der Plan, die Mozartbrücke zu bauen, aufgegeben werden soll.

Wer täglich mehrmals die Strecke Neuenlander Straße/Schwachhausen aus geschäftlichen Gründen zu fahren hat, kann hierfür kein Verständnis aufbringen. Schon fast jeden Morgen 7.00 Uhr steht man — wenn man über die Stader Straße kommt — in einer endlosen Schlange bis zur Brücke.

Die Fahrt über die Werderbrücke gibt hier keine zeitliche Entlastung, denn dann sitzt man wieder fest vor der Neuenlander Straße, die auch total blockiert ist um diese Zeit.

Wir können deshalb nur dringend darum bitten, daß der Bau der Osttangente mit der Mozartbrücke doch zum Zuge kommt."

9. Firma Herbert Lätzsch, Musikinstrumentenbau, Schmidtstraße 24, 2800 Bremen

„Ich habe die 1. — 4. Änderung des Flächennutzungssplanes eingesehen und erhebe Einspruch gegen die vorgesehenen Änderungen des Planes, da diese meinen betrieblichen Interessen zuwiderlaufen.

Der mir zustehende „Bestandsschutz" reicht nach meiner Überzeugung nicht aus, den von mir geführten Betrieb auch in Zukunft — wie bisher — weiterzuführen."

10. Firma F. Aug. Henjes, Import-Export, Rembertistraße 92, 2800 Bremen

„Als Anlieger der Rembertistraße habe ich einen ständig wachsenden Verkehrsfluß im Bereich des Rembertikreisels/Rembertistraße festgestellt.

Zur Entlastung der Innenstadt halte ich daher den Bau der Osttangente für unbedingt erforderlich."

11. Arbeiterkammer Bremen, Bahnhofsplatz 22—28, 2800 Bremen

„Mit den Anträgen zur Änderung von Teilen des Flächennutzungssplanes von 1967 hat sich die Arbeiterkammer in ihren zuständigen Ausschüssen befaßt.

Es wurde als ausgesprochener Mangel empfunden, daß trotz Erläuterungsansätzen

nicht überschaubar ist, wie die beantragten Änderungen auf die Gesamtordnung einwirken und welche Folgewirkungen sie auslösen können.

Insbesondere ist nicht erkennbar, wie sich das Miteinander von Wohngebieten, Arbeitsstätten und Versorgungseinrichtungen i. w. S., wie es in einigen Vierteln noch gegeben ist, sich in Zukunft weiter entwickeln wird, wenn die bisher geltenden Widmungen aufgehoben werden, ohne daß eine akzeptable Alternative erkennbar ist.

In den ‚Grundsätzen zur Stadtentwicklung' (Stand 1975) wird auf diese Struktur durchaus positiv hingewiesen. Die Sterilität bestimmter Bremer Wohngebiete ermuntert nach Meinung der Kammer nicht zur Nachahmung. Die Kammer geht davon aus, daß für eine einwandfreie Beurteilung die Gesamteinbettung in die Landesraumplanung, die Städtebau- und Verkehrskonzeption deutlich gemacht und vor allem die Folgewirkungen der Teiländerung auf das Gesamtkonzept ausgewiesen werden müssen."

12. Firma Autohaus Husenbeth, Stresemannstraße 76, 2800 Bremen

„Mein Betrieb liegt an der Stresemannstraße 76 und wird von der geplanten Änderung des Flächennutzungsplanes direkt und indirekt betroffen.

Die Kapazität meines Betriebes reicht aufgrund seiner Grundstücksgröße knapp für die heute vermehrten Verkehrsbedürfnisse aus, so daß ich diesbezüglich für die Zukunft Verbesserungen anstreben müßte.

Der mir zustehende Bestandsschutz reicht daher nicht aus, um mich den wandelnden Anforderungen an einen Kfz-Betrieb anzupassen und den Betrieb langfristig wettbewerbsfähig zu erhalten.

Sollten durch den in der Änderung enthaltenen Ausbau der Kreuzung Malerstraße Grundstücksflächen meines Betriebes benötigt werden, würde dieses aus den vorgenannten Gründen eine Betriebsverlegung oder -aufgabe nach sich ziehen, die unabsehbare Kosten verursachen würde."

13. Herr Volker Busch, Wilhelm-Böhmert-Str. 9, 2800 Bremen

„Die Änderungen des Flächennutzungsplanes sehen die planerische Beseitigung der seit 50 Jahren für nötig erachteten Osttangente vor. Hiergegen erhebe ich Einspruch.

Begründung:

Diese Straßenbaumaßnahme ist heute nötiger denn je. Hierfür spricht nicht nur die täglich sichtbare Überlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes, auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten durch den Durchgangsverkehr, sondern auch die wichtige Frage des Immissionsschutzes. Besonders die Neustadt leidet hierunter. Diese Mißstände müssen zwangsläufig weiter zunehmen, da auch in den nächsten Jahren der Verkehr — entgegen der Aussage gewisser, wohl interessierter Kreise — steigende Tendenz haben wird. Bei einer Aufgabe der Osttangente ist bereits jetzt absehbar, daß das Hohentorsviertel innerhalb kürzester Zeit sanierungsbedürftig wird, weil der gesamte Verkehr über die Oldenburger Straße geführt werden soll. Es kann aber wohl nicht zulässig sein, derartige Folgelasten auf nur ein Gebiet zu konzentrieren, vielmehr müßte auch der Verkehr auf alle Stadtteile angemessen verteilt werden. Außerdem sollte eine Verkehrsführung gewählt werden, die eine Bündelung auf wenigen Achsen zuläßt. Dazu ist die Osttangente erforderlich. Letztlich würden so auch die dicht besiedelten Gebiete der Neustadt von vermeidbaren Immissionen entlastet.

Ich bitte höflich, die vorgenannten Gründe in die gebotene Abwägung mit einzubeziehen."

14. Herr Hermann H. Schmidt, Klemper- und Installateurmeister, Kreuzstraße 2, 2800 Bremen

„Ich habe die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen. Ich liege mit meinem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Ich bin der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß, und erhebe aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Mir ist bekannt, daß ich mit meinem Betrieb ‚Bestandsschutz' genieße; doch ich bin der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten."

15. Firma RIFOX - Hans Richter GmbH Spezialarmaturen, Bertha-von-Suttner-Straße 9, 2800 Bremen

„Wir entnehmen einer Änderung des seinerzeit beschlossenen Flächennutzungsplanes, daß ein Ausbau einer Osttangente mit der Mozartbrücke nicht mehr in Frage kommt.

Wir halten diese Absicht für falsch, denn dringend ist die Mozartbrücke mit Verlängerung in die Neustadt nötig. Wer Autofahrer ist und häufiger in die Neustadt fahren muß, weiß, wie schwierig die jetzigen Verbindungen sind und auch wie gefahrvoll.

Wir bitten deshalb höflichst, die Angelegenheit nochmals sorgfältigst zu überprüfen und würden uns freuen, wenn eine Änderung beschlossen würde, die diese Notwendigkeiten berücksichtigt."

16. Firma Wilhelm von Ameln, Eisenbau, Borchersweg 14, 2800 Bremen

„Gegen die vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplanes erheben wir Einspruch, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Der Bestandsschutz reicht nicht aus, um unseren betrieblichen Belangen auf Dauer gerecht zu werden.

2. Aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Lage ist eine Verlegung des Betriebes aus finanziellen Gründen völlig ausgeschlossen (denn das wäre auf die Dauer unumgänglich).

3. Als Folgerung daraus sehen wir die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter stärkstens gefährdet.

Um die Arbeitsplätze langfristig sichern und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Firma erhalten zu können sind wir der Ansicht, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch in Zukunft erhalten bleiben muß."

17. Firma BURA Metallbau GmbH, Weberstraße 10, 2800 Bremen

„Die Änderung des Flächennutzungsplanes wurde von uns eingesehen. Wir sind der Meinung, daß eine Änderung des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich ist und überdies unseren betrieblichen Belangen zuwiderläuft.

Der ‚Bestandsschutz', der uns zusteht, reicht nicht aus, um unseren Betrieb langfristig in der bestehenden Form am Leben zu erhalten. Wir erheben daher Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen."

18. Firma Friedrich Heilemann, Bau- und Möbeltischlerei, St.-Pauli-Straße 31, 2800 Bremen 1

„Wir erheben Einspruch gegen die vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplanes, da diese unseren betrieblichen Interessen zuwiderlaufen.

Der uns zustehende Bestandsschutz reicht nach unserer Überzeugung nicht aus, den von uns geführten Betrieb auch in Zukunft wie bisher weiterzuführen."

19. Arbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels im Lande Bremen e. V., Breitenweg 1, 2800 Bremen

„Die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 halten wir bezüglich des Fortfalls der Osttangente für bedenklich. Gegen die vorgesehenen Änderungen erheben wir Einspruch.

Wir beantragen, die vorgesehenen Änderungen abzulehnen, soweit sie die Bebauung der bislang freigehaltenen Trasse für die Osttangente (Mozarttrasse) durch eine entsprechende Änderung der Bebauungspläne zulassen würden.

Das Tangentenviereck ist seit dem Jahre 1949 das Zentralstück der städtischen Verkehrsplanung. Es ist bis zu dem Zeitpunkt, als politische und nicht sachlich bedingte Gründe zu den jetzigen Überlegungen führten, zügig ausgebaut worden. Die Ausführung der Nord-, West- und Südtangente hat die planerischen Erwartungen und Ziele erfüllt. In dem Bereich, in dem sie angeschlossen sind, haben sie für eine Entlastung der anliegenden Geschäfts- und Wohnquartiere geführt und durch die teilweise gut gelungene Anbindung an das Fernstraßennetz zur Entlastung des Durchgangsverkehrs beigetragen. Die Schaffung eines Fußgängerbereichs in der Altstadt ist überhaupt erst durch den Bau der Tangentenstraßen möglich geworden.

In immer stärkerem Umfang macht sich jedoch das Fehlen der Osttangente bemerkbar. Die innerstädtischen Brücken, nämlich die Bürgermeister-Smidt-Brücke und die Große Weserbrücke sind über viele Stunden des Tages hinweg völlig überlastet, weder die Langemarckstraße noch die Friedrich-Ebert-Straße sind in der Lage, den durch sie flutenden Verkehr aufzunehmen. Das führt zu einer ungemeinen Belastung der dicht besiedelten Neustadt und insbesondere der Anwohner beider genannten Verkehrsstraßen, die fast ausschließlich durch Wohngebiete führen.

Dort, wo das Tangentenviereck an der Nord-Ost-Ecke endet, nämlich am Rembertikreisel, muß sich der Verkehr mühsam einen Weg suchen, wiederum ausschließlich durch dichtbebaute Wohngebiete, was zu einer nicht mehr tragbaren Belästigung für die Anwohner geführt hat.

Der Bau der Osttangente würde sofort Abhilfe schaffen. Der Verkehr könnte zügig über die Weser auf einer neuen Brücke fließen, er würde Anschluß an die Ausfallstraßen gewinnen und darüber hinaus einen direkten Zugang zum Flughafen zur Verfügung haben.

Ersatzlösungen sind nicht ausgearbeitet, sind auch nicht zu erkennen. Die Werdersee-Brücke liegt zu weit vom Innenstadtbereich entfernt, um als Teil des Tangentenviereck angesehen zu werden. Außerdem führen die Straßen, die zudem schlecht ausgebaut sind und für den Verkehr nicht ausreichen, wiederum ausschließlich durch dicht besiedelte Wohngebiete. Der Osterdeich ist schon jetzt der Verkehrsbelastung nicht mehr gewachsen. Ein Ausbau würde aber auch deshalb keine Abhilfe schaffen, weil eine Verbindung zwischen dem Osterdeich und der Nordtangente fehlt und wiederum ohne eine Mozarttrasse nicht herzustellen ist.

Die von interessierter Seite gegen die Osttangente vorgebrachten Argumente sind nicht stichhaltig. Eine Reduzierung der Einwohner auf 530 000 bis 580 000 bedeutet nicht, daß die Einwohnerzahl in der Region Bremen abnimmt, sie beruht vielmehr auf einer Verlagerung der Einwohner in die ländliche Umgebung der Stadt. Das aber bedeutet eine Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs, nicht eine Abnahme.

Eine erwünschte, dezentrale Struktur der Gesamtstadt setzt das Bestehen eines einwandfreien Verkehrsnetzes voraus, das die dezentralisierten Quartiere miteinander verbindet. An die Mobilität der Bewohner wird in einer dezentralisierten Struktur besondere Anforderungen gestellt. Ist solche wegen fehlender Verkehrswege nicht möglich, wird die Wahlfreiheit des Bürgers in bezug auf Wohnquartier und Arbeitsstelle beeinträchtigt und damit der Zweck einer dezentralisierten Stadtstruktur in sein Gegenteil verkehrt.

Der Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs wird gefördert, wenn die Straßen und Brücken, auf die der öffentliche Personennahverkehr angewiesen ist und in Bremen auch angewiesen bleiben wird, so weit wie möglich vom übrigen Kraftfahrzeugverkehr freigehalten werden. Es sei nur an die bereits erwähnten Brückenköpfe der Bürgermeister-Smidt-Brücke und der Großen Weser-Brücke sowie an den Bahnhofsvorplatz erinnert. Eine Entlastung dieser neuralgischen Stellen durch eine Osttangente würde dem öffentlichen Personennahverkehr erhebliche Vorteile bringen.

Die Osttangente muß die Beziehungen zwischen Altstadt und Ostertor nicht stören, ob und in welchem Umfang eine solche Störung eintritt, hängt allein von der Ausgestaltung der Planung ab. Wir sehen es nicht als unsere Aufgabe an, hier Vorschläge zu unterbreiten, wir erlauben uns nur den Hinweis, daß durch die Nordtangente eine Störung der Beziehungen zwischen City und der Bahnhofsvorstadt nicht eingetreten ist.

Die Eigenquartiere des Ostertors, die in der Trasse der Osttangente liegen, sind zerstört. Es fragt sich hier, was in welcher Form wieder errichtet werden kann und welche Auswirkungen durch die Osttangente zu erwarten sind. Die Osttangente wird auch im Ostertorviertel zu einer Verkehrsberuhigung beitragen und damit Möglichkeiten eröffnen, Fußgängerbereiche einzurichten und ein eigenständiges Leben zu ermöglichen. Das Ostertorviertel und in Verbindung auch damit das Steintorviertel werden von erheblichen Verkehrsströmen entlastet, die Wohnqualität nimmt zu.

Zusammenfassend zu diesen Argumenten mag auch darauf hingewiesen werden, daß durch die jetzige Lösung, die praktisch die Werdersee-Brücke in das Tangentenviereck einbezieht, kilometerlange Wege durch Wohngebiete übermäßig stark in Anspruch genommen werden, während es sich bei der Mozarttrasse auf

beiden Weserseiten um verhältnismäßig kurze, neu auszubauende und verkehrsgerecht anzulegende Straßen handelt, deren Einfluß auf die Wohnqualität der benachbarten Quartiere nach dem jeweils neuesten Stand der Erkenntnisse gemindert werden kann.

Wir sind als ein Verband der mittleren und der Großbetriebe des Einzelhandels im Interesse unserer Mitgliedsfirmen wie auch des gesamten Bremer Einzelhandels an einer sinnvollen und effektiven Gestaltung der Verkehrswege notwendigerweise interessiert, eine sachlich begründete Planung ist für die in der Stadt angesiedelten Betriebe lebensnotwendig. Der Einzelhandel ist ein Dienstleistungsbetrieb und darauf angewiesen, daß ihn die Kunden erreichen. Bleiben die Kunden aus, muß er aufgeben. Die Qualität des Standortes hängt von seinen Verkehrsverbindungen ab.

Durch die Ablehnung der ausgelegten 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 soll verhindert werden, daß sich die Verkehrsprobleme gewissermaßen von selbst lösen, indem die Anziehungskraft der Innenstadt vermindert und die Besucher ferngehalten werden. Der Erfolg einer solchen Verkehrsplanung ist heute noch hundertfach in amerikanischen Städten zu besichtigen."

20. Firma Ferdinand Conrad KG, Fahrzeugbau, Birkenweg 2, 2804 Lilienthal

„Wir haben die Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen. Wir liegen mit unserem Betrieb (seit 1904) in dem von den Änderungen betroffenen Gebiet und sind der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch in Zukunft erhalten bleiben muß. Aus persönlichen und betrieblichen Gründen erheben wir Widerspruch gegen die vorgesehene Planungsänderung. Der uns zustehende ‚Bestandsschutz' reicht nach unserer Überzeugung nicht aus, den von uns geführten Betrieb in Zukunft auch wie bisher weiterzuführen."

21. Automobilclub von Deutschland AvD, Holler Allee 10—12, 28 Bremen

„Durch viele Pressemitteilungen und der amtlichen Auslegung eines Flächennutzungsplanes sind der AvD als auch seine Mitglieder von den bevorstehenden Änderungen informiert worden.

Im Namen des AvD Bremen müssen wir jedoch im Interesse aller Autofahrer hiermit Einspruch gegen die geplante Änderung einlegen. Es ist uns unverständlich, daß die in den letzten Jahrzehnten erarbeiteten Planungen nicht mehr den Vorstellungen und Erfordernissen entsprechen sollen. Sicher kann man heute aufgrund der Erfahrungen eine technisch und wirtschaftlich bessere Lösung finden, als bei den Planungen zu übersehen war. Nicht zu verkennen sind auch die Forderungen, die bei einer Sanierung des Ostertor-/Rembertigebietes zu berücksichtigen sind. Eine Trennung dieses Gebietes sollte unbedingt verhindert werden. Eine (z. B.) Hochstraße könnte dieses Problem vielleicht aus planerischen als auch aus Kostengründen lösen. Um dieses Problem überhaupt objektiv und für alle Betroffenen optimal zu lösen, müßten folgende Punkte erst einmal mit allen Betroffenen geklärt werden:

1. Ein neuer Generalverkehrsplan liegt z. Z. nicht vor. Der alte Generalverkehrsplan stammt aus den Jahren 1949/1950. Auch müßte eventuell ein neuer Raumordnungsplan erst erstellt werden. Erst dann wäre man in der Lage, den Flächennutzungsplan zu ändern.

2. Im ersten Halbjahr 1976 wurde von der Stadt Bremen eine allgemeine Verkehrszählung durchgeführt. Bevor irgendwelche Änderungen im Flächennutzungsplan vorgenommen werden, müßte man erst einmal das Ergebnis dieser Verkehrszählung abwarten.

3. der AvD-Club Bremen ist dagegen, daß der Bebauungsplan Nr. 418 ‚Osttangente', der 1959 von der Bremischen Bürgerschaft beschlossen wurde, jetzt aufgehoben wird.

4. Es ist unbedingt wichtig, daß neben einem äußeren Ring mit der Autobahn auch der geplante innere Ring von der Stephanibrücke über Rembertiring, Rembertikreisel, Osttangente, Mozartbrücke gebaut wird. Gerade im Gewerbegebiet Huckelriede haben sich viele Firmen neu angesiedelt und gehofft, daß möglichst bald die Mozartbrücke gebaut wird.

Wie wichtig die Schaffung eines zusätzlichen Weserüberganges ist, läßt sich tagtäglich aus der Verkehrssituation erkennen. Wenn schon heute die Probleme da sind, wie sollen sie in den Jahren 1980/1990 gelöst werden? Wenn man allein die

Shell-Prognose zugrunde legt; sie prophezeit uns für die nächsten Jahre eine zunehmende Verkehrsdichte.

Der Rückgang der Einwohnerzahl Bremens ist nicht gleichbedeutend mit dem Rückgang der Zahl der Verkehrsteilnehmer. Im Gegenteil: die meisten der aus Bremen wegziehenden Bürger ziehen in die Umgebung Bremens, um dann mit ihrem Pkw in die Stadt zu ihrer Arbeitsstelle zu fahren, was sie vorher teilweise nicht nötig hatten. Auch erscheint es uns mehr als unvernünftig, daß die vor Jahren mit Mühe und Sachverständnis ausgearbeitete und von der Bürgerschaft gebilligte Planung auf Initiative eines kleinen Kreises lautstarker Politiker kurzerhand gestrichen werden soll. Wir sind der Meinung, daß die Aufhebung der bisherigen Bauplanung sich auf die Dauer zum Nachteil der Stadt Bremen entwickeln wird."

22. Firma Bremer Möbel-Groß-Lager GmbH & Co., Ansgarikirchhof 2/6, 2800 Bremen

„Gegen die von Ihnen vorgeschlagene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 erheben wir Einspruch. Dieser Einspruch betrifft insbesondere den Bereich der geplanten Osttangente.

Wir sind täglich mit über 30 Fahrzeugen am Bremer Verkehr beteiligt. In den Bereichen, in denen das Tangentenviereck fertig ist, bedeutet es zweifellos eine Verbesserung des Verkehrsgeschehens, das Fehlen des letzten Stückes der Osttangente (Bereich Mozartstraße) wirkt sich für uns täglich nachteilig aus. Unsere Fahrzeuge haben zwar die Anweisung, zu Zeiten stärkeren Verkehrs soviel wie möglich auf die Autobahn auszuweichen, das bedeutet für uns aber erhöhte Kosten. Zu verschiedenen Zeiten des Tages ist aber die Fahrt über die innerstädtischen Brücken ein Problem.

Das innerstädtische Verkehrsnetz ist seit Jahrzehnten baulich auf eine Osttangente ausgerichtet. Die im Bereich der Mozartstraße geplante Brücke würde für uns mit den vorgesehenen anderen Abfahrtmöglichkeiten eine ganz erhebliche Entlastung bedeuten. Es ist für uns unverständlich, wie man anscheinend wegen politischer Querelen eine zu ca. 75 % fertige Planung in ihrer Restausführung streichen kann, zumal man dadurch auch die bereits fertiggestellten Dreiviertel nicht unmaßgeblich abwertet. Unserer Überzeugung nach wird damit dem Verkehrsgeschehen der Innenstadt ein sehr schlechter Dienst erwiesen. Es darf doch nicht angehen, daß man viele Bürger und Unternehmen in Verbindung mit seiner Stadtplanung veranlaßt, ihre Existenz in der Innenstadt zu suchen, wodurch die Innenstadt zu einem sehr wichtigen wirtschaftlichen Faktor in unserem Gesamtwirtschaftsgeschehen wird, um anschließend diese Innenstadt, die ein sehr hohes Steueraufkommen erbringt, durch verkehrliche Maßnahmen in ihrer Existenz abzuwürgen, denn das, was z. Z. in verkehrsmäßiger Hinsicht mit der Innenstadt geschieht, ist im Grunde genommen nichts anderes. Statt die den Bürgern und der Wirtschaft zugesagte Osttangente jetzt durchzuführen und damit die notwendige verkehrsmäßige Entlastung für den gesamten Stadtbereich zu schaffen, möchte man diesen für den Gesamtverkehr entscheidenden Teil streichen. Sie müssen sich klar darüber sein, daß Sie dadurch das innere Stadtgeschehen zum Vegetieren für die ganze Zukunft verurteilen.

Wir sind überzeugt, daß die Wohnqualität im Bereich des Ostertor- und Steintorviertels nur besser werden kann.

In vielen amerikanischen Städten hat man in den fünfziger und sechziger Jahren nicht den Mut zu den notwendigen Verkehrsplanungen bewiesen und damit den Tod der Cities verursacht. Heute versucht man mit ungeheurem Aufwand Citybereiche völlig neu aufzubauen und verkehrlich sinnvoll zu planen, da man feststellt, daß ein Stadtbereich ohne eine City, die wirtschaftlich funktionsfähig ist, einfach keine lebende Stadt ist. Man sollte auch in Bremen den Mut beweisen, die zur Erhaltung der City notwendigen verkehrlichen Planungen durchzuführen. Es wäre schade, wenn die Bürger unserer Stadt feststellen müßten, daß die Nachkriegsgeneration Mut zur Planung und Entwicklung bewiesen hat, die darauffolgende Generation leider nicht in der Lage war, die für die Stadt notwendigen Entwicklungen weiter durchzuführen.

Die Werderbrücke ist notwendig und eine sichtbare Entlastung. Sie kann aber nicht zum Ersatz für die geplante Osttangente führen. Wir hoffen zuversichtlich, daß im Interesse unserer Stadt Sie ebenfalls recht bald zu dieser Überzeugung kommen werden, zumal über Jahrzehnte die dahingehenden Vorbereitungen getroffen sind."

23. Herr Heinz Nüßner, Goslarer Straße 6, 2800 Bremen

„Hiermit erhebe ich Einspruch gegen die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes, durch welchen die Weiterführung der Hochstraße Breitenweg über den Rembertikreisel hinweg über eine neue Weserüberbrückung unmöglich würde.

Ich fühle mich persönlich durch die Verhinderung der obigen Verkehrslinie benachteiligt, weil mir der häufige Weg aus Findorff zum Huckelrieder Gewerbegebiet für immer erschwert würde. Außerdem werde ich in Hastedt unangenehm tangiert durch die unzulänglichen Verkehrsadern Osterdeich und Bismarckstraße. Als Bürger Bremens muß ich mich weiterhin dagegen verwahren, daß die großen Mittel, die für die Planung des Tangentenvierecks (Bebauungsplan 418!) bereits für Grunderwerb usw. investiert wurden, nunmehr plötzlich sinnlos werden sollen."

24. Herr Dr. jur. K. Hammann, Sögestraße 31/33, 2800 Bremen, Rechtsanwalt und Notar, für Frau Ursula Huhn, Weberstraße 57/59, 2800 Bremen

„Unter Bezugnahme auf die Vollmacht lege ich hiermit gegen die vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplanes für meine Mandantin E i n s p r u c h ein. Die beabsichtigten Änderungen beeinträchtigen in schwerwiegender Weise die persönlichen und finanziellen Belange meiner Mandantin.

Die auf dem Grundstück befindlichen Gebäude sind überwiegend an einen Handwerksbetrieb, und zwar an die Firma Franz Biermann, verpachtet und der Betrieb selbst von Frau Huhn an den jetzigen Inhaber der genannten Firma verkauft worden. Die bei dem Verkauf vorgesehenen entgeltlichen Rentenzahlungen und die Mieteinnahmen bedeuten für meine Mandantin die Deckung des notwendigen Lebensunterhaltes und es ist abzusehen, daß bei einer Durchführung der Änderung des Flächennutzungsplanes der Betrieb abzieht und meine Mandantin dann wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage ihre vorgesehenen und notwendigen Einnahmen verliert.

Der Betrieb wird seit Jahrzehnten in Anbetracht des geltenden Flächennutzungsplanes geführt und bei einer Änderung verliert das Grundstück erheblich an Wert, zumal eine Vermietbarkeit zumindest in gleichem Maße nicht mehr gegeben ist.

Frau Huhn ist nicht bereit, diese Beeinträchtigungen ihrer Rechte und den Wertverlust widerspruchslos hinzunehmen."

25. Firma Otto Wilhelm Thein, Inhaber: Maria Thein, Adlerstraße 5—6, 2800 Bremen, Flügel, Klaviere, Cembali, Elektronische Orgeln

„Ich habe die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen. Ich liege mit meinem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Ich bin der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß, und erhebe aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Mir ist bekannt, daß ich mit meinem Betrieb ‚Bestandsschutz' genieße; doch bin ich der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten."

26. Firma Dörrbecker & Co., Sögestraße 36—38, 2800 Bremen, Büroeinrichtungen

„Als mittlerer Einzelhandelsbetrieb der Innenstadt sind wir darauf angewiesen, daß der Kunden- und Lieferverkehr reibungslos abgewickelt werden kann. Bei den jetzt herrschenden Verkehrsverhältnissen — die sich in Zukunft eher verschlechtern werden, weil immer mehr Bewohner in die nähere oder weitere Umgebung ziehen und entsprechend mehr vom Pkw Gebrauch machen — wird in zunehmendem Maße der Durchgangsverkehr den Zielverkehr zur Innenstadt behindern. Diese Störungen betreffen sowohl den öffentlichen als auch den individuellen Verkehr. Die besonderen Engpässe sind ja allgemein bekannt.

Es ist unseres Erachtens unverantwortlich, wenn in Auswirkung der Änderungsanträge die bisherige einheitliche Verkehrsplanung umgestoßen wird. Der Einsatz einer kleinen, aber sehr aktiven Gruppe für eigene Ziele sollte die für ganz Bremen — auch zugunsten des Ostertorbereiches — überlegte Planung nicht zum Nachteil der ganzen Stadt umstoßen können."

27. Firma Hermann Schlobohm, Buntentorsteinweg 50—52, 2800 Bremen, Die Autovermietung der Neustadt

„Hiermit melde ich schwere Bedenken gegen die von Ihnen eingeleiteten Neuplanungen an. Hierdurch würde der Bau der seit über 50 Jahren geplanten, geförderten und von Sachverständigen geforderten Osttangente unmöglich werden. Diese hätte jedoch für meinen Betrieb äußerst nachteilige Folgen, da die zu erwartenden Verkehrsüberlastungen in der Neustadt zu erheblichen Beeinträchtigungen führen werden.

In meinem Betrieb sind zur Zeit 53 Fahrzeuge im Einsatz. Es werden 6 Personen beschäftigt. Das Steueraufkommen beträgt zur Zeit jährlich ca. 500 000,— DM. In den Jahren 1956—61—69—70—72 und 74 sind von mir erhebliche Investitionen getätigt worden, um im citynahen Bereich einen wettbewerbsfähigen, standortgünstigen Betrieb auszubauen. Diese Maßnahmen wurden im Vertrauen auf die zu erwartenden Verkehrsverbesserungen vorgenommen. Sollte die Änderung des Flächennutzungsplanes wirksam werden, melde ich hiermit schon vorsorglich Schadenersatzforderung von beträchtlichem Ausmaß an.

Es kann nicht angehen, daß einzelne Politiker durch wirklichkeitsfremde Ansichten eine ganze Stadtentwicklung nachteilig beeinflussen. Ich möchte besonders auf die von sachverständigen Instituten aufgestellten Prognosen hinweisen, wonach eine Zunahme des Individualverkehrs von mind. 20 % bis 1985 vorausgesagt wird. Vor einer Änderung des Flächennutzungsplanes sollte aber auf jeden Fall das Ergebnis der Verkehrszählung dieses Jahres abgewartet werden. Sinkende Einwohnerzahlen sagen nichts über die Zunahme des Individualverkehrs aus, zumal die Mehrheit der abwandernden Personen sich in der Stadtumgebung ansiedeln und dann um so mehr durch ihren Pendelverkehr das Verkehrsnetz belasten.

Es ist außerdem unverständlich, daß in der Nähe des Flughafens neue Wohngebiete ausgewiesen werden. Durch diese Kurzsichtigkeit wird dem Flughafen jede Möglichkeit genommen, zu expandieren.

Ich lehne aus diesen Gründen die Änderungspläne ab und fordere die Fortführung des bisherigen Bebauungsplanes mit der Vollendung der Mozartstraße. Dieses Ziel wurde seit 50 Jahren von vorausschauenden Planern verfolgt. Es wurden erhebliche Mittel investiert und noch 1973 von der Landesregierung die besondere Bedeutung der Mozartstraße hervorgehoben."

28. Firma Ristedt, Ansgaritorstraße 22, 2800 Bremen, das Haus der Mode

„Wir möchten hiermit Einspruch gegen die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 erheben, den wir betreffend des Fortfalls der sogenannten Osttangente für bedenklich halten.

Wir sind der Ansicht, daß eine Bebauung der bisher für die Osttangente freigehaltenen Trasse (Plan Mozartstraße) rein verkehrs- und wirtschaftsmäßig nicht richtig ist. Als ehemaliger Anlieger des Ostertors, Hausbesitzer im Ostertorviertel und heutiger Anlieger der Innenstadt müssen wir immer wieder feststellen, daß die derzeitige Brückenauslastung durch den innerstädtischen und Fernverkehr nicht reicht. Stauungen und Behinderungen entstehen, ganz abgesehen von der Umweltverschmutzung und Gefährdung des einzelnen Menschen.

Der Bau der Osttangente (Mozartstraße) würde sofort Änderung schaffen. Eine Verkehrsentlastung der Altstadtbrücken in direkter Richtung auf Flughafen und Industriegebiete bei Brinkum wäre möglich.

Persönlich betroffen wurde unsere Firma durch jahrelanges Bauverbot auf Grund der geplanten Trasse am Ostertor, unsere dort ursprünglich vorhandenen Grundstücke wurden durch die Stadt zwecks Verwirklichung der Tangentenplanung gemachten Pläne aufgekauft, eine Tatsache, für die wir seinerzeit im Interesse einer vernünftigen, verkehrsgerechten Stadtplanung auch Verständnis aufzubringen wußten.

Wir halten die Osttangente mit Mozartbrücke nach wie vor für dringend notwendig und richten daher diesen unseren Einspruch an Sie."

29. Arbeitsgemeinschaft Sögestraße, Sögestraße 36/38, 2800 Bremen

„Wir halten es für mit den Interessen aller Bewohner Bremens nicht vereinbar, daß die wohldurchdachten, auf jahrzehntelangen Ermittlungen und Überlegungen aufgebauten Pläne durch die jetzt ausgelegten Änderungsvorschläge im Bereich der Osttangente für alle Zeiten nicht verwirklicht werden sollen.

Die Planungen und Vorbereitungen aufgrund des Flächennutzungsplanes sind sehr weit fortgeschritten, und der größte Teil der für den Bau der Osttangente benötigten Grundstücke ist seit Jahren im Besitz der Stadt. Alle bisher nach einem einheitlichen Konzept gebauten großen Verkehrstangenten bleiben unvollkommen, wenn die Gesamtplanung nicht konsequent zu Ende gebracht wird.

Die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft sind — wie alle Firmen der Innenstadt — von den Auswirkungen einer eventuellen Änderung des bisherigen Flächennutzungsplanes direkt betroffen. Der jetzige starke Durchgangsverkehr am Herdentor und Wall sowie am Osterdeich und der großen Weserbrücke und die damit verbundenen Verkehrsstauungen behindern den Zielverkehr der Besucher und Lieferfahrzeuge oft in sehr starkem Maße. Die von den Planern vorgesehene Vollendung des Tangentenringes würde die dringend erforderliche Entlastung bringen. Die Auswirkungen einer nicht rechtzeitigen konsequenten Lösung der Verkehrsprobleme in Stadtbereichen zeigt sich vielfach in den verödeten Innenstädten amerikanischer Städte.

Die von den Gegnern der Osttangente aufgeführten Bedenken, das Ostertorviertel würde durch eine solche Straße zerschnitten und wirtschaftlich leiden, sind unseres Erachtens in keiner Weise stichhaltig. Vielmehr würde bei einer richtigen Gestaltung der Zuführung zur ‚Mozart'-Brücke das Ostertorviertel die dringend benötigte Beruhigung erfahren. Das gilt auch für alle heute unter dem starken Durchgangsverkehr leidenden Wohngebiete der Neustadt und die überlasteten Straßen Am Wall und Osterdeich. Auch könnten bei Durchführung der bisherigen Planung endlich die lange erwünschten Ordnungen von Wohn- und Einkaufsbereichen im Ostertorgebiet verwirklicht werden.

Wir bitten deshalb, keinen Änderungsanträgen zum Flächennutzungsplan stattzugeben, die in irgendeiner Form den Ausbau einer Osttangente der ‚Mozart'-Brücke beeinträchtigen könnten. Vielmehr sollten die Vorbereitungen zur Vollendung des Tangentenringes mit Nachdruck vorangetrieben werden."

30. Herr Hans Ludwig Kulenkampff, Rechtsanwalt und Notar, Schwachhauser Ring 102 A, 2800 Bremen

„Gegen die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplanes erhebe ich Einwendungen und rege an, die Änderung nicht durchzuführen.

Die Änderungen des Flächennutzungsplanes haben offensichtlich den Zweck, die Ost-Tangente und einige andere Verkehrsverbesserungen zu beseitigen. Eine Ersatzlösung liegt bisher nicht vor. Wenn sie da wäre, wäre sie bestimmt angezeigt. Nach Rücksprache mit vielen Verkehrsfachleuten habe ich noch nicht eine brauchbare Ersatzlösung gehört, so daß davon wohl auszugehen ist, daß es eine solche Lösung nicht gibt.

Der Flächennutzungsplan stellt das Konzept für die Entwicklung einer Stadt in den nächsten Jahrzehnten dar. In diesem Konzept sind zahlreiche Punkte zu berücksichtigen. Für eine Großstadt ist einer der wichtigsten Punkte die Bearbeitung eines Verkehrskonzeptes. Dieses Verkehrskonzept ist das eigentliche Gerüst für den Flächennutzungsplan. Jede weitere Planung muß sich nach diesem Verkehrskonzept ausrichten. Bisher lag ein wenn auch etwas lückenhaftes Verkehrskonzept vor, das einerseits auf einem verbesserten System des öffentlichen Personennahverkehrs beruhte, zum anderen auf einem Straßennetz, dessen Kernstück das Tangentenviereck war. Beide Systeme müssen sich ergänzen. Der insgesamt zu bewältigende Verkehr hat eine den wirtschaftlichen Verhältnissen der Stadt entsprechende Größe. Wenn man eine der Verkehrsarten drosselt, wird man eine vermehrte Förderung für die andere Verkehrsart durchführen müssen. Hinsichtlich des Straßennetzes enthält der Flächennutzungsplan auf jeden Fall ein Konzept. Durch die Änderung des Flächennutzungsplanes wird dieses Konzept zerschlagen, ohne daß eine Ersatzlösung angeboten wird. Ein solches Verfahren ist schon rechtlich bedenklich, verkehrspolitisch unverantwortlich. Ich meine daher, daß die Änderung des Flächennutzungsplanes nicht durchgeführt werden darf, sondern daß eine Neubearbeitung des Flächennutzungsplanes zu erfolgen hat, wenn man glaubt, eine andere Verkehrslösung durchführen zu können. Dann wird man aber nicht Teile eines Verkehrsnetzes streichen können, ohne daß Ersatzlösungen im Flächennutzungsplan ihren Niederschlag finden.

Wegen der weiteren Begründung möchte ich mich den mir bekannten Ausführungen des Vereins zur Förderung der Verkehrsverhältnisse in Bremen anschließen und ergänzend dazu noch folgendes ausführen:

1. Die Begründung für den Fortfall der Ost-Tangente damit, daß die Zielzahlen für die Entwicklung unserer Stadt sich wesentlich verringert haben, beruht auf einem Gedankenfehler.

Würde Bremen die 800 000-Einwohnergrenze erreichen, so wäre das vorgesehene Verkehrsstraßennetz ohnehin unzureichend. Es müßte ergänzt werden und würde auch dann nur ausreichen, wenn moderne öffentliche Nahverkehrsmittel eingesetzt würden, das bedeutete ein U-Bahnnetz mindestens in dem Umfang, wie von Herrn Prof. Grabe erarbeitet. Da man dieses Netz nicht mehr bauen will, weil hierfür die finanziellen Mittel nicht bereitgestellt werden können, wird man entsprechend mehr für den Individualverkehr tun müssen. Das bedeutet, daß man über das vorgesehene Verkehrsstraßennetz hinaus Verkehrsflächen für den Individualverkehr bereitstellen muß, selbst wenn die Stadt wesentlich weniger Einwohnerzahlen haben wird, als ursprünglich angenommen.

Übersehen bei diesen Überlegungen wurde auch der Umstand, daß die rückläufigen Einwohnerzahlen von Bremen überwiegend dadurch begründet sind, daß eine Wanderungsbewegung aus dem Bereich der Stadt Bremen in das Umland in einem Umfang erfolgt ist, mit der man vorher nicht gerechnet hat. Diese ‚Auswanderer' behalten aber ihren Arbeitsplatz ganz überwiegend in Bremen. Für sie bleibt Bremen, insbesondere ihre City, ein Zentrum, das sie häufig besuchen werden. Während aber Bewohner der citynahen Ortsteile weitgehend zum Einkauf und zum Besuch der Innenstadt auf den Pkw verzichten und die öffentlichen Personennahverkehrsmittel nehmen, werden die ‚Auswanderer' ihre Besuche ganz überwiegend mit dem Pkw durchführen, da eine Bedienung durch öffentliche Personennahverkehrsmittel für derartige Besuche unzureichend ist. Durch diese Entwicklung wird also der Kraftfahrzeugverkehr nicht abnehmen, sondern zunehmen.

Die Änderung der Zielzahlen bedeutet also keine Verringerung des Individualverkehrs, und damit rechtfertigt diese Entwicklung nicht den Fortfall eines so wichtigen Teiles des Verkehrsstraßennetzes wie der Ost-Tangente.

2. Die Motorisierungswelle hat sich im übrigen stärker entwickelt, als ursprünglich angenommen. Sie ist noch lange nicht am Ende. Die Jahrgänge ohne Führerschein sterben langsam aus. An ihre Stelle treten die starken Geburtenjahrgänge, die in absehbarer Zeit den Führerschein machen werden und dann auch zu einem großen Teil sich eines Pkw's bedienen werden. Es muß also damit gerechnet werden, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge im Verhältnis zur Einwohnerzahl sich künftig noch wesentlich erhöhen wird.

3. Die Begründung, daß der Berufsverkehr genauso gut die öffentlichen Personennahverkehrsmittel nehmen könne und deswegen der Ausbau der Straßen nicht erforderlich sei, ist in doppelter Hinsicht unrichtig. Einerseits reichen die öffentlichen Personennahverkehrsmittel für die Bewältigung des gesamten Berufsverkehrs nicht aus. Wollte man diesen Berufsverkehr in einem solchen Maße auf die öffentlichen Personennahverkehrsmittel verweisen, müßte man ein U-Bahnnetz ausbauen, das weit über das hinausgeht, was Herr Prof. Grabe vorgeschlagen hat. Dies ist, zumindest auf lange Zeit, unbezahlbar. Man wird also davon ausgehen müssen, daß ein nicht unerheblicher Teil des Berufsverkehrs den Pkw benutzen wird und benutzen muß.

Das im Flächennutzungsplan vorgesehene Verkehrsstraßennetz ist aber nicht nur für den Berufsverkehr, sondern auch für den Verkehr während des ganzen Tages erforderlich. Dieser Verkehr ist aber ganz überwiegend notwendig auf den Individualverkehr angewiesen. Auch für diesen Verkehr reicht das Straßennetz, wie es heute besteht, nicht aus und ist die Ost-Tangente erforderlich.

4. Auch der öffentliche Personennahverkehr wird von dem Bau der Ost-Tangente erheblich profitieren. Die Behinderung von Straßenbahn und Bussen während der Hauptverkehrszeit wird an vielen Stellen erheblich nachlassen, wenn die Ost-Tangente gebaut ist. Hier seien als einige wichtige Punkte erwähnt:

der Bahnhofsplatz

die Brückenköpfe

der Straßenzug Ostertorsteinweg/Steintor

die Friedrich-Ebert-Straße.

Hier wird der Individualverkehr durch den Bau der Ost-Tangente 30—50 % nachlassen und damit eine bessere Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zulassen.

5. Einige Gegner der Ost-Tangente begründen ihre Einstellung damit, daß sie grundsätzlich wünschen, daß der Individualverkehr erheblich zurückgedrängt wird. Sie meinen, daß durch schlechtere Straßen die Bewohner einer Stadt gezwungen werden, die öffentlichen Personennahverkehrsmittel zu benutzen und damit auf die Benutzung des Pkw's zu verzichten. Diese Einstellung ist typisch reaktionär. Diese Leute übersehen, daß das Kraftfahrzeug eine ungeheure wirtschaftliche Bedeutung für die Großstadt hat und daß ein Großteil des Verkehrs mit vertretbaren Mitteln durch den öffentlichen Personennahverkehr nicht abgewickelt werden kann. Im übrigen haben erfahrungsgemäß schlechte Straßen noch nie dazu geführt, daß die Bürger auf die Benutzung ihres Pkw's in einem nennenswerten Umfang verzichten.

6. Von manchen Gegnern der Ost-Tangente wird darauf hingewiesen, daß der Pkw aus Umweltschutzgründen aus der Stadt fortgehalten werden müßte, und wollen die Ost-Tangente aus Umweltschutzgründen nicht bauen. Auch diese Überlegung enthält einen schweren Gedankenfehler.

Durch die Verkehrsmittel erfolgt eine Belästigung in doppelter Art, einmal durch die damit verbundenen Geräusche, zum anderen durch schädliche Abgase.

Hinsichtlich der Geräusche muß festgestellt werden, daß die öffentlichen Personennahverkehrsmittel, soweit diese oberirdisch fahren, d. h. Straßenbahn und Busse, unverhältnismäßig stärkere Geräusche verursachen als die Pkw's. Die Geräusche nehmen auch zu, je häufiger die Verkehrsmittel halten und wieder anfahren müssen. Der flüssige Verkehr stört am wenigsten. Durch die öffentlichen Personennahverkehrsmittel wird also insoweit eine Verbesserung nicht erreicht. Zum anderen tritt eine Verbesserung dann ein, wenn der Verkehr flüssig gehalten werden kann. Dies spricht für den Ausbau der Ost-Tangente.

Die Störung durch Abgase erfolgt zugegebenermaßen in einem sehr starken Maß durch den Individualverkehr, weil die Straßenbahn keine Abgase verursacht und die Zahl der Omnibusse wesentlich geringer ist als die Zahl der Pkw's. Auch hier aber entsteht durch den Bau der Ost-Tangente eine Verbesserung und nicht eine Verschlechterung. Durch den Bau einer zusätzlichen leistungsfähigen Straße wie der Ost-Tangente wird der Verkehr wesentlich flüssiger. Schon dadurch entsteht sowohl hinsichtlich der Geräusche wie der Abgasbelästigung eine wesentliche Verbesserung. Es kommt hinzu, daß die Strecken, die die Pkw's befahren müssen, beim Bau der Ost-Tangente wesentlich verkürzt werden. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeuge, die aus dem östlichen Bereich der Stadt von der Bismarckstraße und der Schwachhauser Heerstraße über Schleifmühle, Weide, Bahnhofsplatz, Herdentorsteinweg, Am Wall, Tiefer zur Weserbrücke fahren. Beim Bau der Ost-Tangente wird die Strecke auf erheblich weniger als die Hälfte verkürzt. Da der Verkehr gleichzeitig flüssiger ist, werden die Kraftfahrzeuge allenfalls $^1/_3$, wahrscheinlich nur $^1/_4$ der Zeit durch die Stadt fahren. Berücksichtigt man weiter, daß die zahlreichen Ampeln auf der vorbezeichneten Straße sich bis zum Weserübergang oberhalb der Mozartstraße auf zwei reduzieren, die mit grüner Welle ausgestattet werden können, so wird auf der neuen Trasse ein Halten und Anfahren sowie ein Warten mit laufendem Motor entfallen. Die Belastung durch Verkehrslärm und Abgase des einzelnen Verkehrsteilnehmers errechnet sich aus Intensität × Dauer.

Für die Fahrzeuge, die vom Concordia-Tunnel über Bahnhof und Wall zur Weser fahren, verkürzt sich die Verkehrszeit beim Fahren über Rembertikreisel zur Weser direkt auf etwa 20 %. Die Störungsintensität verringert sich durch das glatte Fahren auf die Hälfte. Damit ist die Störung insgesamt je Fahrzeug auf 10 % zurückgegangen.

Für den übrigen Verkehr, der die alte Trasse benutzt, um zur Innenstadt zu fahren, verringert sich der Zeitbedarf sicher um 30 % und die Störung um 20 %, so daß auch hier die Belastung um etwa 40 % zurückgeht.

Gerade aus Gründen des Umweltschutzes müßte insbesondere der Stadtteil Mitte ein Interesse daran haben, die Ost-Tangente zu bauen.

7. Als Bürger und Sprecher des Stadtteils Schwachhausen, des Stadteils, der den stärksten Durchgangsverkehr zur Innenstadt aufnehmen muß, bin ich an den Ausbau der Ost-Tangente besonders interessiert. Der ganze aus Schwachhausen kommende und nördlich und ostwärts Schwachhausens entstehende und durch Schwachhausen strömende Verkehr, der die Innenstadt erreichen will, muß sich an drei Stellen, nämlich am Concordia-Tunnel, am Remberti-Tunnel und am Gustav-Deetjen-Tunnel in den quer dazu laufenden Verkehr von der Bismarck-

straße über Schleifmühle, Weide, Bahnhofsplatz einfädeln. Noch schwieriger wird es für den rücklaufenden Verkehr, weil dieser sich links einbiegend einfädeln muß. Bei einer weiteren Zunahme des Individualverkehrs, der mit Sicherheit in den nächsten Jahren eintreten wird, wird es immer schwieriger werden, diesen Verkehr durch diese drei Düsen hindurch in die überlastete vorbezeichnete Verkehrsader einzugliedern, bzw. im Linksverkehr von der Stadt kommend zurückzuführen. Hier muß eine Entlastung auf der querliegenden Straße erfolgen. Dieser Verkehr wird aber um mindestens 1/3 geringer werden, wenn die Ost-Tangente gebaut wird, weil dann der Verkehr über den Rembertikreisel direkt zur neuen Weserbrücke oder vom Rembertikreisel, Ostertorsteinweg zur alten Weserbrücke führen wird. Diese Entlastung ist im Interesse des von Schwachhausen kommenden und durch Schwachhausen laufenden Verkehrs unverzichtbar.

8. Der Hauptwiderstand gegen die Ost-Tangente kommt bisher aus dem Stadtteil Mitte. Ich meine, daß die Bewohner dieses Stadtteiles insoweit falsch beraten und emotionell verhetzt sind. Ich gebe zu, daß die Verkehrsbelästigung auf der Strecke vom Rembertikreisel bis zur neuen Weserbrücke stärker sein wird. Sie wird aber nicht übermäßig sein, weil hier ein flüssiger Verkehr eine relativ geringe Belästigung erzeugt. Man wird diese Störung auch auf ein schmales Gebiet beschränken können, wenn man beiderseits der Trasse eine durchgehende, vielleicht dreigeschossige Reihenbebauung durchführt. An dieser Trasse unmittelbar wird man dann Mischgebiet ausweisen können und Geschäftsräume errichten. Für diese wird die Belästigung durchaus tragbar sein und wesentlich geringer sein als an vielen anderen Stellen der Stadt, wie z. B. im Schüsselkorb, in dem die Verkehrsbelästigung durch Straßenbahn und Busse geräuschmäßig und durch haltende und anfahrende Pkw's abgasmäßig wesentlich stärker ist. Die hinter dieser Randbebauung der Trasse liegenden Gebiete wären aber dann vor dem Verkehrslärm und den Abgasen völlig geschützt. Diese Gebiete könnten ein ruhiges Arbeiten und Wohnen garantieren.

Alle übrigen Teile außer der Randbebauung der Trasse würden im Stadtteil Mitte aus der Ost-Tangente wesentliche Vorteile ziehen. Die Verkehrsbelästigung in dem erwähnten Straßenzug von der Weide bis zum Wall wird wesentlich nachlassen. Der Ostertorsteinweg wird entlastet. Der Schleichverkehr durch die Wohnstraßen würde entfallen. Der Aufbau des Ostertorviertels zu einem Wohn- und Arbeitsgebiet wäre gesichert. Der Ostertorbereich könnte vielleicht sogar zur Fußgängerzone gemacht werden.

Gerade dieser Stadtteil hätte also aus dem Bau der Ost-Tangente den größten Vorteil. Es widerspricht also den wahren Interessen der Bürger des Stadtteils Mitte, wenn die Ost-Tangente entfallen würde.

9. Die schwierigen Verkehrsprobleme in der Neustadt, insbesondere in der Friedrich-Ebert-Straße und an den Brückenköpfen der Weserbrücke und der Bürgermeister-Smidt-Brücke würden sich wesentlich verringern. Die Schwierigkeiten an den beiden Brückenköpfen sind praktisch unlösbar. In der Planung sind für die Beseitigung der Schwierigkeiten 15 Mill. DM bereitgestellt, ohne daß bekannt ist, wie man die Schwierigkeiten lösen will. Dieses Geld würde für den ersten Ausbau der Ost-Tangente vom Rembertikreisel bis zur Brücke einschließlich ausreichen, wenn berücksichtigt wird, daß Bundesmittel für den Ausbau dieser Straße in erheblicher Menge zur Verfügung stehen. Ein Rumdoktern an den beiden Brückenköpfen bedeutet weggeworfenes Geld, während der Bau der Ost-Tangente einen erheblichen Vorteil bedeuten wird.

31. Firma M. Bruns, Inh.: J. Schnakenberg, Rutenstraße 8, 2800 Bremen, Heizung, Lüftung, Öl- und Gasfeuerung, Öltankreinigung und Beschichtung, Sanitär-Technik, Schwimmbeckenbeheizung

„Ich habe die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen. Ich liege mit meinem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Ich bin der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß, und erhebe aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Mir ist bekannt, daß ich mit meinem Betrieb ‚Bestandsschutz' genieße; doch ich bin der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten."

32. Firma Friedrich Wicke, Sielwall 41/43, 2800 Bremen, Zentralheizung, Öl- und Gasfeuerungsanlagen

„Hiermit erhebe ich Einspruch gegen diesen Plan, denn mein Betrieb besteht seit fünfzig Jahren in diesem Gebiet. Ich würde wohl den ‚Bestandsschutz' genießen, dieser aber reicht nicht aus, um die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten.

Ich bin der Auffassung, daß die Struktur dieses Gebietes zukünftig erhalten bleiben muß."

33. Schuhhaus Wachendorf, Ostertorsteinweg 48/49, 2800 Bremen, Nord-West-Ring

„Wir erheben Einspruch gegen die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967, da wir den Fortfall der Osttangente aus vielerlei Gründen für sehr bedenklich halten. Wir beantragen daher, die vorgesehenen Änderungen abzulehnen, soweit sie die Bebauung der bislang dort gehaltenen Trasse für die Osttangente betreffen.

Seit Jahrzehnten wurde die Schaffung des Tangenten-Vierecks durch entsprechende Planungen und Überlegungen zügig vorangetrieben. In den bereits beendeten und durchgeführten Planungen der übrigen Tangenten (Nord, West, Süd) sind die gesteckten Ziele erreicht worden. Die Entlastung der Bürgermeister-Smidt-Brücke und der großen Weser-Brücke erfordert sicherlich einen neuen, citynahen Brückenschlag.

Durch den Abbruch der bereits angelegten Tangente am Remberti-Kreisel sind nicht zumutbare Verkehrsverhältnisse für die Anlieger am Ostertor und für unsere Kunden, die uns aus verschiedenen Wohngebieten aufsuchen wollen, entstanden. Die Durchführung der Osttangente würde den Verkehrsablauf fließend halten und zu keinerlei Störungen am Ostertor-Gebiet führen. Der Anschluß an andere Wohngebiete wäre für dieses traditionsreiche Gebiet am Ostertor gegeben. Die Anlage einer Fußgängerzone in diesem Bereich könnte sicherlich zum Wohle aller Anlieger dann in Angriff genommen werden.

Wenn schon seitens der Planung eine dezentrale Struktur der Stadt gewünscht wird, dann muß auch eine Möglichkeit geschaffen werden, die weiter voneinander entfernt gelegenen Quartiere günstig verkehrstechnisch an die Stadt anzubinden. Über drei Jahrzehnte sind inzwischen nach Beendigung des letzten Krieges vergangen, ohne daß Klarheit über die Möglichkeiten einer modernen Bebauung herrscht. Durch Schaffung der Osttangente wäre die Verbindung mit anderen Stadtteilen optimal gelöst.

Unerwünschte Verkehrsdichte wäre beseitigt und die Wohnqualität unseres Viertels nähme wieder zu.

Für unser Unternehmen ist es lebenswichtig, daß die Verkehrswege sinnvoll gestaltet werden und von unseren Kunden jederzeit ohne Schwierigkeiten zu erreichen sind.

Wir wollen also mit unserem Einspruch verhindern, daß alles beim alten bleibt. Moderne, großzügige Planung zur Erhaltung dieses Stadtteils mit Vollendung der Osttangente ist sachlich sicherlich das Gebot der Stunde!"

34. Firma Musterring Möbel, Thäte, Langenstraße 6—8, 2800 Bremen

„Die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 halten wir bezüglich des Fortfalls der Osttangente für bedenklich. Gegen die vorgesehenen Änderungen erheben wir Einspruch.

Wir beantragen, die vorgesehenen Änderungen abzulehnen, soweit Sie die Bebauung der freigehaltenen Trasse für die Osttangente (Mozartstraße) durch eine Änderung der Bebauungspläne zulassen würden.

Die Ausführung der Nord-, West- und Südtangente hat die Erwartungen und Ziele erfüllt. In immer stärkerem Umfang macht sich jedoch das Fehlen der Osttangente bemerkbar. Die Brücken sind völlig überlastet, die Langemarckstraße und Friedrich-Ebert-Straße sind nicht mehr in der Lage, den durch sie fließenden Verkehr aufzunehmen. Der Bau der Osttangente würde sofort Abhilfe schaffen. Der Verkehr könnte zügig über die Weser auf einer neuen Brücke fließen, er würde Anschluß an die Ausfallstraßen gewinnen.

Über 30 % unserer Kunden kommen aus dem benachbarten Umland. Klagen dieser Kunden über die Verkehrsmisere in unserer Stadt hören wir täglich. Wir rechnen

schon lange damit, daß diese auswärtigen Kunden der Stadt immer mehr fern bleiben. Dabei sind sie für unser Unternehmen lebensnotwendig."

35. Verband der Erfrischungsgetränke-Industrie Land Bremen e. V., Kirchweg 27/33, 2800 Bremen

„Anläßlich der öffentlichen Auslegung dieser Änderungen erlauben wir uns, folgende Anregungen zur Planung zu geben, um deren Berücksichtigung wir höflich bitten.

Wir sind ein Verband der Bremischen Erfrischungsgetränke-Industrie und haben 18 Mitglieder — vorwiegend mittelständische Unternehmen. Wir versorgen die Stadt Bremen mit alkoholfreien Getränken. Dabei bedienen wir den Einzelhandel, Gewerbebetriebe, Hotel- und Gastronomiebetriebe sowie auch Letztverbraucher mit unseren Produkten.

Die uns angeschlossenen Unternehmen sind auf ein angemessenes Verkehrsnetz angewiesen, da sie sonst die Versorgungsfunktionen nur unvollständig erfüllen können. Aus diesem Grunde hatten unsere Mitglieder auf die Vollendung des Tangentenvierecks große Hoffnungen gesetzt, da hiervon nach den bisher bekannten Gutachten wesentliche Verbesserungen der Verkehrsabläufe zu erwarten waren. Dies gilt besonders für die neuralgischen Punkte der Innenstadt und der Neustadt. Unsere Unternehmen berichten immer wieder von Behinderungen, die ihre Ursache darin haben, daß Straßen mit zu geringer Breite vom Durchgangsverkehr benutzt werden müssen.

Im Zusammenhang mit diesen Punkten wäre auch zu erwähnen, daß unsere mittelständischen Unternehmen in den letzten Jahren zunehmend über Kostensteigerungen klagen, die ihre Ursache in dem ungenügenden Straßenverkehrsnetz haben. Die ständigen Verkehrsbehinderungen führen dazu, daß die Belieferung der Kunden mehr Zeit erfordert, als uns aus vergleichbaren Städten berichtet wird. Gerade wir mittelständischen Unternehmen sind aber in den letzten Jahren von Kostensteigerungen betroffen gewesen, die einzelne Betriebe in ihrer Investitionsfähigkeit bereits entscheidend geschwächt haben.

Aus den vorgenannten Gründen bitten wir höflich, die Planänderungen nicht weiter zu verfolgen, sondern an den seit Jahrzehnten betriebenen Verbesserungen des bremischen Verkehrsnetzes festzuhalten. Bitte unterrichten Sie uns, in welcher Weise unsere Anregungen Ihr Interesse gefunden haben."

36. Firma Auto Elektrik Erich Schiller, Brunnenstraße 18—20, 2800 Bremen

„Wir haben die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen und möchten mit folgender Begründung dagegen Einspruch erheben.

Wir liegen mit unserem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Wir sind der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß und erheben aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Uns ist bekannt, daß wir mit unserem Betrieb ‚Bestandsschutz' genießen; doch wir sind der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit unseres Betriebes zu erhalten."

37. Firma Heinr. Wilhelm Huss + Co., Legienstraße 4, 2800 Bremen

„Hiermit erheben wir größte Bedenken gegen die 4. Änderung des Flächennutzungsplanes, den Raum Hastedt betreffend.

Die in dieser 4. Änderung aufgeführte Kreuzungsregelung Malerstraße/Stresemannstraße, die zum Teil schon erfolgt ist, hat für uns und die nachfolgend genannten Firmen schon heute größte Nachteile hinsichtlich einer leichten und unkomplizierten Erreichbarkeit unserer Geschäftsräume und Grundstücke gebracht. Unsere Proteste hinsichtlich dieser Verkehrsführung sind bis heute unbeantwortet geblieben. Im Rahmen unserer Geschäftsinteressen sind wir aber dringend auf eine schnelle Erledigung gemäß unseren Verkehrserfordernissen angewiesen.

Der in früheren Planungen vorgesehene Kreisel in Höhe Malerstraße/Stresemannstraße hätte für alle Anlieger diese unkomplizierte Erreichbarkeit gewährleistet. Für die Anwohner des linksseitigen Gebietes (aus Richtung Stadt gesehen) zwischen Steubenstraße und Thulesiusstraße ist durch die Änderung des Kreuzungsbereiches eine weitere Isolierung für Fahrzeuge aus Richtung Stadt erreicht

worden, da bis heute nicht einmal übergangsweise ausreichende Maßnahmen getroffen wurden, um Ortsunkundigen den Weg aus Richtung Stadtmitte in dieses Gebiet zu weisen.

Für alle betroffenen Betriebe steht die Frage einer Schadensersatzforderung für die bisher erlittenen Einbußen, die sich nachweislich aus dieser neuen Verkehrsführung bzw. -planung ergeben, noch zur Erörterung.

Bei einer Gesamtplanung, wie sie die 4. Änderung des Flächennutzungsplanes vorsieht, befürchten wir eine weitere Verschlechterung der Verkehrssituation auf diesem Gebiet. Wir schlagen daher vor, frühere Planungen der sog. Osttangente wieder aufzunehmen.

Für die Gemeinschaft zur Abwendung wirtschaftlicher Benachteiligungen durch ein Verkehrshindernis für Anlieger der Stresemannstraße und Legienstraße:

Ing.-Büro S. E. Bothur, Legienstr. 7 a
J. H. Fuhrken, Stresemannstr. 54
Hertie Lagerhaus, Legienstraße 16
Hupe Teppichboden, Legienstr. 6
Autohaus Husenbeth, Stresemannstr. 76
H. W. Huss + Co., Legienstr. 4
Eberhard Johns GmbH & Co. KG, Stresemannstr. 54
Seekamp-Werbung, Stresemannstr. 35
Franz Seelig, Stresemannstr. 52
Alfred Schütze Apparatebau GmbH & Co., Legienstr. 3 A
Johannes Schulz GmbH & Co., Stresemannstr. 74
Valentin Klein, Stresemannstr. 54
Wand + Boden-Fachmarkt, Stresemannstr. 54
Werbelicht KG, Stresemannstr. 60
Gummi Mayer KG, Stresemannstr. 70
‚Tegro', Runge & Co., Stresemannstr. 54."

38. Herr H. D. Stubbe, Rechtsanwalt und Notar, für Firma Diedrich Detken KG, Berliner Straße 10/12, 2800 Bremen

„In obiger Sache teile ich Ihnen mit, daß ich die Interessen der Grundstückseigentümerin des Grundstückes Berliner Straße 10/12, der Firma Diedrich Detken KG, vertrete. Meine Mandantin betreibt auf dem vorgenannten Grundstück einen mittelgroßen Gewerbebetrieb, der sich mit der Anfertigung von Sitzmöbeln beschäftigt. Der Betrieb wird auf diesem Grundstück seit 1929 betrieben.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß der Betrieb eine Vielzahl von modernen Maschinen eingesetzt hat, die nicht völlig geräuschlos arbeiten und die mit einer Beeinträchtigung der Nachbarschaft in gewissem Rahmen verbunden sind.

Für das Grundstück besteht bisher die Gewerbeklasse II, in der solche Betriebe zulässig sind. Die bisherige Planung und der bisherige Flächennutzungsplan hat auch für die Zukunft eine gleiche Gewerbeklasse vorgesehen und forderte geradezu Gewerbebetriebe für dieses Grundstück.

Dementsprechend hat die Grundstückseigentümerin ihren Gewerbebetrieb auch ausgerichtet und mit einem entsprechenden Geschäfts- und Betriebsinventar versehen.

Wenn nunmehr beabsichtigt ist, die gesamte langjährige Planung umzuändern und die bisherige Gewerbeklasse II abzuschaffen und dafür reines Wohngebiet anzuschaffen, so würde zwar der Gewerbebetrieb der Grundstückseigentümerin aufgrund des ‚Bestandsschutzes' auch weiterhin dort auf dem Grundstück verbleiben können und müssen. Jedoch würde die Existenz dieses Betriebes erheblich gefährdet werden, da möglicherweise nicht auszuschließen ist, daß Beeinträchtigungen, die in der Gewerbeklasse II ohne weiteres zulässig sind, später in einem reinen Wohngebiet auf die Nachbarschaft sich weiter auswirken und dann zu erheblichen Schwierigkeiten und Auseinandersetzungen führen könnten. Diese Schwierigkeiten würden sowohl für den Betrieb bestehen als auch für die Nachbarschaft, die ein reines Wohngebiet beziehen möchte. Die evtl. Belästigungen durch Geräusch und Gerüche werden in keinem Falle so weit herabgemindert werden können, daß Belästigungen der Nachbarschaft in einem Wohngebiet ausgeschlossen sind. Auf jeden Fall wären aber derart hohe finanzielle Aufwendungen erforderlich, um diese Belästigungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken, daß

die Existenz des mittelständischen Betriebes in jedem Falle gefährdet und eine Konkurrenzfähigkeit nicht mehr gegeben wäre.

Die Änderung eines Flächennutzungsplans darf in keinem Falle dazu führen, daß solche Existenzvernichtungen bewußt mit in Kauf genommen werden. Namens und im Auftrage meiner Mandantin erhebe ich daher Einspruch gegen die Änderung des bisherigen Flächennutzungsplans und die Abänderung der Gewerbeklasse II in reines Wohngebiet.

Eine Verlegung des Betriebes in reines Gewerbegebiet ist meiner Mandantin nicht zumutbar. Der Betrieb besteht bereits seit 1929 an Ort und Stelle und ist für die Kundschaft als dort ansässig seit Jahrzehnten bekannt. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage ist es meiner Mandantin auch nicht zuzumuten, erhebliche Beträge aufzuwenden, um eine Betriebsverlegung durchzuführen. Alle diese Momente führen dazu, daß bei einer Änderung des Flächennutzungsplans von Gewerbeklasse II in reines Wohngebiet die Grundstückseigentümerin gezwungen wäre, sich darauf einzurichten, ihren mittelständischen Gewerbebetrieb aufzugeben. Hierdurch würde wiederum ein nicht unerheblicher Anteil von Arbeitsplätzen verloren gehen. Auch würde der bremischen Wirtschaft damit nicht gedient sein, denn der Betrieb der Grundstückseigentümerin ist über die Grenzen des Landes Bremen hinaus weit bekannt und ist insbesondere auch auf dem Gebiete der Schiffseinrichtungen an der ganzen Nord- und Ostseeküste und auch in Holland bekannt."

39. Firma Karstadt Aktiengesellschaft, Obernstraße 5—25, 2800 Bremen

„Gegen die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 (Fortfall der Osttangente) erheben wir hiermit Einspruch. Es wäre für unser Unternehmen und für den gesamten Einzelhandel der Stadt Bremen unerträglich zu wissen, daß hier Entscheidungen getroffen werden sollen, durch die dem gesamten Berufsstand und somit auch der Stadt Bremen Schaden zugefügt werden würde.

Im Normalfall bemüht sich eine Stadt darum, den von außerhalb kommenden Verkehr so zu lenken, daß der Durchgangsverkehr nicht durch die Straßen der Innenstadt zu fahren braucht, sondern entsprechend umgeleitet wird, damit der für die Innenstadt notwendige Verkehr reibungslos geführt werden kann. In Bremen scheinen diese Dinge anders beurteilt zu werden, wogegen wir ganz erhebliche Bedenken haben.

Gehen Sie bitte davon aus, daß die Aktivitäten der umliegenden Ortschaften dem bremischen Einzelhandel ohnehin schwer zu schaffen machen. Wenn nun die Verkehrsprobleme in dieser Stadt immer größer werden, wandern uns ständig mehr Kunden von außerhalb ab. Das kann sich auch eine Stadt wie Bremen aus vielen Gründen nicht leisten, schon einmal davon ausgehend, daß der bremische Einzelhandel einer der größten Steuerzahler des Landes sein dürfte.

Die Attraktivität einer Stadt wird nicht allein erhalten durch die Schönheiten einiger Häuser und Plätze, sondern durch das Funktionieren aller Institutionen innerhalb dieser Stadt. Es wäre ein Jammer, wenn eines Tages der Besucherstrom durch die unverständliche Entscheidung, die Osttangente nicht mehr bauen zu wollen, diese herrliche Stadt immer mehr meiden würde."

40. Herr Dr. med. C. Mindermann, prakt. Arzt, Friedrich-Ebert-Straße 124, 2800 Bremen

„Gegen den ausliegenden Flächennutzungsplan, bei dem der Ausbau der Osttangente im Bereich des Ostertor nunmehr verhindert wird, erhebe ich Einspruch, da es meines Erachtens nicht zu verantworten ist, die Straßenführung Osttangente mit einem neuen Weserübergang für alle Zeiten zu verbauen."

41. Firma Hertie Waren- und Kaufhaus GmbH, Zentralverwaltung Bürostadt Niederrad, 6000 Frankfurt/Main 1

„Gegen die vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplanes 1967 erheben wir hiermit form- und fristgemäß Einspruch.

Wir beantragen, die vorgesehenen Änderungen abzulehnen, soweit sie die Bebauung der bislang freigehaltenen Trasse für die Osttangente (Mozarttrasse) durch eine entsprechende Änderung der Bebauungspläne zulassen würden.

Im übrigen schließen wir uns der Begründung der Arbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels im Lande Bremen e. V. vom 20. 8. 1976 vollinhaltlich an."

42. Herr Kurt Martini, Oberneulander Heerstraße 78, 2800 Bremen

„Gegen die 4 Änderungen des Flächennutzungsplanes erhebe ich Einspruch. Ich bin Eigentümer u. a. der Grundstücke Sielwall 44/46, Im Krummen Arm 1 und 3. Die Gründe hatte ich bereits in einem Schreiben vom 29. April ds. Js. an den Herrn Senator für das Bauwesen dargelegt. Wie recht ich hatte, beweist wohl der Artikel: Osterdeich wird mehr belastet . . . in Nr. 191/Weser-Kurier vom 25. August.

Aus ‚verkehrspolitischen Gründen' bietet sich die Mozart-Brücke mit der bisher vorgesehenen Trassenführung doch unbedingt an. Ich verspreche mir auch durch die bisherige Planung und deren Durchführung eine Qualitätsverbesserung des Ostertor-Stadtteils. Es ist doch jetzt für Frauen und Kinder gefährlich, in dieser Gegend abends auf die Straße zu gehen.

Kopie meines vorgenannten Schreibens füge ich bei."

Anlage zum Schreiben des Herrn Kurt Martini

An den
Herrn Senator für das Bauwesen
2800 Bremen

29. April 1976

Betreff: Vordruck für die Verkehrsplanung

Den Vordruck habe ich wunschgemäß ausgefüllt. Ich möchte bei dieser Gelegenheit noch meine Stellungnahme zur Verkehrsplanung geben.

Hier werden umfangreiche Fragebögen ausgefüllt und es werden Erhebungen angestellt. Eine Lösung wie sie sich für den Remberti-Kreisel dringend anbietet (mit Mozart-Trasse/Mozart-Brücke) wird nicht durchgeführt. Als Anlage überreiche ich 2 Fotokopien von Skizzen, die in den Bremer Tageszeitungen erschienen sind. Diese Skizen bringen doch den Beweis, daß nur die dort angegebene Straßenführung für den Verkehrsexperten die einzig richtige ist.

Wenn es darum geht einige wirklich bemerkenswerte Hausfronten zu erhalten, so könnten diese an den neuen Straßen wieder neu errichtet werden. (Siehe z. B. Danzig/Langgasse und Markt.) Diese Planung würde den kommenden Genrationen dienen, eine andere Entscheidung dient nur den Interessen einzelner Anwohner. Sicher bedarf es einer sehr sorgfältigen Prüfung dieser Frage, um nicht Schaden für Generationen zu verursachen.

Mit freundlichem Gruß
gez. Kurt Martini

43. Verein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e.V.,
Ostertorsteinweg 101, 2800 Bremen

„Die vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplanes 1967 halten wir, soweit sie den Fortfall der Osttangente betreffen, für bedenklich. Für richtig halten wir vielmehr die Beibehaltung der Osttangente und eine auf sie ausgerichtete Sanierungsplanung im Ostertor.

Begründung:

Die Notwendigkeit des sog. Tangentenvierecks (2 x 2,5 km) ist seit 1949, dem Jahr, in dem die Bürgerschaft hierzu den ersten Beschluß gefaßt hat, damit begründet worden, daß dem Verkehr, der nicht Ziel oder Quelle in der Innenstadt hat, zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes und der Brückenköpfe an der Weser ein leistungsfähiges System von Hauptverkehrsstraßen angeboten werden muß, und daß umgekehrt das Tangentenviereck mit seinen radialen Verbindungen zum Fernstraßennetz geeignet ist, den im Raum der City entstehenden Verkehr schnell und reibungslos, an den Wohnquartieren vorbei, an seine Ziele zu bringen.

Diese planerischen Erwartungen und Ziele haben sich nach Ausführung der Nord-, West- und Südtangente erfüllt.

Darüber hinaus läßt sich feststellen, daß nicht nur die allgemeine Verkehrsberuhigung in der Altstadt-City, sondern daß auch die Schaffung des Fußgängerbereichs in der Altstadt ohne eine Abschirmung durch das Tangentenviereck nicht möglich gewesen wäre.

Da die entsprechende Abschirmung der Innenstadt im Osten und insbesondere die für die Gesamtstadt und viele Stadtteile wichtige Verbindung zwischen dem Siedlungsschwerpunkt im Nordosten und dem linken Weserufer sowie der Innenstadt ohne Belastung der bekannten neuralgischen Punkte noch nicht gelöst ist, muß das System des Tangentenvierecks vollendet werden, um die Entlastung des Straßen-

netzes auf dem rechten Weserufer (Bahnhofsvorplatz, Herdentor, Wall sowie Bismarckstraße, Hamburger Straße, Ostertorsteinweg, Osterdeich) und auf dem linken Weserufer (Fr.-Ebert-Straße) sowie der Brückenköpfe auf beiden Seiten zu erreichen.

Daß dies im Ostertor nur in Abstimmung mit der Sanierungsplanung geschehen kann, ändert nichts an diesen verkehrlichen Zwängen. Die vom Senator für das Bauwesen seinerzeit aufgestellte Planung hat gezeigt, daß beides — die Sanierungsplanung und die Verkehrsplanung — unter vertretbaren Bedingungen möglich ist.

Hiergegen ist von den Gegnern der Osttangente eingewendet worden:

1. daß die Einwohnerrichtzahl von 750 000 auf 530 000 bis 580 000 E reduziert worden ist,
2. daß eine dezentrale Struktur der Gesamtstadt angestrebt werden muß,
3. daß dem ÖPNV der Vorrang gebühre,
4. daß eine Störung der Beziehung Altstadt-Ostertor und eine Zerstörung dieses Quartiers vermieden werden muß,
5. daß eine Verbindung über Kirchbachstraße, Georg-Bitter-Straße, Werderbrücke und Fortsetzung auf dem linken Weserufer einen ausreichenden Ersatz bildet.

Diese Einwände gegen eine Beibehaltung der Planung der Osttangente ziehen jedoch nicht, denn sie gehen teils von falschen Voraussetzungen aus, teils enthalten sie falsche Folgerungen und teils sind sie schließlich schlicht falsch.

Zu 1. Eine Reduzierung der Einwohnerrichtzahl zieht keineswegs eine entsprechende Reduzierung der Anzahl der Arbeitsplätze, der Kunden und Besucher, der zugelassenen Kraftfahrzeuge und der gefahrenen km nach sich. Im Gegenteil: Die Schrumpfung, die ja schon eingesetzt hat, hat ihren Grund überwiegend darin, daß Menschen unter Beibehaltung ihres Arbeitsplatzes in Bremen in das Umland ziehen, wo ihnen keineswegs, wie das in Bremen teilweise möglich wäre, ein öffentliches Nahverkehrsmittel angeboten werden kann; sie werden vielmehr in gleichem Maße, eher noch vermehrt, auf den Pkw angewiesen sein, was seine Auswirkungen auf den Berufs- und Besucherverkehr haben wird.

Zu 2. Der Gedanke der dezentralen Struktur ist in Bremen nicht neu, er ist vielmehr seit Jahrzehnten die Form der Stadtentwicklung gewesen, die nach dem Kriege durch eine entsprechende Planung auch noch bewußt unterstützt wurde. So gesund dieses Prinzip ist, so dürfen doch an seine weitere Anwendung in diesem Zusammenhang keine zu hohen Erwartungen und damit keine falschen Hoffnungen geknüpft werden. Daß durch eine vernünftige Zuordnung von Arbeitsplatz und Wohnung Verkehr vermieden werden kann, weil er gar nicht erst entsteht, ist eine alte Erfahrung. Ebenso steht aber fest, daß auch die beste Zuordnung mit Sicherheit nur für ein Familienmitglied die erwünschten Folgen mit sich bringt. Schon eine berufstätige Hausfrau kann andere, der Ordnung widerstrebende Wünsche haben und erst recht wird das bei den Kindern der Fall sein, die ins Berufsleben eintreten.

Auf die Frage der Beibehaltung oder des Fortfalles der Osttangente würde aber eine gewisse Reduzierung des Berufsverkehrs, selbst wenn sie als Folge von Dezentralisationen eintreten sollte, keinen nennenswerten Einfluß haben. Bei der Anwendung dieses Prinzips muß aber auch bedacht werden, daß gerade eine Dezentralisation positive Ergebnisse nur bringen kann, wenn die dezentralen Kerne untereinander und mit der Stadtmitte durch ein leistungsfähiges Straßennetz verbunden sind. Im übrigen hat jede Dezentralisation ihre Grenzen dort, wo ihre Anwendung die Mobilität der Menschen und die ihnen in der Stadt gebotene Wahlfreiheit beeinträchtigen würde.

Zu 3. Das Bestreben, Autofahrer vom Auto in ÖPNVmittel zu locken, ist in Bremen ebenfalls keineswegs neu und hat auch schon zu gewissen Erfolgen geführt. Es gibt hier aber Grenzen, die man sehen muß. Sie liegen einmal im Räumlichen, denn man wird nur denjenigen Autofahrer, der eine Wohnung in zumutbarer Entfernung von einer Haltestelle hat, mit Erfolg ansprechen können, auf alle anderen, insbesondere die, die im Umland wohnen, sollte man gar nicht erst hoffen. Die Grenze liegt aber auch im Ökonomischen, denn neue Linien und einen engeren Haltestellenabstand wird man kaum noch schaffen können. Alle anderen denkbaren Maßnahmen zur Hebung der Attraktivität der ÖPNVerkehrsmittel wie z. B. die 2. Ebene zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und zur Sicherung der Einhaltung des Fahrplanes würden Investitionen von indiskutabler Höhe erfordern.

In diesen Zusammenhang gehört auch der Hinweis, daß durch eine Osttangente die neuralgischen Punkte Bahnhofsvorplatz und Weserbrückenköpfe — um nur diese zu nennen — vom Kfz-Verkehr entlastet werden würden, was einer besseren Abwicklung des ÖPNV unmittelbar zugute käme.

Zu 4. Bei einem Bau der Osttangente von einer Zerstörung des Ostertors und von einem Abschnüren der Beziehung Altstadt-Ostertor zu sprechen, heißt bewußt Polemik treiben. Denn im s. Z. geplanten Endzustand nach Fertigstellung der Tunnelstrecke würde auf eine Länge von ca. 300 m, nämlich zwischen den Straßen Humboldtstraße/Häfen und St.-Pauli-Straße/Th.-Körner-Straße keinerlei Beeinträchtigung des Quartiers durch Fremdverkehr mehr bestehen, so daß sich die Beziehungen zur Altstadt — was immer man darunter verstehen mag — ungestört würden bestehen bleiben bzw. entwickeln können. Für eine Einrichtung von Fußgängerstraßen im Ostertor wären dann jedenfalls die nötigen Voraussetzungen geschaffen im Gegensatz zu einem Zustand ohne Osttangente, bei dem der zwangsläufig weiter durch das Quartier fließende Fremdverkehr das verhindern würde. Zu beiden Seiten einer Osttangente vollends würde sich schon bei einem denkbaren Teilausbau der Osttangente eine Verkehrsberuhigung ergeben und damit die Voraussetzung für ein ungestörtes Eigenleben des Ostertor viel eher und besser als im derzeitigen Zustand bzw. dem ohne Osttangente.

Zu 5. Das Angebot eines Ausweichens nach Osten auf die Werderbrücke mit ihren Zufahrtsstraßen auf beiden Weserufern stellt keine Alternative dar, auch wenn man einige dieser Zufahrtsstraßen ausbauen und die Brücke verbreitern würde, denn der Abstand der Werderbrücke von der Altstadt bringt es mit sich, daß die Brücke nur weniger als ein Drittel (5 % zu 16 %) des Verkehrs einer Brücke im Zuge der Osttangente auf sich ziehen würde.

Außerdem würde — und das erscheint mindestens ebenso gravierend — dann eine Verkehrsberuhigung im Gebiet zwischen Contrescarpe und Benningsenstraße nicht eintreten können, denn diese Gebiete blieben mit Fremdverkehr weiterhin belastet, ebenso wie die Straßen Bismarckstraße, Osterdeich, St.-Jürgen-Straße (Große Krankenanstalten) und Dobben/Sielwall. Die Befürworter einer ‚Osttangente' über die Werderbrücke wehren sozusagen alle befürchteten Belästigungen vom Ostertor ab und muten sie anderen Quartieren zu, ohne daß man diese, wie das Ostertor, durch technische Maßnahmen, wie die Untertunnelung, schützen könnte. Die Länge der so zusätzlich belasteten Straßen und die Anzahl der betroffenen Menschen liegt hier aber mit Sicherheit weit höher, als die der im Ostertor bei einem Bau der Osttangente direkt Betroffenen.

Folgerungen:
Halten so die Gründe gegen eine Osttangente einer nüchternen und kritischen Nachprüfung nicht stand, so kommt noch hinzu, daß bei den bisherigen Diskussionen Unvollständigkeiten der Betrachtung und zu viele emotionelle Wertungen festzustellen sind.

Auch wenn man den Gegnern der Osttangente nur lautere Motive unterstellt, so kommt man doch nicht um die Feststellung herum, daß ihrer Argumentation (‚keine Trasse durch Wohngebiete') eine ebenso ungenaue wie überdimensionierte Autofeindlichkeit zugrunde liegt. Die Gegner der Osttangente übersehen nämlich, daß es irreal ist, die Bedeutung des Autos für den Menschen einfach wegdiskutieren zu wollen. Die zahlreichen Belästigungen und Gefährdungen, die von einem unvernünftigen Gebrauch des Autos ausgehen, sollen keineswegs verniedlicht werden. Aber die Beziehungen, die heute und auf absehbare Zeit zwischen dem Menschen und dem Auto bestehen, sind einfach ein Faktum, das man sehen und richtig werten muß. Tut man das, so kommt man zwingend zu dem Ergebnis, daß unsere Gesellschaft das Auto sowohl bei der Arbeit als auch in der Freizeit braucht und daß ihm deshalb der gebührende Platz bei planerischen Überlegungen eingeräumt werden muß. Die Annehmlichkeiten, die das Auto bietet, werden von den Menschen so hoch eingeschätzt, daß sie bereit sind, für das Auto Opfer in einem Maße zu bringen, wie man das bisher nicht für möglich gehalten hätte. Wer hier Zweifel haben sollte, der sei an die Erscheinungen zwischen Ende 1973 (Ölpreiskrise) und Frühjahr 1976 (Boom der Kfz-Zulassungen) erinnert!

Hier muß außerdem noch darauf hingewiesen werden, daß ein Zustand mit verkehrsgerecht ausgebauter Osttangente viel umweltfreundlicher wäre als ein Zustand ohne Osttangente, denn die Osttangente würde kürzere Wege ermöglichen und könnte ohne Halt durchfahren werden. Die viel längeren Strecken, die der Kfz-Fahrer zu bestimmten Zielen bei einem Zustand ohne Osttangente zu fahren hat und auf denen er gezwungen ist, an zahlreichen Stellen zu halten und wieder

anzufahren, ergeben für die Umwelt viel höhere Gefährdungen und Belästigungen und tragen diese — verstärkt noch durch den unvermeidlichen Schleichverkehr — weithin durch Wohngebiete.

Bei der Argumentation über das Für und Wider der Osttangente hat bisher der Berufsverkehr und seine Spitze zu sehr im Vordergrund gestanden. Außer ihm gibt es aber auch einen Wirtschaftsverkehr, der nicht nur technische, sondern auch eine ökonomische Bedeutung hat. Die Wirtschaft braucht nämlich den Pkw und den Lkw für die Flächenbedienung, hier kann sie nicht auf Schiene oder ÖNV ausweichen.

Je leistungsfähiger ein Straßennetz in einer Großstadt ist und je kürzer und glatter die Wege zu den gesuchten Zielen sind, um so ökonomischer kann die Wirtschaft arbeiten, um so besser kann sie mit der Wirtschaft anderer Länder konkurrieren, um so sicherer sind die Arbeitsplätze, um so höher sind die Steuereinnahmen, um so besser sind die Mittel für soziale und kulturelle Aufgaben gesichert. Gerade die Osttangente und die in ihrem Zuge geplante citynahe Weserbrücke sind ein gutes Beispiel dafür, wie sorgfältig die Belange der Gesamtstadt und die der Betroffenen gegeneinander abzuwägen sind, will man Gefahren für die Entwicklung bannen und Möglichkeiten für die Zukunft offenhalten.

Faßt man diese Überlegungen zusammen, so ergibt sich zwingend, daß die Osttangente nicht aus der Planung gestrichen werden darf. Damit soll keineswegs einer sofortigen Herstellung des Endausbaues das Wort geredet werden — wir halten im Gegenteil eine abschnittweise Realisierung dieser Planung für sehr wichtig und behalten uns vor, zu gegebener Zeit mit Vorschlägen zu kommen — aber es muß mit Ernst und Nachdruck auf die für die Zukunft notwendige Sicherung der Entwicklung hingewiesen werden und auf die Schäden und Gefahren, die drohen, wenn heute aus zu enger Sicht ‚Trassen verbaut' werden.

Wir bitten daher Bürgerschaft und Senat, die vorgeschlagenen Änderungen des Flächennutzungsplanes, wie sie derzeit öffentlich ausliegen, nicht vorzunehmen und die Beschlüsse gegen einen Bau der Osttangente unter Berücksichtigung der seit Ende 1973 gemachten Erfahrungen überprüfen zu lassen."

44. Firma Otto Martini, Bremen, Im Krummen Arm 1

„Wie wir uns heute bei Ihnen in der Dienststelle überzeugen konnten, sind wir als Firma von dem neuen Flächennutzungsplan unmittelbar betroffen und müssen gegen die vorgesehene Regelung unseren Protest einlegen.

Durch die Ausweisung der Straßen: Körnerwall, Blücher-Straße, Auwigstraße usw. als reines Wohngebiet, steht zu befürchten, daß das bisher ohnehin von uns sehr schlecht zu erreichende Möbellager in der Auwigstraße durch die vorgesehene Ausweisung mit Wohngrundstücken noch schlechter zu erreichen sein wird.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, daß der lebhafte Lkw-Anliefer- und Abladeverkehr, ebenso der lebhafte Verkehr mit unseren Geschäfts-Pkw's empfindlich gestört wird im Bereich Sielwall/Im Krummen Arm. Um einen ordnungsgemäßen Geschäftsbetrieb aufrecht erhalten zu können, ist es deshalb zwingend erforderlich, daß hier unseren berechtigten Wünschen entgegengekommen wird, indem man vernünftige Parkbuchten baut, um die Anliefer- und Abladetätigkeiten ordnungsgemäß durchführen zu können.

Nur wenn hierüber eine einwandfreie schriftliche Zusage Ihrerseits vorliegt, wären wir bereit, unseren Einspruch zurückzunehmen.

Als Alternative würde sich anbieten, daß Sie uns ein geeignetes Freigelände zuweisen, so daß die Möglichkeit gegeben ist, den Betrieb umzusiedeln.

Eine Bereitschaft dazu ist grundsätzlich vorhanden, bedingt aber eine sehr großzügige Handhabung durch Sie

1. durch Beschaffung eines geeigneten Grundstückes

2. durch günstige Finanzierungsbedingungen.

Auch unter diesen Aspekt würden wir unseren Einspruch zurückziehen."

45. Herr Friedrich Keller. Baudirektor i. R., Bremen 70, Schönebecker Kirchweg 6
„Ich erhebe Einspruch gegen den Wegfall der Osttangente.

Diese Osttangente ist Teil eines Tangentenvierecks und dieses wiederum Herzstück eines Verkehrslinienplanes als Ergebnis eines Planungs- und Durchführungs-

verfahrens in den fünfziger Jahren; es bezog Untersuchungen früherer Planer mit ein, wurde nach jahrelangen Vorarbeiten von einheimischen und auswärtigen, nicht der Verwaltung angehörenden Gutachtern abgesegnet, schließlich im Einvernehmen mit fast allen Trägern öffentlicher Belange konzipiert und zu guter Letzt von Senat und Bürgerschaft beschlossen.

Nachdem viele Millionen verbaut wurden, um ¾ des Tangentenvierecks zu Stande zu bringen, soll nunmehr das letzte Stück der Trasse umgewandelt werden in Wohngebiet und Ähnliches

Als Gründe für die vorliegende Planung werden ausgeführt:

1. Grundsätze zur Stadtentwicklung 1975,

2. Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975—1985,

3. die Einwohnerzahl sei gesunken,

4. Immissionsschutz setze neue Maßstäbe,

5. das Verkehrsaufkommen könne von vorhandenen Straßen aufgenommen werden.

1. und 2. mögen zukunftsträchtige Planungsabsichten sein, sind aber nicht geeignet, derart einschneidende Veränderungen zu rechtfertigen.

3. ist unrichtig, solange die Anzahl der neu zugelassenen Pkw von Jahr zu Jahr steigt.

4. Immissionsschutz ist allenfalls eine Geldfrage, aber kein Grund eine gute Planung nicht zu Ende zu führen und schließlich 5. wer glaubt das außer Ihnen?" Ganz außer Acht gelassen scheint der Umstand, daß Bremen seinerzeit Grundflächen erwarb, um eine Hauptverkehrsstraße zu bauen, ein die private Nutzung zweifellos überragendes öffentliches Interesse, wenn diese Nutzung aber aufgehoben ‚und' in eine, der früheren gleichen oder ähnlichen umgewandelt wird, kann der frühere Eigentümer Rückerstattung verlangen. Ich bezweifle, daß solchem Begehren mit Erfolg widerstanden werden kann.

Mein Einspruch gegen die Planung entspringt keinen irgendwie gearteten persönlichen Interessen, sondern gründet sich ausschließlich auf die Erfahrungen meiner 17jährigen Dienstzeit als Amtsleiter des Stadtplanungsamtes (1950 bis 1967). Sie sollten im ureigensten Interesse der Stadtgemeinde Bremen von einer Weiterverfolgung dieser Planung Abstand nehmen."

46. Herr Friedrich Köster, Bremen, Hermann-Allmers-Straße 10

„Ich erhebe hiermit Einspruch gegen die — 4 — Änderungen des Flächennutzungsplanes.

Es wäre bar jeder Einsicht und Vernunft, wenn endgültig das Projekt Osttangente mit der Mozart-Brücke in die Schublade gelegt würde.

Einsichtige Stadtplaner haben nicht nur bereits vor 1939, sondern auch nach 1949 dieses Projekt nicht nur gutgeheißen, sondern bereits in Planung gehabt. Meines Wissens sind bereits vor dem letzten Krieg Grundstücke seitens des Staates angekauft worden. Es ist mir unverständlich, daß nachdem die derzeitigen verantwortlichen Stellen die Durchführung des Projektes Osttangente-Mozartbrücke (man sprach bereits von der Wilhelm-Kaisen-Brücke) bereits vorangetrieben hatten, schließlich sich dem Diktat eines Kommunalpolitikers gebeugt haben.

Noch ist es nicht zu spät. Vielleicht finden sich noch einsichtge Fachleute, die dieses wichtige Projekt in der geplanten Form durchführen."

47. Herr Lüder Holste, Bremen, Retbergweg 10

„Hierdurch erhebe ich Einspruch gegen die 4 Änderungen des Flächennutzungsplanes und ganz besonders gegen den Wegfall der Osttangente, die bereits im Jahre 1959 durch Bebauungsplan beschlossen wurde.

Durch die Änderung werden wieder (wie schon so häufig in Bremen) öffentliche Gelder verschleudert! Einen bereits vorhandenen Kreisel wieder zu bebauen, spottet jeder Beschreibung. Es steht fest, daß das Verkehrsproblem zur Innenstadt ein Chaos ist. Es wird daher höchste Zeit, daß die Osttangente endlich gebaut wird, um den Durchgangsverkehr vom Westen zur Neustadt und umgekehrt aufzunehmen.

Ich bitte daher, wie seinerzeit beschlossen, mit der 1. Baustufe zu beginnen."

48. Firma Ernst H. Kirschnick GmbH & Co., Bremen, Hastedter Heerstraße 208-210

„Wir haben die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen.
Unser Betrieb liegt in dem von der Änderung betroffenen Gebiet.

Wir sind der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß und erheben vorsorglich aus betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Uns ist bekannt, daß wir mit unserem Betrieb ‚Bestandsschutz' genießen; doch sind wir der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit unseres Betriebes zu erhalten."

49. Sanitätshaus Oesterreich, Inh. Alfred Giesau, Bremen, Wulwestraße 5

„Ich erhebe hiermit Einspruch gegen die vorgesehene Herabstufung von gemischten Bauflächen auf Wohnbauflächen im Ostertorgebiet. Dieses dürfte nach meiner Ansicht im Gegensatz zur Sanierung vollkommen überflüssig sein."

50. Firma Bielefeld & Sohn, Internationale Spedition, Bremen,
Ostertorsteinweg 57 A (St.-Paulihof)

„Wir sind ein im Sanierungsgebiet Ostertor ansässiger Gewerbebetrieb mit über 60 Mitarbeitern und halten den Fortfall der Mozarttrasse für einen nicht wieder gutzumachenden Fehler. Begründung:

1. Das mit Millionenaufwand zu über 75 % fertiggestellte Tangentenviereck bleibt unvollendet und büßt dabei mehr als die fehlenden 25 % an Wirkung ein, da das Ganze mehr wert gewesen wäre, als die Summe einzelner Teile.

2. Das Ostertorviertel leidet weiterhin unter einem nicht zu vermeidenden Durchgangsverkehr, der sich durch ungeeignete Straßen quält und sich selbst sowie die Anwohner des Viertels behindert, belästigt und gefährdet. Außerdem wird dadurch gleichzeitig der Anlieger- und Erschließungsverkehr des Viertels unzumutbar beeinträchtigt, und zwar sowohl der private als auch der gewerbliche.

Diese Probleme treffen im übrigen für die in der Neustadt von diesen Planungen erfaßten Gebiete gleichermaßen zu.

3. Die Mozarttrasse wäre durchaus in einer auch für die privaten Anwohner des Ostertors günstigen Weise, ohne Beeinträchtigung des althergebrachten Ortscharakters realisierbar gewesen; aufgestelzt wie die Bahnhofhochstraße hätte sie weder das Viertel zerschnitten, noch Anwohner gefährdet. Bäume neben der Trasse hätten zusätzlich die Emissionen der Fahrzeuge abfangen können, so daß schließlich vier Autos auf der Hochstraße weniger Gefährdung und Belästigung bedeutet hätten als ein Auto auf den niveaugleichen, alten Straßen des Viertels. Auch die Beseitigung von Bausubstanz wäre Dank der jahrzehntelangen Vorbereitung und Freihaltung der Trasse minimal geblieben.

Aus alledem folgt, daß der Fortfall der Trasse den Bestrebungen nach einem Erhalt des Ostertorviertels als angenehmes, autoarmes Wohngebiet ebenso schadet, wie den Belangen des allgemeinen Stadtverkehrs."

51. Firma Nikolai Esau, Holzwerkstätten, Kirchweg 200, 2800 Bremen

„Gegen den obigen Flächennutzungsplan erhebe ich hiermit in aller Form Einspruch.

Ich liege mit meiner Tischlerei auf dem Gelände der Firma Koch + Bergfeld direkt an dem kleinen Park, der als Naherholungsgebiet ausgewiesen wird.

Wenn ich mit meinem Betrieb auch ‚Bestandsschutz' genieße, so befürchte ich doch, daß mir Auflagen gemacht werden, die ich finanziell nicht erfüllen kann, ohne die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu gefährden. Ich habe diesen Betrieb vor 2 Jahren mit Hilfe von E.R.P.-Mitteln übernommen, nicht zuletzt, um die Arbeitsplätze von ca. 15 Arbeitnehmern zu erhalten. Durch den neuen Flächennutzungsplan sehe ich diese Arbeitsplätze stark gefährdet.

Sollte der Flächennutzungsplan in der jetzigen Form verwirklicht werden, könnte ich mich gezwungen sehen, mich mit meinem Betrieb an den Bremer Randgebieten (Niedersachsen) anzusiedeln."

52. Firma H. F. Finke & Co., Eisengroßhandel, Buntentorsteinweg 134, 2800 Bremen

„Gegen diese Änderung möchten wir unsere erheblichen Bedenken anmelden. Mit

diesem Flächennutzungsplan ist es doch nicht mehr möglich, die Anbindung der Neuenlander Straße und die Anbindung des Rembertikreisels an die Mozarttrasse vorzunehmen.

Im Jahre 1969 wurde uns im Verlaufe einer vom Amt für Beiratsangelegenheiten Süd einberufenen Einwohnerversammlung des Buntentorsteinweges Pläne über die Führung dieser Trasse mit der Anbindung des Buntentorsteinweges an diese Trasse gezeigt. Im Verlauf dieser Versammlung wurde auch über Details diskutiert. Zu diesem Zeitpunkt befaßten wir uns mit der Planung zur weiteren Bebauung unseres Grundstückes am Buntentorsteinweg. Es standen auch Pläne zur Verlagerung unseres Betriebes zur Diskussion. Nachdem wir jedoch über die schon weit vorgeschrittenen Pläne der Mozarttrasse informiert wurden, fiel bei uns die Entscheidung: ‚Ausbau des Betriebes am Buntentorsteinweg', und zwar mit den Beweggründen, daß ein verkehrsgünstig und im Stadtgebiet gelegenes Handelsunternehmen unserer Art für die Belieferung von Baustellen und Handwerksbetrieben im Stadtgebiet Bremens durchaus seine Berechtigung hat.

Wir haben daher mit großem Interesse die Diskussion für und gegen die Mozarttrasse verfolgt, und haben schließlich mit Erstaunen und Verwunderung die Entscheidung vernommen, daß die Mozarttrasse nicht mehr gebaut werden soll.

Mit der Änderung des Flächennutzungsplanes soll jetzt wohl noch der Schlußstrich unter diesen Vorgang gezogen werden, damit der Bau dieser Trasse in Zukunft nicht mehr möglich ist. Wenn der Bau dieser Trasse mit der vorgesehenen Anbindung des Buntentorsteinweges nicht mehr erfolgt, werden wir unsere Waren mit erheblichen Mehrkosten zu unseren Kunden transportieren müssen. Die erheblichen Investitionen müßten außerdem auf ihren Nutzen überprüft werden. Wir werden daher die Frage einer Entschädigung zu gegebener Zeit aufgreifen müssen, da die seinerzeitigen Planungsunterlagen die Grundlagen für den Ausbau unseres Betriebes gewesen sind."

53. Herr Dr.-Ing. Franz Rosenberg, Senatsdirektor a. D., Schwachhauser Ring 88, 2800 Bremen

„Ich trete den Bedenken und Anregungen, die der Verein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen in obiger Sache vorgetragen hat, bei und tue das mit besonderem Hinweis auf Punkt ‚Folgerungen' auf Seite 4 und 5 des Schreibens dieses Vereins.

Ergänzend füge ich hinzu:

Es entspricht — und das nicht erst seit gestern — allgemeiner Erfahrung, daß der Erfolg beim Städtebau am sichersten über die Verfügbarkeit über Grund und Boden zu erreichen ist. Nachdem der Bebauungsplan für die Osttangente im Jahre 1959 beschlossen worden war, hat die Verwaltung durchaus erfolgreich weite Flächen zwischen Remberti-Kreisel und Osterdeich erworben, heute befinden sich im Trassenbereich der Osttangente nur noch wenige Grundstücke in Privatbesitz. Dieser Zustand wurde bisher völlig richtig als die selbstverständliche Arbeit der Verwaltung in Ausführung eines Bürgerschaftsbeschlusses betrachtet.

Nachdem dieser Beschluß nun aber offenbar abgeändert werden soll, stellt sich die Tatsache, daß die Stadt über umfangreiche und zusammenhängende Flächen verfügt, aber nicht mehr einfach als selbstverständlich dar, sondern als eine städtebauliche Chance, deren Bedeutung für Ostertor und Innenstadt nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Wie das Nutzungs- und Verkehrskonzept des beauftragten Planers und die ersten Entwürfe für Bebauungspläne zeigen, besteht offenbar die Absicht, die derzeit im Eigentum der Stadt befindlichen Flächen sämtlich zu privatisieren und möglichst schnell wieder zu bebauen.

Ich halte das für sehr bedenklich und warne dringend davor, so zu verfahren, nicht etwa vordergründig allein deshalb, weil ich im Gegensatz zu den offiziellen Planern und ihren Auftraggebern die Osttangente für technisch notwendig halte, sondern ebenso sehr aus komplexen Einsichten heraus, die ich mir in langjährigem Umgang mit der Materie Stadtentwicklung und Stadtplanung erworben habe:

Das Leben einer Stadt hat einen langen Atem, bestimmte Bezüge und Gesetzmäßigkeiten überdauern Legislaturperioden ebenso wie das Wirken einzelner Planer. Diese Erkenntnis ist vorübergehend unter dem Druck, aber auch in der Euphorie der Jahre etwa zwischen 1948 und 1965 in Vergessenheit geraten, denn in dieser Zeit konnten auch große und weitgespannte städtebauliche Planungen alsbald

realisiert werden. Seit einigen Jahren aber sind langsames Wachstum, Stillstand oder Schrumpfung als Bedingungen im Stadtleben zu Realitäten geworden.

Städtebauliche Planung ist nicht mehr ein möglichst schnelles Fixieren vor einem alsbaldigen Bau, sondern das Erarbeiten von möglichst elastisch gehaltenen Konzepten und deren ständiges Angleichen an die Entwicklung, wobei immer nur das rechtsverbindlich fixiert wird, was wirklich alsbald realisiert werden kann.

Eine solche seit Jahrzehnten bestehende Aufgabe in der Stadtentwicklung in Bremen ist die Herstellung einer besseren Verbindung zwischen Osten, Innenstadt und linkem Weserufer. Letzte Löung gemäß Bebauungsplan aus dem Jahre 1959: Osttangente.

Der Entschluß, keine ‚Trasse' durch das Ostertor zu führen, ist — wie das von seinen Befürwortern auch nicht geleugnet wird — ursprünglich und auch heute noch überwiegend emotional motiviert und stützt sich auf Prognosen und Hoffnungen. Die Argumente für den Bau einer Osttangente stützen sich demgegenüber auf Erfahrungswerte und lassen sich rational begründen. Außerdem steht das Ergebnis der großen Verkehrszählung 1975 noch aus, von dem hierzu sicher noch viel Interessantes zu erwarten sein wird.

Wenn nun aber — aus welchen Gründen auch immer — keine Osttangente gebaut werden soll und die erworbenen Flächen reprivatisiert werden sollen, dann wird in scheinbar konsequentem Handeln die Lösungsmöglichkeit für einen zweifellos vorhandenen Bedarf verbaut. Denn es würde allen in Bremen und anderswo gemachten Erfahrungen widersprechen, ginge man davon aus, daß mit dem ‚Verbauen der Trasse' auch der Bedarf nach einer zusätzlichen Verbindung eliminiert worden sei. Eine Osttangente über die Werderbrücke ist hier keine Alternative. Die Gründe dafür sind im Einzelnen im Schreiben des Vereins für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e.V. aufgeführt, auf die hier verwiesen wird. Wenn der Gesetzgeber in der gegebenen Situation zu dem Entschluß kommt, zwischen 1975 und 1985 keine Osttangente zu bauen, so ist dieses Setzen von Prioritäten nicht nur sein gutes Recht, sondern förmlich seine Pflicht. Ich warne jedoch dringend davor, diesem Entschluß ein Verbauen der ‚Trasse' folgen zu lassen.

Ich empfehle vielmehr, die Gunst der Verfügbarkeit über weite Flächen im Bereich der Osttangente zu nutzen, den Bebauungsrand gemäß dem geltenden Bebauungsplan festzulegen und den Sanierungsplan und den Sozialplan entsprechend auszuarbeiten. Das wird ohne Zweifel ohne soziale Härte möglich sein. Sobald die Verkehrszählung 1975 ausgewertet worden ist, sollte der Beschluß, die Osttangente nicht zu bauen, erneut geprüft werden.

Ergibt sich dabei der Bedarf nach einer Osttangente — wie ich das annehme — dann sollte deren abschnittsweise Ausführung bis zum Osterdeich als Aufgabe der nächsten Legislaturperioden konzipiert werden. Sollte sich aber wirklich ergeben, daß für eine Osttangente überhaupt kein Bedarf festzustellen ist, dann würde eine nichtbebaute, inzwischen aufgeräumte und womöglich teilweise interimsmäßig begrünte ‚Trasse' als Freifläche für das spezifische Leben im Ostertor ein besserer Beitrag sein als eine weitere Bebauung und für die Gesamtstadt die Chance bewahren, für künftige Entwicklungen verfügbar zu sein — auch für solche, auf die wir bisher nicht gekommen sind!

Ich empfehle deshalb, den Faktor Entwicklung im Sinne meiner Ausführungen stärker zu berücksichtigen als das bisher geschehen ist und im Flächennutzungsplan die Verkehrsfläche der Osttangente beizubehalten."

54. Firma Norddeutscher Fußbodenbau, Vor dem Steintor 37, 2800 Bremen

„Der Verein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e.V., 2800 Bremen, Ostertorsteinweg 101, hat Ihnen in einem ausführlichen Schreiben dargelegt, warum die Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 nicht akzeptabel ist.

In einem Schreiben, das wir vor einigen Tagen an den Weser-Kurier gerichtet haben, hatten wir auf die Problematik — gerade des Lkw-Verkehrs — hingewiesen.

Wir sind ein Betrieb mit starkem Lkw-Verkehr.

Für uns wäre die Änderung des Flächennutzungsplanes, schlicht gesagt, eine Katastrophe."

55. Firma Friedrich A. Flamme, Möbelgroßhandlung, Ostertorsteinweg 84/85, 2800 Bremen

„Ich erhebe Einwendungen gegen die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 ‚Ostertor' und bitte Sie, am bisherigen Nutzungsplan festzuhalten.

Die Änderung besagt, daß der Ostertor als bisheriges Gewerbegebiet ein Mischgebiet würde, und ich bin der Meinung, daß die Gegebenheiten eines Mischgebietes auf Dauer nicht für meinen Betrieb ausreichen. Ich unterhalte u. a. ein Lagerhaus mit entsprechendem Anlieferer- und Abhol-Verkehr, der sich nicht ausschließlich auf eigenem Grund und Boden abwickeln läßt.

Im übrigen reicht der Bestandsschutz für meine Firma nicht aus. Die Möglichkeiten der Weiterentwicklung meines Unternehmens müssen bestehen bleiben, zumal es sich bei meiner Bremer Niederlassung um das Stammhaus mit der Geschäftsleitung für alle 21 Niederlassungen meines Unternehmens in der Bundesrepublik handelt.

Von der Osttangente und dem St.-Pauli-Durchbruch verspreche ich mir eine wesentliche Verbesserung der Verkaufsabläufe im Ostertorviertel, und ich hoffe, daß darüber noch nicht das letzte Wort gesprochen worden ist und die seit Jahrzehnten bestehende Planung doch noch zur Durchführung kommen wird."

56. Büroeinrichtungen Herbert Holste, Bischofsnadel 14/15, 2800 Bremen

„Wir erheben Einspruch gegen die vier Änderungen des Flächennutzungsplanes und besonders gegen die Änderung der Osttangente, die bereits im Jahre 1959 durch Bebauungsplan beschlossen wurde.

Schon heute steht fest, daß das Verkehrsproblem zur Innenstadt ein einziges Chaos ist und die vorhandenen Straßen diesen Verkehr nicht aufnehmen können. Es wird daher höchste Zeit, daß die Osttangente endlich gebaut wird, um damit auch den Durchgangsverkehr von der Neustadt zum Westen aufzunehmen.

Wir bitten daher, wie seinerzeit beschlossen, mit der 1. Baustufe schnellstens zu beginnen."

57. Modehaus Hinrichs + Bollweg (GmbH & Co.), Sögestraße 31—33, 2800 Bremen

„Gegen die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 erheben wir hiermit Einspruch.

Eine Sanierung des Ostertor- und Steintor-Viertels ist seit langen Jahren dringend erforderlich. Sie hätte auch ohne die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes längst in Angriff genommen werden können und müssen, ehe die Qualität dieses Gebietes so weit abgesunken war.

Bei der jetzt vorgeschlagenen Änderung soll das Gebiet nicht mehr Mischgebiet bleiben, obwohl das gerade für eine lebendige Gestaltung dieser Stadtviertel in der Nähe der City erforderlich ist und die Wohnqualität darunter nicht zu leiden braucht.

Ferner wird durch die vorgesehene Änderung die Vollendung des Tangentenvierecks unmöglich gemacht. Alle neuen öffentlichen und privaten Gutachten rechnen mit einer weiter steigenden Motorisierung. Wenn Bremen seine Bedeutung für den nordwestdeutschen Raum beibehalten und sich diese nicht von anderen Städten streitig machen lassen will, muß es für sein Einzugsgebiet gut erreichbar sein. Das setzt ein entsprechendes Straßennetz voraus. Hinzu kommt, daß größere Teile der Bevölkerung aus der Stadt in die nähere Umgebung ziehen und dort so dezentralisiert wohnen, daß sie die Stadt, in der sie weiter tätig bleiben, vorwiegend mit Individualverkehrsmitteln aufsuchen werden. Auch das führt zu einer Steigerung des Verkehrs.

Jede Stadt bemüht sich, diesen notwendigen Zielverkehr und den Durchgangsverkehr um die engere City herumzuleiten. In Bremen ist dafür seit Jahrzehnten das Tangentenviereck vorgesehen und weitgehend fertiggestellt. Wenn es nicht vollendet wird, geht dieser Verkehr durch andere Straßen, und zwar auch durch Wohnstraßen, wodurch der Wert dieser Gebiete und ihre Lebensqualität gesenkt werden. Wenn dieser starke Verkehr nur sehr stockend durch die dafür ungeeigneten Straßen fließen kann, werden Bewohner unseres Einzugsgebietes Bremen schließlich nicht mehr aufsuchen und dafür in freundlichere und bequemere Städte fahren. Diese mangelnde Verkehrsvorsorge mindert also einerseits die Lebensqualität mehrerer Wohnviertel, in die der Verkehr ausweichen muß, und gefährdet andererseits die Stadt Bremen als Dienstleistungszentrum in Nordwestdeutschland.

Wenn die notwendigen Gelder für die Vollendung des Tangentenvierecks zur Zeit nicht zur Verfügung stehen, sollte der Ausbau zurückgestellt werden. Die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes will aber die Vollendung des Tangentenvierecks für die Zukunft ganz unmöglich machen. Bremen sollte stattdessen eine vorausschauende Politik betreiben und sich nicht seine eigene Zukunft verbauen. Die vorgesehene Straße zur Weser liegt am Rande des Ostertor- und Steintor-Gebiets und hätte daher vorerst ausgespart werden können. Sie würde aber in Zukunft auch die Möglichkeit schaffen, das Ostertorgebiet über das Tangentenviereck besser an die übrigen Stadtgebiete und an die Umgebung anzuschließen, was diesem, bisher vernachlässigten Stadtviertel sehr zugute gekommen wäre. Die Stadt sollte endlich die Qualität dieses Gebiets verbessern und die jetzigen Verhältnisse beenden. Es besteht sonst die Gefahr, daß trotz einiger Einzel-Sanierungen dieses Gebiet dennoch nicht von den angesprochenen Bevölkerungskreisen angenommen wird.

Die Sanierung muß im Auge haben, daß man in diesem Viertel wohnen, arbeiten und sich erholen kann. Dazu gehört auch eine vernünftige Regelung des Verkehrs, der weitgehend aus den Wohnvierteln herausgenommen und über eigene Umgehungs- und Anschlußstraßen zu lenken ist, sowie eine gesunde Mischung von Wohnungen und Dienstleistungen, Handel, Gewerbe und Erholungsstätten, die teilweise auch für andere Gebiete der Stadt einen Anreiz zum Besuch dieses Viertels bieten."

58. Firma Hankel Internationale Schuhmode, Vor dem Steintor 114—116, 2800 Bremen

„Ich nehme Bezug auf das mir bekannte Schreiben des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e.V., Ostertorsteinweg 101, 2800 Bremen, und schließe mich diesem Einspruch an."

59. Frau Erna Viebach, Neuenlander Straße 110, 2800 Bremen

„Ich bin Anwohner der Neuenlander Straße und würde sehr betroffen werden, wenn die Absicht, die seinerzeit geplante Osttangente nicht zu bauen, durchgeführt würde, da unsere Straße als Durchgangsstraße bereits jetzt einen unerträglichen Lärm verursacht. Hierdurch möchte ich meine Einwendung gegen die geplante Maßnahme zum Ausdruck bringen."

60. Firma J. F. Rohlfing, Kaffee-Großrösterei, Postfach 410, 2800 Bremen

„Zu der Änderung des vorgenannten Flächennutzungsplanes habe ich die folgenden, schwerwiegenden Bedenken vorzutragen:

Die Hollerstraße, die im Bereich dieses Flächennutzungsplanes liegt, soll in Zukunft als reines Wohngebiet ausgewiesen werden. Das bedeutet eine erhebliche Änderung gegenüber dem bestehenden Zustand. In dem hier fraglichen Bereich befindet sich eine ganze Anzahl mittelständischer Gewerbebetriebe. Diese geraten durch die beabsichtigte Änderung in ernste Gefahr. Betroffen werden nicht nur die Gewerbetreibenden selbst, sondern in Gefahr gerät auch eine erhebliche Anzahl von Arbeitsplätzen.

Auf den Grundstücken Hollerstraße 6/7 wird seit 1890, also seit fast 90 Jahren, eine Kaffee-Rösterei betrieben. Meine 1886 gegründete Firma betreibt diese Rösterei seit 1948 auf den genannten Grundstücken. Die Anzahl an Beschäftigten hat in dieser Zeit natürlich gewechselt, war aber immer nennenswert u. z. bis zu 30 Personen.

Im Laufe der Jahrzehnte sind die Gebäude für die Zwecke dieses Betriebes stetigen Änderungen unterzogen worden, wie der Fortschritt in der Röstereitechnik, aber auch im Verkehrswesen dies jeweils verlangte.

Wenn nun dieses Gebiet zum Wohngebiet erklärt wird, so wird zwar damit nicht die Entfernung des Betriebes verlangt werden können, weil der Bestandsschutz gewährleistet werden muß. Dieser Bestandsschutz reicht aber keineswegs aus.

So wie in der Vergangenheit Anpassung an die jeweiligen Entwicklungen erfolgen mußte, wird das auch in Zukunft nötig sein. Die Veränderungen werden aber nicht in dem jeweils erforderlichen Umfange durchgeführt werden können, wenn das Gebiet als Wohngebiet ausgewiesen wird. Mit Recht werden ausgewiesene Wohngebiete in Zukunft noch nachdrücklicher als bisher in der verschiedensten Weise geschützt werden. Der Unterschied zwischen Wohn- und Gewerbegebieten wird

sich mit Sicherheit vergrößern, insbesondere werden sich die Ansprüche an Wohngebiete hinsichtlich Licht, Luft, Geräusche, Grünanlagen, Verkehrsanbindung, Fernheizung usw. erheblich steigern. Um so mehr werden gewerbliche Anlagen in Wohngebieten trotz allen Bestandsschutzes eingeengt und an der Entwicklung gehindert werden. Sie werden mit Auflagen bedacht werden, die die Existenz bedrohen müssen. Anträge auf Modernisierung des Betriebes werden wenig Aussicht auf Zustimmung haben und teure und lange Prozesse drohen. Unter alle dem wird die Rentabilität des Betriebes, aber auch die Schaffenslust der Betriebsinhaber und seiner Mitarbeiter leiden. Betriebe mit einer Fülle von Arbeitsplätzen werden so in Gefahr gebracht.

Ich darf noch darauf hinweisen, daß durch die Erklärung zum Wohngebiet der innere Wert meines Unternehmens erheblich in Mitleidenschaft gezogen würde. Eine in kurzen Zeitabständen zu wiederholende Neubewertung des Betriebes würde verlangt werden müssen und die sich zeigenden Wertminderungen würden als Planungsschaden geltend gemacht werden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich, weil mir dies besonders dringend erscheint, auf die Notwendigkeit hinweisen, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Die Stadtplanung ist m. E. nicht gut beraten, wenn sie den Gedanken des St.-Pauli-Durchbruchs fallen läßt. Die Verkehrsverhältnisse in dem hier fraglichen Gebiet sind doch wirklich so unerträglich, daß nur eine großzügige Regelung Abhilfe ermöglicht.

Wie man hört, soll der St.-Pauli-Durchbruch und die Mozart-Trasse deswegen wegfallen, weil eine Schätzung ergeben habe, daß die Bevölkerung in Bremen nicht in dem Maße wächst, wie man bisher angenommen hatte. Die Zunahme des Verkehrs ist aber ja nicht nur vom Bevölkerungswachstum abhängig, sondern auch von vielen anderen Umständen, z. B. Entwicklung der Technik und Wachstum der Wirtschaft und des allgemeinen Wohlstandes.

Ich bitte also dringend, von der Erklärung der hier in Frage kommenden Flächen zum Wohngebiet Abstand zu nehmen.

Ich weiß, daß es außer mir noch eine ganze Anzahl von mittelständischen Gewerbebetrieben in dem betroffenen Gebiet gibt, die sich in einer ähnlichen Situation befinden und daß die Anzahl der Arbeitsplätze, die Sie durch die geplanten Maßnahmen in Gefahr bringen, erheblich ist."

61. Damen-Salon B. u. E. Weustink, Körnerwall 1/Sielwall, 2800 Bremen

„Ich habe die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen. Ich liege mit meinem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Ich bin der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß, und erhebe aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Mir ist bekannt, daß ich mit meinem Betrieb Bestandsschutz genieße; doch ich bin der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten."

62. Handwerkskammer Bremen, Ansgaritorstraße 24, 2800 Bremen

„Wie bereits in unserer Stellungnahme zur 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes angekündigt, geben wir nun noch weitere Hinweise zu den geplanten Änderungen des Flächennutzungsplanes von 1967.

Wie hinlänglich bekannt, berührt die Neueinstufung der Flächennutzung die Interessen der dort ansässigen Handwerksbetriebe. Die vorgesehene Nutzungsausweisung sieht statt ‚gemischter Bauflächen' wie bisher, überwiegend ‚Wohnbauflächen' vor. Diese Veränderung hat langfristig zwar nicht für alle, aber doch für einen nicht unbeträchtlichen Teil der dort ansässigen Handwerksbetriebe unangenehme Folgen. Zwar genießen viele Handwerksbetriebe ‚Bestandsschutz', der allein jedoch nicht ausreicht, den Betrieb langfristig erfolgreich fortzuführen, denn mit einschränkenden und kostenintensiven Auflagen seitens des Gewerbeaufsichtsamtes muß gerechnet werden. Die Wettbewerbsfähigkeit derart betroffener Handwerksbetriebe wird zwangsläufig im Zeitablauf zunehmend eingeschränkt. Betrieblich notwendige Umbauten oder gar Betriebserweiterungen sind nach Beschluß der Änderungen des Flächennutzungsplanes nicht mehr möglich; diese Konsequenz sei hier nur der Vollständigkeit wegen erwähnt.

An dieser Stelle ist erneut die Frage aufzuwerfen, ob die Änderung der Nutzungsart sachlich wirklich gerechtfertigt und notwendig ist. Die von den Änderungen erfaßten Flächen weisen heute eine lebendige und erfreuliche Mischung von Wohnen und Arbeiten auf.

Der nach der gegenwärtigen Ausweisung gegebene Spielraum ist größer als der in den Planänderungen vorgesehene und erlaubt es nach unserer Auffassung den zuständigen Behörden, eine sinnvolle Lenkung der Bebauung vorzunehmen. Eine Häufung von Gewerbebetrieben mit daraus resultierender Belästigung der dort wohnenden Bevölkerung konnte — soweit bekannt — in den vergangenen Jahren aufgrund des bestehenden Flächennutzungsplanes und der daraus resultierenden Rechtsverhältnisse verhindert werden. Eine Änderung der Flächennutzung erscheint uns daher nicht angebracht; es sei denn, Zielsetzung und Planung ist die mittelfristige Verdrängung von Handwerksbetrieben zugunsten einer Wohnbebauung. Dies erscheint wenig sinnvoll, da allein im Ostertor-Gebiet 8000 Arbeitsplätze vorhanden sind (siehe Mitteilungen des Statistischen Landesamtes), wovon ein nicht unbeträchtlicher Teil auf das Handwerk entfällt.

Die bislang vorgenommenen Äußerungen der Vertreter des Stadtplanungsamtes gehen dahin, daß dieses zwar nicht erreicht werden soll, man möchte — so die Verlautbarungen — eine gemischte Nutzung der fraglichen Flächen erhalten. Dieses Ziel kann aber auch — und gerade durch die derzeit vorhandene und noch rechtsverbindliche Flächennutzungsplanung — erreicht werden. Die Änderungen sind daher nicht erforderlich. Da diese aber vorliegen, kann eigentlich nur vermutet werden, daß ein Abwandern der Handwerks- und anderer Gewerbebetriebe forciert werden soll. Diesen Absichten müssen wir uns als Vertreterin des Handwerks entschieden widersetzen.

In Wahrung der Interessen aller in diesem Gebiet ansässigen Handwerksbetriebe, auch jener, die nicht so einschneidend betroffen sind, erheben wir Widerspruch gegen die 4 Änderungen des Flächennutzungsplanes.

Zur Begründung und Vertiefung unserer Stellungnahme haben wir sorgfältig recherchiert, wieviele Handwerksbetriebe im Bereich der angestrebten Änderungen ansässig sind. Im Gebiet der 4 Änderungen des Flächennutzungsplanes sind nach unseren Zählungen insgesamt 140 Handwerksbetriebe vorhanden (siehe Anlage A). Die Gesamtzahl kann wie folgt unterteilt werden: Im Bereich der 1. und 3. Änderung (Ostertor—Steintor) sind 113 Betriebe ansässig, davon werden 20 Betriebe (s. Anlage B) besonders stark von den Änderungen des Flächennutzungsplanes in Mitleidenschaft gezogen. Hierzu weiter unten noch mehr.

Im Bereich der 2. Änderung befinden sich 20 Handwerksbetriebe; darunter 1 Betrieb (s. Anlage C), der besonders stark betroffen wird.

Im Bereich der 4. Änderung liegen 7 Handwerksbetriebe, bei denen nicht festzustellen ist, inwieweit sie mit Einschränkungen zu rechnen haben, da der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zu entnehmen war, welche Nutzung dort vorgesehen ist.

Bei der Untersuchung der Frage, welche von unseren Betrieben ungeschoren die Neueinstufung der Flächennutzung überstehen werden, hat sich als äußerst erschwerend herausgestellt, daß es eine genaue Zuordnung der Handwerksbetriebe zu den Arten der baulichen Nutzung gemäß § 10 BauNVO nicht gibt. Die Zuordnung erfolgte daher unter Berücksichtigung der in der Vergangenheit gesammelten Erfahrungen und der mutmaßlichen Zuordnung durch die zuständigen Behörden; Grenzfälle wurden von uns als betroffen eingestuft. Die von uns vorgenommene Gruppierung schließt nicht aus, daß noch weitere, zunächst als nicht betroffen eingestufte Handwerksbetriebe von der neuen Festlegung der Flächennutzung in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Zahl der betroffenen Betriebe ist von uns vorsichtig geschätzt worden.

Wir haben für jeden der nach unserer Auffassung betroffenen Betriebe ein Datenblatt beigelegt, dem die wesentlichen Informationen über das betreffende Unternehmen zu entnehmen sind.

Wie schon weiter oben erwähnt, sind im Bereich der 1. und 3. Änderung 21 Betriebe mehr oder weniger stark betroffen.

Mit stark einschränkenden Auflagen seitens des Gewerbeaufsichtsamtes oder sogar mit einer Gewerbeuntersagung muß bei einigen von den aufgeführten Handwerksbetrieben gerechnet werden. Außerordentlich stark betroffen sind mit Sicherheit folgende Betriebe:

Bura Metallbau GmbH, Theodor-Körner-Straße 15 a
Wilhelm von Ameln, Stahlbau, Borchersweg 14
Dieter Beiss und Heinrich Sauer, Tischlerei, St.-Pauli-Straße 10—12
Friedrich Bauer & Sohn, Tischlerei, Weberstraße 5
Friedrich Heilmann, Tischlerei, St.-Pauli-Straße 31
Gerhard Kretschmer, Schlosserei, Schmidtstraße 27/28
Erich Schiller, Auto-Elektrik, Brunnenstraße 18/20.

Einen Sonderfall stellt der Holzbearbeitungsbetrieb von Nikolai Esau, Kirchweg 216, dar. Dieser Betrieb befindet sich nicht direkt in dem Bereich der oben erwähnten Änderungen. Neben dem von ihm gepachteten Betriebsgrundstück am Kirchweg 216 befindet sich ein unbebautes Grundstück, das mit Baumbewuchs versehen ist. Von Herrn Esau erfuhren wir, daß dieses Grundstück von seinem Besitzer, der zugleich Verpächter des von Herrn Esau genutzten Betriebsgrundstücks ist, für eine spätere Bebauung vorgesehen wurde. Die Planung des Stadtplanungsamtes sieht die Anpflanzung von Grünanlagen sowie eine Nutzung als öffentliche Erholungsfläche für dieses Grundstück vor. Wir sind sicher, daß Tischlermeister Esau im Falle der Realisierung Ihrer Planung betriebslärmmindernde Auflagen zu erfüllen hätte. Die daraus resultierenden Mehrkosten müßten zwangsläufig in die Preiskalkulation von Esau einfließen. Seine Wettbewerbsfähigkeit würde dadurch eingeschränkt, die Existenz des Unternehmens stark gefährdet werden.

Die genauere Betrachtung der von uns als gefährdet angesehenen Betriebe zeigt sehr deutlich, daß es sich in der Regel um größere Betriebe handelt. Insgesamt 214 Arbeitnehmer stehen in diesen Betrieben in Arbeit und Lohn; die gesamte Betriebsfläche kann mit ca. 8000 m² angenommen werden. Die geplante Flächennutzungsänderung gefährdet diese Arbeitsplätze. Dabei muß auch berücksichtigt werden, daß die meisten Betriebe an ihren jetzigen Standort gebunden sind und eine Verlagerung nicht möglich erscheint.

Was den Verkehrsfluß in den von den Planänderungen des Flächennutzungsplanes betroffenen Gebieten anbelangt, so können wir nur erneut die Bedenken geltend machen, die wir bereits mit unserer Stellungnahme vom 18. 5. 76 artikuliert haben. Ferner möchten wir die Notwendigkeit einer Osttangente betonen, jedoch hier auf eine eingehende Diskussion verzichten, da die Meinung unseres Hauses hierzu hinlänglich bekanntgemacht worden ist.

Wir begrüßen die Sanierung des Ostertor-Viertels, verknüpfen aber damit die Hoffnung, daß dieses ehedem gepflegte und dichtbewohnte Gebiet seinen ursprünglichen Charakter wiederbekommen möge. Insbesondere erwarten wir im Interesse unserer Mitglieder, daß sich die Kaufkraft der Einwohner verbessern möge, denn eine nicht geringe Zahl von Handwerksbetrieben leidet nicht unwesentlich unter der Abwanderung einkommensstarker Bevölkerungsgruppen und der Zuwanderung einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen."

Aus Anlage A zum Schreiben der Handwerkskammer:

„Handwerksbetriebe im Bereich der 4. Änderung (Malerstraße)
Ernst Kirschnick, Heizungsbau, Hastedter Heerstraße 208/210
Heinrich Pfaff, Steinmetz, Hastedter Heerstraße 249
H. Bartels, Tischlerei, Hastedter Heerstraße 237
Dieter Müller, Friseur, Hastedter Heerstraße 233/235
Wolfgang Thorenz, Klempnerei, Malerstraße 52
Rolf Schwän, Tischlerei, Malerstraße 52
Fa. Autohaus Husenbeth, Stresemannstraße 76"

In der erwähnten Zuschrift vom 18. Mai 1976 hat die Handwerkskammer Bremen bezüglich Verkehrsfluß ausgeführt:

„Was den Verkehrsfluß in den von dem Flächennutzungsplan betroffenen Gebieten und Stadtteilen anbelangt, können wir nur vor dem, was in der Zukunft auf uns zukommt, warnen, sofern der Flächennutzungsplan in der vorgelegten Fassung beschlossen wird. Es drängt sich der Eindruck auf, daß Teillösungen geschaffen werden sollen, die womöglich schlimmere Folgen haben werden als gar keine Lösungen.

Schon seit langem erfüllt uns die Tatsache, daß der vom Norden nach Süden fließende Verkehr auf völlig unzureichende Straßenverhältnisse trifft, mit großer Sorge. Der von Norden nach Süden und umgekehrt fließende Verkehr muß sich mit den vorhandenen völlig unzulänglichen Verkehrswegen der Innenstadt begnügen, die — einem zu engmaschigen Sieb gleich — den Individualverkehr daran hindern, ihr Ziel zu erreichen.

Die vorgelegten Planungsänderungen nehmen nach unserer Auffassung auf die dringenden Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer keinerlei Rücksicht. Wir müssen betonen, daß die vorhandenen Verkehrswege absolut nicht ausreichen, neue müssen geschaffen werden. Wir warnen vor den Folgen, die dadurch entstehen werden, daß die Mozart-Trasse zu den Akten gelegt worden ist. Die nördliche Anbindung des Sanierungsgebietes Ostertor-Remberti erscheint uns ebenso dringlich wie die damit verbundene Weserüberbrückung. Auch auf der gegenüberliegenden Weserseite haben sich die Gewerbebetriebe auf die Mozart-Trasse eingestellt und ihre betrieblichen Planungen darauf abgestellt.

Die Feststellung, das gegenwärtige Straßenverkehrsnetz sei bis zum Jahre 1985 ausreichend, wird sich als Fehlprognose herausstellen. Es ist anzunehmen, daß die Motorisierung der Bevölkerung bis in die 80er Jahre hinein ständig zunehmen wird. Der Individualverkehr wird also die jetzt vorhandenen, ohnehin unzulänglichen Verkehrswege noch wesentlich stärker belasten.

Eine vorausschauende, auf die mutmaßlichen Bedürfnisse der Zukunft abgestellte Verkehrsplanung ist notwendig, soll die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadtgemeinde Bremen erhalten bleiben bzw. verbessert werden.

Abschließend sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß die Stadtplaner von falschen Voraussetzungen ausgehen, ja, sogar ausgehen müssen, denn ein General-Verkehrsplan steht nicht zur Verfügung. Die hierfür notwendigen Zählungen haben erst in diesen Tagen stattgefunden.

Der jetzt aufzustellende Flächennutzungsplan darf auf keinen Fall künftige Lösungen unmöglich machen."

63. Frau Dorothee Sieweke, Thedinghauser Straße 98, 2800 Bremen

„Gegen eine Änderung des vorgesehenen Flächennutzungsplanes, der bereits im Jahre 1959 beschlossen worden ist, erhebe ich Einspruch.

Die geplante ‚Wilhelm-Kaisen-Brücke' über die Mozartbrücke führend, würde auf jeden Fall den Berufsverkehr, insbesondere den Osterdeich entlasten. Von meiner Wohnung Thedinghauser Straße zu meiner Arbeitsstelle Sielwall benötige ich mit meinem Pkw während des Berufsverkehrs ca. 30 Minuten für eine Fahrt. Durch den z. T. stehenden Verkehr entwickeln sich erhebliche Abgase, die nicht nur den Anwohnern des Sielwalls, sondern auch den Autofahrern selbst gesundheitliche Schäden verursachen. Ebenfalls würde der gesamte Durchgangsverkehr über die östliche Vorstadt fließender werden.

Ich halte es jedenfalls für unbedingt erforderlich, daß die Osttangente erstellt wird."

64. Herr Ralf Oestmann, Danziger Straße 4, 2807 Achim

„Gegen die vier Änderungen des Flächennutzungsplanes erhebe ich Einspruch.

Gegen den vorgesehenen Flächennutzungsplan erhebe ich Einspruch, da ich als Mitarbeiter der Firma Otto Martini, Im Krummen Arm 1, direkt betroffen bin. Durch das Linksabbiegeverbot in den Straßen vor dem Steintor und dem Ostertorsteinweg ist eine erhebliche Einschränkung für mich gegeben, zu meinem Arbeitsplatz zu gelangen. Ich muß den verstopften Osterdeich benutzen. Hierdurch geht mir eine erhebliche Zeit verloren. Eine Verbreiterung des Osterdeichs kann m. E. keine entscheidende Besserung bringen. Die geplante Brücke wäre eine Entlastung des Ostertorviertels. Da ein einwandfreier Ladeverkehr der Firma Otto Martini nicht mehr gewährleistet ist, würde die Osttangente mit der Brücke Mozartstraße auch meinen Arbeitsplatz sichern."

65. Herr Karl Sadowski, Hastedter Osterdeich 209 E, 2800 Bremen

„Ich bin unbedingt gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes und erhebe hiermit Einspruch.

Die Osttangente mit der ‚Wilhelm-Kaisen-Brücke' über die Mozartstraße entlastet den Durchgangsverkehr in der gesamten östlichen Vorstadt sowie auch der Neustadt und Bahnhofsgegend. Für den Berufsverkehr und Entlastung des Osterdeichs ist sie unbedingt erforderlich."

66. Herr Rüdiger Schroeder, Recklinghauser Straße 98, 2800 Bremen

„Dieser Bebauungsplan, der bereits im Jahre 1959 beschlossen worden ist, soll nunmehr geändert werden.

Gegen diese Änderung möchte ich Einspruch erheben. Indirekt bin ich durch meine Tätigkeit bei der Firma Otto Martini davon betroffen.

Durch das Linksabbiegeverbot Ostertorsteinweg und Vor dem Steintor, sowie Überlastung des Osterdeichs während des Berufsverkehrs, zu meiner Arbeitsstätte Sielwall und zurück zu meiner Wohnung, verliere ich sehr viel Zeit, und durch den fast ruhenden Verkehr erhöhen sich meine Benzinkosten erheblich.

Der Bau der geplanten Osttangente würde m. E. eine enorme Entlastung des Durchgangsverkehrs: östliche Vorstadt — Bahnhofsviertel — Schwachhausen bringen."

67. Herr Rolf Brennecke, Halfterweg 11, 2830 Bassum

„Ich, der Unterzeichnete, erhebe gegen den vorgesehenen Flächennutzungsplan Einspruch. Als Mitarbeiter der Firma Otto Martini, Bremen, Im Krummen Arm 1, bin ich selbst von diesem Plan betroffen.

Auf dem Wege zu meinem Arbeitsplatz von meiner Wohnung und zurück über die Neustadt komme ich durch oft hoffnungslos verstopfte Zufahrtswege: Osterdeich und Friedrich-Ebert-Brücke. Es geht dadurch ein erheblicher Teil meiner Freizeit verloren. Andererseits bin ich im Außendienst für meine Firma tätig. Durch die derzeitige Verkehrssituation ergeben sich Schwierigkeiten in der Durchführung der mir aufgetragenen Arbeiten. Es geht viel Zeit verloren, so daß ich meine täglichen Aufträge nicht voll ausführen kann.

Die geplante Brücke und die damit verbundene Entlastung des Ostertorviertels für den durchfließenden Verkehr sowie den Verkehr der umliegenden Stadtteile ist deshalb nach meiner Überzeugung unbedingt erforderlich.

Da der Ladeverkehr für meine Firma erheblich erschwert wird, ist evtl. mit einem stetigen Rückgang des Umsatzes zu rechnen. Es werden ständig Großlastzüge mit Anhänger entladen. Ein Umsatzrückgang der Firma wäre gegebenenfalls mit einer Gefährdung meines Arbeitsplatzes verbunden.

Ich muß aus den genannten Gründen mit aller Entschiedenheit meinen Einspruch geltend machen."

68. Herr Franz Röhrs, Jeersdorf 121, Scheeßel

„Gegen die vier Änderungen des Flächennutzungsplanes erhebe ich Einspruch. Eine weitere Brücke über die Weser ist besonders im Interesse der Berufstätigen dringend notwendig, die geplante ‚Wilhelm-Kaisen-Brücke' mit Anschluß Mozart-Straße bietet sich geradezu an."

69. Firma Rudolf Schmitz, Werksvertretungen, Thierstraße 2A—4, 2800 Bremen-Hemelingen

„Ich habe von den Flächennutzungsplanänderungen Kenntnis erhalten und habe hiergegen Bedenken. Zum besseren Verständnis meiner Zweifel an der vorliegenden Planung erlaube ich mir folgendes voranzustellen.

Im April 1971 habe ich eine Handelsvertretung übernommen, die ich in den vergangenen Jahren planmäßig und erfolgreich ausgebaut habe. Ich vertrete namhafte Produkte der Unterhaltungselektronik und der elektrischen Installationstechnik. Die Produkte werden in der Regel über den Facheinzelhandel vertrieben, da es sich um beratungsintensive und hochpreisige Anlagen handelt. Mein Vertretungsgebiet deckt den gesamten nordwestdeutschen Raum ab. Hierzu gehören auch die Großstädte Hannover, Osnabrück, Münster und Bielefeld.

Im Bremer Raum beobachte ich in der letzten Zeit eine Tendenz, die sich im Gegensatz zu den anderen Großstädten befindet und die meiner Ansicht nach ihre Ursache in bestimmten bremischen Verhältnissen hat.

Meine Umsätze mit Bremer Einzelhandelsunternehmen stagnieren bzw. gehen sogar zurück. Demgegenüber steigt mein Geschäftsvolumen mit Firmen im niedersächsischen Umland überdurchschnittlich und meine Kunden berichten mir immer wieder, daß sie in bisher nicht gekanntem Umfang auch Kunden aus Bremen bedienen und andere Käufer wegen der Verkehrsschwierigkeiten gar nicht erst

nach Bremen führen. Ähnliche Entwicklungen sind im Umland der anderen Großstädte von mir nicht beobachtet worden.

Da dies ein wichtiger, übergeordneter Gesichtspunkt ist, der wohl nicht ohne Einfluß auf das bremische Steueraufkommen sein wird, bitte ich dies bei Ihren Planungen zu berücksichtigen und ich werde auch den Finanzsenator unterrichten, der an einer geordneten Finanzentwicklung besonderes Interesse haben dürfte.

Ich bitte, in Ihre Überlegungen auch die Frage einzubeziehen, ob eine Entwicklung, wie sie sich abzeichnet, im allgemeinen Interesse einer Großstadt sein kann. Die Darlegungen des Senators für das Bauwesen, wohl aus dem Jahre 1973, zur Frage der Ostertorsanierung und der Osttangente, haben mich überzeugt und sind nach meiner Kenntnis nie durch anderweitige sachbezogene Argumente entwertet worden. Ich meine, daß die neuerlichen Planungen deshalb aufgegeben werden müßten. Dies gebietet das Interesse des Gemeinwesens."

70. Firma Ernst Nipp & Co. (GmbH & Co.), Georg-Wulf-Straße 4, 2800 Bremen

„Anläßlich der öffentlichen Auslegung der Änderungspläne erlauben wir uns, folgende Bedenken zu erheben, um deren Berücksichtigung wir höflich bitten.

Die Flächennutzungsplan-Änderungen haben im wesentlichen zum Inhalt, die sogenannte Osttangente planerisch zu beseitigen und auf die notwendige Verbesserung des innerstädtischen und dem überörtlichen Verkehr dienenden Straßenverkehrsnetzes zu beziehen.

Dieses halten wir für außerordentlich bedenklich, und wir sind auch mit unserem Gewerbebetrieb in besonderer Weise betroffen. Wir haben uns hier zu einem Zeitpunkt angesiedelt, als wir davon ausgehen konnten, daß das Tangentenviereck innerhalb absehbarer Zeit vollendet würde. Dieses hätte nicht nur für uns, sondern auch für unsere Mitarbeiter zu erheblichen Verbesserungen geführt, da wir und unsere Mitarbeiter dann nicht mehr auf das völlig überlastete Verkehrsnetz der Neustadt angewiesen gewesen wären und die Innenstadt mit den überlasteten Brückenköpfen verkehrsmäßig hätte übergangen werden können.

Besonders die Verkehrsmisere in der Neustadt hat dazu geführt, daß Einbahnstraßen in einem großen Umfange geschaffen werden mußten. Die nachteiligen Auswirkungen für die Anwohner sind allgemein bekannt; sie leiden unter den Verkehrsimmissionen. — Der Verkehr muß selbst große Umwege nehmen.

Darüber hinaus muß wohl auch an die Belange des Ostertors gedacht werden, das nach den seinerzeitigen Ausführungen des Bausenators in besonderer Weise von dem Bau der Osttangente profitiert hätte.

Bei den Überlegungen hinsichtlich der Verkehrsführung muß letztlich daran gedacht werden, daß die Belastungen, wie sie sich in einer Großstadt notwendigerweise ergeben, in gerechter Weise auf alle Stadtteile verteilt werden.

Diesem Anspruch werden die vorgelegten Flächennutzungsplan-Änderungen unserer Ansicht nach nicht gerecht, da sie in einseitiger Weise die Belastungen auf die Neustadt und die Innenstadt konzentrieren.

Es müßte geprüft werden, ob dieses mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz in Einklang gebracht werden kann. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, daß der Bau der Osttangente zu einer Verkürzung der Verkehrswege führen würde.

Aus den vorgenannten Gründen stellen wir den Antrag, die Planänderungen nicht weiter zu verfolgen."

71. Betriebsrat der Firma Anker-Brot Bremer Brotfabrik Heinrich Tenter & Co., Taubenstraße 103, 2800 Bremen

„In unserer Eigenschaft als Betriebsrat der Bremer Brotfabrik erheben wir Einspruch gegen die Änderungen der o. g. Flächennutzungspläne mit folgender Begründung:

Das Grundstück, auf welchem unser Betrieb seit dem Jahre 1883 betrieben wird, liegt in einem Bezirk der Gewerbeklasse II.

Die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplanes bringt es daher mit sich, daß unser Betrieb über kurz oder lang nicht mehr wettbewerbsfähig sein kann.

Damit wird der neue Flächennutzungsplan sich in Zukunft für die Bremer Brotfabrik existenzgefährdend auswirken und die Arbeitsplätze aller Belegschaftsmitglieder bedrohen.

Unsere Firma ist ein mittelständischer Betrieb, der heute 118 Arbeitnehmer beschäftigt. Für die meisten dieser Kollegen bedeutet der Arbeitsplatz bei der Bremer Brotfabrik die Existenzgrundlage für die eigene Familie. Außerdem können durch die besondere Lage des Betriebes Arbeitnehmer, die sonst vom Arbeitsprozeß ausgeschlossen sind, nämlich Hausfrauen und Teilzeitkräfte, beschäftigt werden.

Wir als Betriebsrat der Bremer Brotfabrik protestieren daher im Namen aller Belegschaftsmitglieder gegen den neuen Flächennutzungsplan."

72. Firma Anker-Brot Bremer Brotfabrik Heinrich Tenter & Co., Taubenstraße 1—3, 2800 Bremen

„Der von Ihnen ausgelegten Änderung des Flächennutzungsplanes für die Bereiche Steintor, Ostertor und Huckelriede widersprechen wir sehr entschieden für den Bereich Ostertor/Steintor und geben unsere, diesem Widerspruch zugrunde liegenden Bedenken und Anregungen wie folgt auf:

Unser Betriebsgrundstück, auf welchem unsere Firma seit dem Jahre 1883 betrieben wird, liegt in einem Bezirk der Gewerbeklasse II.

Die Planungen der Stadtgemeinde im Hinblick auf den sogenannten St.-Pauli-Durchbruch führten dazu, daß wir im Jahre 1963 durch den von der Stadtgemeinde erbetenen Verkauf eines Teils unseres Grundstückes an der Straße „Im Krummen Arm" unser Betriebsgrundstück auf die damaligen endgültigen städteplanerischen Absichten einstellten. Es ist zu keiner Zeit bei dem Verkauf des vorerwähnten Grundstückteils uns erklärt worden, daß der Bereich, in welchem wir ansässig sind und waren, zukünftig zum Wohngebiet erklärt werden solle, im Gegenteil konnten wir davon ausgehen, daß der sogenannte St.-Pauli-Durchbruch mit dem damit verbundenen Verkehrslärm eher dazu zwingen würde, den Bezirk, in welchem wir ansässig sind, für Gewerbezwecke weiterhin offenzuhalten.

Im Vertrauen hierauf haben wir die Fortentwicklung unseres Betriebes in Angriff genommen. Wir haben einen Spezialisten für die Brotindustrie, Architekt und Betriebsingenieur, seinerzeit beauftragt, uns einen zukunftsweisenden Generalplan für den Auf- und Ausbau unseres Betriebes langfristig zu erarbeiten. Aufgrund dieser Planung haben wir ab 1967 investiert, und zwar seitdem ca. 4 Mio. Gemessen am heutigen Leistungsstand sieht der Generalplan eine Verdoppelung der Kapazität vor. Erst die Verwirklichung der noch ausstehenden Stufen dieses Planes werden zu der vorgesehenen optimalen Wirtschaftlichkeit auch der bereits bisher getätigten Investitionen (f. 2geschossige Bauweise bereits entsprechend ausgeführte Fundamente, usw.) führen.

Für die Aufrechterhaltung unseres Standortes sind folgende Gesichtspunkte entscheidend:

Für einen Frischdienst-Versorgungsbetrieb ist eine zentrale Lage wegen der kurzen Lieferwege und der damit beschleunigten Auslieferung lebenswichtig. Deshalb ist es uns unmöglich, an den Rand der Großstadt auszuweichen.

Gleichzeitig hat sich herausgestellt, daß auch der Arbeitskräftebedarf durch unseren Standort besser befriedigt werden kann.

Wir beschäftigen im Jahresdurchschnitt ca. 120 Arbeitskräfte, wovon ca. 25 % Teilzeitarbeitskräfte sind. Diese wohnen fast ausnahmslos in unmittelbarer Nähe unseres Betriebes und sind seit vielen Jahren bei uns tätig, mithin eingearbeitet. Bei einem Frischdienst-Betrieb werden die jeweiligen Produktionsmengen täglich neu disponiert, je nach dem Bedarf der Verkaufsstellen etc. Das bringt einen stark schwankenden Arbeitszeitbedarf mit sich, und ferner bedingt der Produktionsablauf einen schrittweisen Arbeitsbeginn entsprechend der unterschiedlichen Funktionen der Arbeitnehmer im Produktionsprozeß. Ein rationeller AN-Zubringerverkehr wäre beispielsweise nicht einzurichten. Es wird also auch hier wieder der Vorteil der City-Nähe sichtbar. Ein großer Teil unserer Facharbeitskräfte wohnt in bequem erreichbarer Umgegend.

Aus den vorgenannten Gründen bitten wir an der bisherigen Planung festzuhalten, da für uns sonst schwerwiegende Nachteile und Substanzverluste entstehen werden. Planungsschäden in Höhe von mehreren Millionen DM würden unvermeidlich. Wir möchten nochmals darauf hinweisen, daß Grundlage für die Standortfrage und unseren Generalplan die rechtsverbindlichen Planungen für den sogenannten St.-Pauli-Durchbruch im Zusammenhang mit der Osttangente waren.

In diesem Zusammenhang schließen wir uns der Argumentation des ‚Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e. V.' an.

Wir bitten um Mitteilung, in welcher Weise Sie unsere Bedenken bei der Abwägung berücksichtigt haben."

73. Firma Horst Rother, Technische Großhandlung, Sielwall 66, 2800 Bremen

„Ich habe obigen Plan eingesehen und ersehe daraus, daß mein Gewerbebetrieb, Sielwall 66, künftig in einem Wohngebiet liegen wird.

Das bedeutet einen Nachteil für mich, wenn auch Bestandsschutz besteht. Insbesondere bei einer Veräußerung des Betriebes. Es sollte daher im Flächennutzungsplan das Mischgebiet erhalten bleiben. Mit der Änderung in ein Wohngebiet bin ich nicht einverstanden."

74. Firma Richter-Orthopädie-Technik, Auf den Häfen 2, 2800 Bremen

„Ich habe die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen. Ich liege mit meinem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Ich bin der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß, und erhebe aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Mir ist bekannt, daß ich mit meinem Betrieb ‚Bestandsschutz' genieße, doch ich bin der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten.

Mein Betrieb besteht seit 1908 und hat seinen Sitz (laut Betriebschronik) seit 1912 ‚Auf den Häfen'. Mein Betrieb ist kein Fertigungsbetrieb, der sich auslagern läßt, sondern ein Versorgungsbetrieb, der Körperbehinderte mit orthopädischen Hilfsmitteln sowie Bein- und Armprothesen versorgt. Die Betriebe für Orthopädietechnik erhalten ca. 1,5 Mill. Körperbehinderte durch die Versorgung mit orthopädischen Hilfsmitteln arbeitsfähig."

75. Firma Alfred Moßdorf, Farben, Lacke, Pinsel, Tapeten, Vor dem Steintor 46, 2800 Bremen

„Betr. Antrag des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e. V., Ostertorsteinweg 101.

Ich schließe mich dem Antrag des obigen Vereins an."

76. Firma Betten-Gebers, Spezialgeschäft, Vor dem Steintor 11 A, 2800 Bremen

„Wir nehmen Bezug auf die ausführliche Stellungnahme des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Ostertor-Viertel betr. Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 und schließen uns dem Einspruch vorstehend genannten Vereins an."

77. Hirsch-Apotheke, Inh. Dr. E. Lins, Vor dem Steintor 60/62, 2800 Bremen

„Der größte Teil eines Freundes- und Bekanntenkreises hält mit mir die Änderung des Flächennutzungsplanes hinsichtlich des Fortfalls der Osttangente zumindest für sehr bedenklich. Wir fordern Sie auf, diese neuen Pläne ersatzlos zu streichen.

Als Anrainer der Straße Vor dem Steintor sehe ich täglich den immer stärker werdenden Verkehr. Die Einführung des durchgehenden weißen Strichs hat — wie vorausgesehen — keine Entlastung für die Durchgangs- und Nebenstraßen erbracht. Für unser Viertel wäre eine Entlastung vom Durchgangsverkehr dringend erforderlich. Diese Entlastung erhoffen wir von dem Bau der Osttangente, damit der über die Werderbrücke kommende Verkehr nicht mehr seinen Weg durch dieses dicht besiedelte Gebiet suchen muß.

Zudem wäre nur die sogenannte Mozarttrasse — wie auch immer sie gestaltet werden wird — eine sinnvolle Ergänzung der riesigen Bauvorhaben der vergangenen Jahre und Jahrzehnte (Hochstraße Breitenweg, Rembertikreisel)."

78. Herr Friedrich Meinken, Tischlermeister, Sonnenstraße 17/Werkstatt Prangenstraße 63, 2800 Bremen

„Die Änderungen des Flächennutzungsplanes wurden von mir eingesehen. Ich bin der Meinung, daß eine Änderung des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich ist

und überdies meinen betrieblichen Belangen zuwiderläuft. Der Bestandsschutz, der mir zusteht, reicht nicht aus, um meinen Betrieb langfristig in der bestehenden Form am Leben zu erhalten. — Es ist nicht mal sicher, daß mein Sohn, der seit 20 Jahren bei mir tätig ist, seit 10 Jahren seine Meisterprüfung hat und in Kürze den Betrieb weiterführen wird, hierzu die Genehmigung bekommt. — Ich erhebe daher Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen."

79. Firma Hachenburg Lichtwerbung Bremen, Vor dem Steintor 159, 2800 Bremen

„Wir nehmen Bezug auf das uns bekannte Schreiben des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e. V. in Bremen, Ostertorsteinweg 101.

Wir schließen uns diesem Schreiben an."

80. Firma Karl Fentker, Möbelhaus, Vor dem Steintor 73—77, 2800 Bremen

„Unter Bezugnahme auf das Ihnen vorliegende Schriftstück des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse e. V. erheben wir gegen die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes Einspruch.

Wir haben durch die seit Einführung des Linksabbiegeverbots auf dem Steintor ständig schlechter gewordenen Verkehrsverhältnisse in den vergangenen zwei Jahren bereits eine Umsatzeinbuße von ca. 50 % zu verzeichnen gehabt und sehen in der geplanten Änderung nicht nur keinen Weg, in unserem Viertel wieder zu befriedigenden Verhältnissen zu kommen, sondern befürchten, daß bei Verwirklichung dieser Pläne die Situation noch schlimmer wird und unser Grundstück als Standort für ein Möbelhaus nicht mehr geeignet sein wird. Wir halten den Bau einer Osttangente in Wallnähe für eine der dringendsten Straßenbauaufgaben in Bremen überhaupt und für eine Voraussetzung dafür, daß aus dem Steintorviertel die zwielichtigen Elemente wieder abwandern und es zu einem gesunden Wohn- und Geschäftsviertel erneuert werden kann."

81. Aufbaugemeinschaft Bremen, Katharinenklosterhof 8—10, 2800 Bremen

„Unseren Einspruch zur Änderung des Flächennutzungsplanes mit den Originalunterschriften erhielt der Präsident des Senats, Herr Bürgermeister Koschnick."
Die Herrn Präsidenten des Senats abgegebenen Schreiben haben folgenden Inhalt:

Aufbaugemeinschaft Bremen — 28 Bremen 1, 30. 8. 76
Katharinenklosterhof 8—10

Herrn
Bürgermeister Hans Koschnick
Rathaus
2800 Bremen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Koschnick!

Auf den nachfolgenden Seiten überreichen wir dem Senat unseren Widerspruch, sowie Bedenken und Anregungen zu den vier Änderungen des Flächennutzungsplanes

— 1. Änderung — Ostertor
— 2. Änderung — Huckelriede
— 3. Änderung — Steintor
— 4. Änderung — Malerstraße

erarbeitet aus der Sicht der Stadt Bremen, des Siedlungsraumes Bremen und der Region.

Herrn Ministerpräsident Dr. Albrecht übersenden wir mit gleicher Post diesen Schriftsatz.

Wir bitten Sie, dieses Widerspruchsschreiben mit Bedenken und Anregungen nach Art. 115, Abs. 3 der Bremischen Landesverfassung entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Aufbaugemeinschaft Bremen

Der Vorstand

(G. Iversen) (Dr. J. J. Lüning)

(Dr. Fr. W. von Einem)

Aufbaugemeinschaft Bremen

28 Bremen 1, 30. 8. 76
Katharinenklosterhof 8—10

Herrn
Ministerpräsident Dr. Ernst Albrecht
Planckstraße 2
3000 Hannover

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Dr. Albrecht!

Auf den nachfolgenden Seiten überreichen wir der Regierung des Landes Niedersachsen unseren Widerspruch, sowie Bedenken und Anregungen zu den Änderungen des Flächennutzungsplanes von Bremen

— 1. Änderung — Ostertor
— 2. Änderung — Huckelriede
— 3. Änderung — Steintor
— 4. Änderung — Malerstraße

erarbeitet aus der Sicht der Region Weser-Jade, des Siedlungsraumes und der Stadt Bremen.

Herr Bürgermeister Koschnick erhielt mit gleicher Post diesen Schriftsatz.

Aus vielen Gesprächen und aufgrund einer Vielzahl von Hinweisen ist für uns sehr deutlich geworden, daß bei der Anhörung der „Träger öffentlicher Belange" die niedersächsischen

Landkreise: Osterholz, Wesermünde, Wesermarsch, Oldenburg, Grafschaft Hoya und Verden,

die Gemeinden: Weyhe, Stuhr, Lemwerder, Berne, Schwanewede, Ritterhude, Lilienthal, Ottersberg und Oyten, sowie

die Städte: Delmenhorst und Achim

über den Zusammenhang — wie unter I. „Raumordnungsgesetz" beschrieben — nicht ausreichend informiert worden sind.

Abschließend bitten wir höflich, Seite 1 besonders zu beachten.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Aufbaugemeinschaft Bremen

Der Vorstand

(G. Iversen) (Dr. J. J. Lüning)

(Dr. Fr. W. von Einem)

Widerspruch

wegen Verstoß gegen das Raumordnungsgesetz vom 8. 4. 65 (BGBl. I, S. 306) und

„Bedenken und Anregungen"

gemäß Bundesbaugesetz vom 23. 6. 60 betreffend Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 durch — 4 — kleine Einzeldeckblätter.

Am Beginn dieses Schreibens machen wir höflich darauf aufmerksam, daß das Arbeitsgebiet der „Aufbaugemeinschaft Bremen" seit 1966 die „Region 5" des Bundesraumordnungsprogramms ist. Aus der Sicht der Region und des Siedlungsraumes Bremen werden diese Zeilen geschrieben.

I. Raumordnungsgesetz des Bundes

Es ist vorauszuschicken, daß das „Bundesraumordnungsgesetz von 1965" in § 5 (1) — Raumordnung in den Ländern — immer noch einen bekannten Fehler enthält. Hinsichtlich der Stadtstaaten heißt es nämlich, daß der Flächennutzungsplan auch die Aufgabe der Raumordnungspläne übernehme. Das Bundesland Bremen besteht aber aus zwei selbständigen Gemeinden (Bremen und Bremerhaven), anders als in Hamburg oder Berlin.

Für Bremen wären daher die Bestimmungen des Bundesraumordnungsgesetzes anzuwenden, die für die Flächenländer gelten. Dies ist den Ministerien in den Bundesländern und auch im Bund unseres Wissens bekannt.

Unabhängig davon ergibt sich auch aus der jetzigen Fassung des § 5 Abs. 1 Raumordnungsgesetz, daß in den Stadtstaaten die Flächennutzungspläne die Raumordnungspläne „ersetzen". Dies muß dahin verstanden werden, daß für diese Flächennutzungspläne die Grundsätze der Raumordnung und deren Verwirklichung (§§ 2—5 RaumOrdG) anzuwenden sind.

Die Absicht des Senats und der Verwaltung, den Flächennutzungsplan von 1967 „scheibchenweise" mit ca. 20 Teilplänen zu ändern, ohne dies mit den Gemeinden und öffentlichen Planungsträgern des angrenzenden Bundeslandes abzustimmen, ist daher rechtswidrig.

Es stellt sich im übrigen die Frage, weshalb das Land Bremen bisher noch kein Landesraumordnungsprogramm, das mit dem Nachbarland Niedersachsen abgestimmt ist, vorgelegt hat. Hier ist auf die §§ 2 Abs. 6 und 8 sowie §§ 4 und 5 RaumOrdG hinzuweisen, in denen die Bedeutung einer vorausschauenden örtlichen und regionalen Planung für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse herausgestellt wird, ebenfalls auf § 7, in dem die Untersagung raumordnungswidriger Maßnahmen geregelt ist.

II. Bundesbaugesetz

Das Bundesbaugesetz knüpft konsequent an die Raumordnung an. § 1 (3) bestimmt, daß „die Bauleitpläne der Gemeinden sich den Zielen von Raumordnung und Landesplanung anzupassen haben". § 2 (4) fordert, daß die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abgestimmt werden sollen.

In § 3 heißt es schließlich: „Gemeinsame Flächennutzungspläne sollen insbesondere aufgestellt werden, wenn Erschließungsanlagen einer Gemeinde auf das Gebiet einer benachbarten Gemeinde übergreifen".

Es bedarf wohl keiner näheren Begründung, daß zwischen Bremen und den benachbarten niedersächsischen Gemeinden die Erschließungsanlagen miteinander auf das engste verflochten sind.

Das Tangentenviereck um die Innenstadt ist seit der Stadt- und Landesplanung 1926/30, an der Professor Dr. Fritz Schumacher, Oberbaudirektor in Hamburg, und Professor Dr.-Ing. Otto Blum, Ordinarius für Verkehrswesen an der Technischen Hochschule Hannover, als Gutachter mitwirkten, bis in die jüngste Zeit ein fester Bestandteil der bremischen Stadtplanung, auf den sich auch die benachbarten Gemeinden eingestellt haben.

Das Tangentenviereck um die Innenstadt wird durch den „Ringstraßenzug" ergänzt, der in seinem Ansatz bis auf den Straßenplan von 1852 zurückgeht.

Zu diesen beiden Verkehrsringen — Tangentenviereck und Ringstraßenzug — ist seit der Mitte der 30er Jahre ein dritter hinzugekommen, die Autobahn mit der Blocklandlinie und die Hansalinie, die langfristig zu einem Autobahnviereck ausgebaut werden sollen.

Änderungen an dieser Konzeption können nur nach den Zielen der Raumordnung in diesem Planungsbereich erfolgen. Es widerspricht den Leitsätzen des Bundesraumordnungsgesetzes und des Bundesbaugesetzes, wenn die Stadtgemeinde Bremen durch Deckblätter den Flächennutzungsplan „scheibchenweise" verändern will, ohne dieses Vorhaben vorher entsprechend dem Bundesraumordnungsgesetz mit den Zielen von Raumordnung und Landesplanung abgestimmt zu haben.

In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, daß das Tangentenviereck um die Innenstadt, das rd. 10 km Gesamtlänge hat, zu 70 % fertiggestellt ist, und daß von dem mittleren Ring ebenfalls nur noch 30 % fehlen.

Die Osttangente des Tangentenviereck hat neben der Verbindung zwischen den beiden Weserufern außerhalb des Stadtkerns, jedoch in seiner Nähe, aber noch weitere wichtige Aufgaben zu erfüllen, die kein anderer Verkehrszug übernehmen kann. Sie soll auf dem rechten Weserufer die Möglichkeit bieten, die Altstadt zu umgehen, und sie soll die dringend erforderliche Verbindung der Schwachhauser Vorstadt und des Humboldtstraßenviertels mit der Altstadt über das Ostertor schaffen und damit die Bahnhofsvorstadt und das Herdentor entlasten.

Außerdem soll die Osttangente auf dem linken Weserufer die großen Verkehrsprobleme in der Neustadt, insbesondere der Friedrich-Ebert-Straße abnehmen und dem großen neuen Gewerbegebiet Huckelriede die notwendige Verkehrserschließung geben.

Die Stadt- und Landesplanung 1926/30 und auch das 1949 von der „Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung" erstattete Gutachten zu der damals vorgelegten Aufbauplanung sind auch im Siedlungsraum Bremen und in der Region bekannt. Dem Versuch, das letzte Teilstück eines unentbehrlichen Verkehrsringes — Tangentenviereck — über Deckblätter zum Flächennutzungsplan aufzuheben, muß entschieden widersprochen werden.

Es ist auch in der Region und im Siedlungsraum um Bremen nicht unbekannt geblieben, daß die Stadt Bremen im Juli 1973 den Antrag an den Bund gestellt

hat, die Osttangente in das Programm 1974 nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz aufzunehmen und von den Bruttokosten in Höhe von DM 88 Mio. rd. DM 53 Mio. Bundesmittel bereitzuhalten. Dies geht aus einer Antwort des Bundesministers für Verkehr hervor.

Ohne Abstimmung und Absprache mit dem betroffenen Siedlungsraum hat der Senator für das Bauwesen mit Schreiben vom 8. Februar 1974 seinen Antrag an den Bund wegen Kostenbeteiligung an der Osttangente zurückgezogen. Auch dieser Vorgang wurde den Bürgern, den interessierten und betroffenen Gemeinden, den Landkreisen im Siedlungsraum und der Öffentlichkeit nicht zur Kenntnis gegeben.

III. Landesplanung Bremen/Niedersachsen

Die Veröffentlichung „Bremen-Niedersachsen 10 Jahre gemeinsame Landesplanung", Senator für das Bauwesen Bremen und Niedersächsischer Minister des Inneren, Juli 1973, vermittelt den Eindruck, daß geschichtlich gewachsene und entstandene Planungsvorgänge, die weitgehend schon baulich gestaltet und ausgeführt wurden, von allen Beteiligten an der Gemeinsamen Landesplanung respektiert und anerkannt wurden. Besonders ist auf Seite 39 und 54 zu verweisen.

Auch die neuesten „Raumordnungsvorstellungen der vier norddeutschen Länder" — Bremen/Hamburg/Hannover/Kiel, September 1975 — bestätigen auf den Seiten 13/16 unseren Standpunkt.

Beide Dokumentationen bestätigen unausgesprochen die Notwendigkeit dreier funktionsfähiger Verkehrsringe.

IV. Bedenken und Anregungen

Wir melden nach dem Bundesbaugesetz: „Bedenken und Anregungen" an und legen nach dem Bundesraumordnungsgesetz „Widerspruch" ein.

Wir begründen dies wie folgt:

1. Die Begründung für die — 1 bis 4 — Änderungen des Flächennutzungsplanes 1967 ist unlogisch. Die veränderte Einwohnerzielzahl kann nicht als Argument gebracht werden. Als das Tangentenviereck konzipiert wurde, hatte die Stadt Bremen 300 000, im heutigen Stadtgebiet waren es 365 000 Einwohner; heute sind es 585 000. Die Stadtregion Bremen hatte damals 480 000 Einwohner, heute hat sie rd. 850 000.

2. Ein so entscheidender Bestandteil wie das Tangentenviereck kann nicht ohne ein mit Niedersachsen abgestimmtes Raumordnungskonzept und ohne einen Generalverkehrsplan verändert werden.

Das Raumordnungskonzept fehlt. Die Ergebnisse der großen Verkehrserhebung vom 29. 4. 1976 liegen noch nicht vor.

3. Eine so bedeutsame Veränderung im Verkehrskonzept kann nicht durch Deckblätter vollzogen werden, die den Zusammenhang nicht erkennen lassen, ihn geradezu verschleiern, sondern nur im Rahmen eines neuen Flächennutzungsplanes für die gesamte Stadt, der ohnehin erforderlich ist.

4. Seit 1930 haben Stadt- und Umland sich auf die Planung und Ausführung des Tangentenvierecks eingestellt. Gewaltige Investitionen sind vorgenommen. Für die fertigen Tangenten (Süd/West/Nord) wurden nach dem Preisstand von 1975 ab 1950 rd. DM 135 Mio. ausgegeben, mit den Vorkosten der Osttangente (einschl. „Bremische Gesellschaft") sind es rd. DM 200 Mio. Die Kostenteilung zwischen Bund und Bremen betrug 50 : 50.

5. Ca. 250 Bürger haben ohne große Umstände ihre Grundstücke im Bereich der Bebauungspläne 418 (1959) und 419 (1961) der Stadtgemeinde im Durchschnitt für DM 150,— bis 250,— pro qm als Verkehrsfläche verkauft, um dem Bau der Osttangente nicht im Wege zu stehen. Die Richtwertkarte von 1974 zeigt Werte von DM 400,— bis 750,— pro qm für Bauland im selben Bereich.

Ab 1945 bis heute wurden für diesen Grunderwerb über DM 30 Mio. ausgegeben. Eine Einstufungsänderung — Heraufstufung — von Straßenland zu Bauland kann noch einmal DM 30 Mio. u. m. erfordern.

6. Dem Berufsverkehr und den Besuchern der Stadt wie auch den Betrieben und ihren Mitarbeitern in den betroffenen Gebieten werden persönliche und finanzielle Belastungen zugemutet, die unverantwortlich sind.

7. Auch das bekannt gewordene „dezentrale Stadtmodell" ist keine Begründung, langfristig erfolgte Planungen anzuhalten, zu ändern bzw. aufzuheben. Aus der

Sicht der Region und des Siedlungsraumes muß hierzu den verantwortlichen Planern gesagt werden, daß Bremen schon seit der Gründung Bremerhavens (1827) und der Industrieansiedlung in den nicht bremischen Nachbargemeinden im letzten Viertel des 19. wie auch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sich dezentralisiert entwickelt hat.

Die Sonderstellung der City unter den Stadtteilen kommt in Bremen wie in allen anderen Städten in West und Ost auch in der hohen Zahl der Beschäftigten zum Ausdruck. Mit fast 90 000 Beschäftigten auf 455 ha — ohne Beschäftigte in den Industriebetrieben — steht die City unter den bremischen Stadtteilen an erster Stelle. Das Seehafen- und Industriegebiet folgt in einem großen Abstand mit 36 000 Beschäftigten auf 3360 ha.

Aber die in dem Erläuterungsbericht zur Flächennutzungsplanänderung prognostizierte Verminderung des Verkehrsaufkommens infolge einer Dezentralisierung tertiärer Aktivitäten (Abzug von Dienstleistungfunktionen aus der Bremer City) („dezentrales Stadtmodell") stellt eine in der Bundesrepublik einmalige Umkehr der bisherigen Politik dar und gefährdet die Attraktivität des Oberzentrums Bremen.

Die City hat besondere Funktionen für die Stadt und Region zu erfüllen, die andere Stadtteilzentren nicht zu übernehmen vermögen.

Das Modell muß daher entschieden abgelehnt werden!

8. In einer Zeitspanne von 50 Jahren wurden für Stadt und Umland 8 km des Tangentenvierecks fertiggestellt. Es fehlen noch 3 km, für die der Grunderwerb schon überwiegend erfolgte.

Dieser Abschnitt läßt sich in — 3 — Baustufen über eine längere Zeit ausführen. Die von MdBB Feuß in der Stadtbürgerschaft am 20. Mai 1976 genannten DM 500 Mio. für die Osttangente entsprechen nicht den Tatsachen und bedeuten eine Irreführung der Öffentlichkeit. In Wahrheit sind es DM 100 Mio. für Bremen und, auf 5 bis 8 Jahre Bauzeit verteilt, jährlich ca. DM 15 Mio. (Plenarprotokoll 10. Sitzung v. 20. 5. 76, S. 265 ff.)

9. Die Änderung des Flächennutzungsplanes schiebt Sorgen und Probleme anderen Stadtteilen zu und bringt den Umlandgemeinden neue Verkehrs- und Raumordnungsprobleme, ohne die „Lebensqualität" in den Gebieten zu verbessern.

10. Auffallend kurz gesetzte Termine haben den „Trägern öffentlicher Belange", es sind in Bremen — 65 — und im Umland der Stadt — 21 —, eine sachliche und gründliche Stellungnahme nicht ermöglicht. Die öffentliche Planauslage, die zum Teil in die Sommerferienzeit fällt, macht es den Bürgern der Stadt und des Umlandes fast unmöglich, sich umfassend zu informieren und von ihrem Recht Gebrauch zu machen, „Bedenken und Anregungen" anzumelden. Die Behörde sollte nicht den Anschein geben, als wolle gerade sie dies verhindern.

11. Den Bürgern wurde nicht frei und offen gesagt, daß die „Träger öffentlicher Belange" viele Bedenken vorlegten, bis auf wenige unbedeutende Zustimmungen. In solchen Fällen hat in der Vergangenheit der Senat seine Vorlagen stets zurückgezogen. Warum nun anders?

12. Der Geist des Staatsvertrages vom 21. Juni 1930 „über eine Gemeinschaftsarbeit zwischen Bremen und Preußen" wird bei diesen Planänderungen nicht im entferntesten erreicht. Sie laufen auch gegen die Interessen der Bürger des Umlandes.

13. Mit den vier Änderungen des Flächennutzungsplanes von 1967 wird unsere Umwelt und damit das Wohlbefinden von Mensch, Natur und die Materie zerstört. Verletzt wird u. a. Art. 2 des Grundgesetzes.

Diese Tatsachen — und es ist nur eine Auswahl — veranlassen uns zu prüfen, welche Rechtsmittel einzuleiten sind. z. B.

1. Normenkontrollklage
2. Feststellungsklage
3. Unterlassungsklage

für den Fall, daß die Deputation und der Senat diese vier Vorlagen der Bürgerschaft zustimmend vorlegen sollten.

Aufbaugemeinschaft Bremen

Der Vorstand

(G. Iversen) (Dr. J. J. Lüning)

(Dr. Fr. W. v. Einem)

Vorstehenden Ausführungen schließen sich an:

Vereinigung für Städtebau, Bremen
(Arch. Dipl.-Ing. G. Müller-Menckens)
Vereinigung der Straßenbau- und Straßenverkehrs-
ingenieure der Freien Hansestadt Bremen e. V.
(Ltd. Baudirektor a. D. Dipl.-Ing. A. Kurp)
Bund Deutscher Architekten BDA
(Arch. Dipl.-Ing. H. Brede)

Außerdem schließen sich den vorstehenden Ausführungen vorbehaltlos an:

(Sen.Dir. a. D. Dr.-Ing. F. Rosenberg)
(Ltd. Baudir. a. D. Dipl.-Ing. A. Kurp)
(Ltd. Baudir. a. D. Dipl.-Ing. J. Löschner)
(Baudir. a. D. H. Haslob)
(Baudir. i. R. Fr. Keller)

82. Firma Paul Erbenruth, Sanitär-Technik, Klempnerei, Heinrichstraße 17, 2800 Bremen

„Ich erhebe Einspruch gegen die vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplanes, da diese meinen betrieblichen Interessen zuwiderlaufen.

Der mir zustehende ‚Bestandsschutz' reicht nach meiner Überzeugung nicht aus, den von mir geführten Betrieb auch in Zukunft — wie bisher — weiterzuführen."

83. Vereinigung der Straßenbau- und Straßenverkehrsingenieure der Freien Hansestadt Bremen e. V., Außer der Schleifmühle 39/43, 2800 Bremen

„Wir erheben Einspruch gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes, soweit sie den Wegfall der Osttangente betreffen.

Mit unserem Schreiben an die Bremische Bürgerschaft, z. Hd. des Herrn Präsidenten Dr. Dieter Klink, und an den Senat, z. Hd. des Herrn Präsidenten des Senats Bürgermeister Hans Koschnick, vom 22. November 1973 hatten wir bereits unsere Bedenken gegen die bestehenden Planungsabsichten, die Osttangente wegfallen zu lassen, erhoben. Als Hauptgründe für diese Planungsänderung werden veränderte Grundsätze der Stadtentwicklung, eine Reduzierung der Planziffer für die Einwohnerzahl Bremens, eine Vorrangstellung des ÖPNV und eine bessere Lebensqualität des betroffenen Ostertorviertels angeführt. Die wesentlichen Gründe gegen diese irrigen Annahmen aus unserer Eingabe vom 22. November 1973 werden hier zur Begründung unseres Einspruchs wiederholt.

Wie die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs in den letzten Jahren zeigt, wird dieser auch in Zukunft das Leben der Menschen in unserer Stadt maßgeblich beeinflussen. Es ist deshalb notwendig, die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm, Abgase, Unfälle) durch eine entsprechende Gestaltung des Straßennetzes auf das mögliche Minimum zu reduzieren. Neue anbau- und kreuzungsfrei geführte, d. h. autobahnmäßig ausgebaute Straßen können von ihrer technischen Anlage her dazu in erheblichem Umfang beitragen. Gleichmäßiger Verkehrsfluß vermindert Lärm, Abgase und Unfälle. Durch eine entsprechende städtebauliche Gestaltung der an die Straßen angrenzenden Randzonen ist auch ein Nebeneinander von Bebauung und Straßen möglich. Gleichzeitig bietet sich durch die Entlastung des vorhandenen Straßennetzes die Möglichkeit, verkehrlich beruhigte Zonen innerhalb der Stadt zu schaffen und damit den Wohnwert entscheidend zu verbessern.

Das Tangentenviereck hat als kreuzungsfrei ausgebauter Kfz-Straßen-Ring die Aufgabe, die dicht bebaute Innenstadt — Alt- und Neustadt — und die angrenzenden nicht weniger eng bebauten Vorstädte von jedem vermeidbaren Kfz-Verkehr abzuschirmen und den Ziel- und Quellverkehr dieser Bezirke rasch und sicher zu verteilen.

Das Bremer Tangentenviereck ist mit der Südtangente (Straßenzug Neuenlander Straße), Westtangente (Straßenzug Stephanibrücke) und der Nordtangente (Straßenzug Breitenweg) in seiner ersten Stufe bereits fertiggestellt. Es fehlt jedoch noch völlig die Osttangente (geplanter Straßenzug Mozartbrücke). Das Tangentenviereck kann aber seine Funktion — Entlastung und Verteilung — nur dann maximal erfüllen, wenn es geschlossen ist. Während durch die teilweise Fertigstellung der Westtangente (Straßenzug Stephanibrücke) und Nordtangente (Straßenzug Breitenweg) in diesen Bereichen bereits jetzt eine ganz erhebliche Entlastung des angrenzenden Straßennetzes mit der Bürgermeister-Smidt-Brücke

erreicht wurde, macht sich das Fehlen der Osttangente in dem immer zähflüssigeren Verkehr über den Straßenzug Große Weserbrücke mit dem angrenzenden Straßennetz von Tag zu Tag mehr bemerkbar. Hier hat auch der neue Weserübergang Werderseebrücke keine nennenswerte Entlastung gebracht, weil seine Lage einfach zu weit vom Verkehrsgeschehen der überlasteten Innenstadt und der angrenzenden Vorstädte entfernt ist. Diese Brücke ist in erster Linie für den zusätzlichen Verkehr der neuen Stadtteile im Osten beiderseits der Weser erforderlich. Eine Verlagerung der Osttangente auf den Straßenzug Werderseebrücke ist deshalb ein untaugliches Mittel.

Der Ausbau der Osttangente ist aber andererseits geradezu die Voraussetzung für eine Verkehrsentlastung des engen und unzureichenden Straßennetzes des Ostertorviertels von vermeidbarem Verkehr und für eine sinnvolle Verkehrsbeschränkung und damit für eine Verbesserung der Lebensqualität.

Auch finanziell dürfte der Ausbau der Osttangente jeder anderen Lösung vorzuziehen sein, wobei zu berücksichtigen ist, daß das Tangentenviereck zu Dreiviertel in seinen Grundzügen realisiert ist. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß der Grunderwerb für den Bau der Osttangente bereits überwiegend von der Stadt getätigt ist.

Ferner muß die Bedeutung des Tangentenvierecks als eine wichtige Verknüpfung des überörtlichen Verkehrsnetzes beachtet werden und aus dieser Sicht heraus erscheint es uns als notwendig, daß das benachbarte Land Niedersachsen mit seinen angrenzenden Gemeinden entsprechend informiert wird, so daß eine Planänderung nur in Übereinstimmung mit den betroffenen Gemeinden in Niedersachsen möglich sein sollte.

Der Deutsche Städtetag hat zu den hier anstehenden Verkehrsproblemen in einer Entschließung zur Verkehrspolitik vom 20. 9. 1973 grundsätzlich wie folgt Stellung genommen:

‚Zugleich warnen die Städte vor dem Mißverständnis, daß in Zukunft in den Städten und Verdichtungsräumen Straßen nicht mehr gebaut oder ausgebaut werden sollten. Die Städte — die großen und mittleren — sind Schnittpunkte des Verkehrs. Der Individualverkehr auf der Straße wird sich auch in Zukunft in den Städten massieren. Alle Erfahrungen haben gezeigt, daß eine Verschlechterung der Verkehrsinfrastruktur in den Städten nicht zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens, wohl aber zu einem Ansteigen der Unfälle, Belästigungen und Erschwernisse für alle Beteiligten führt. Unter den straßenverkehrsbedingten Verschlechterungen der Lebensqualität in den Städten leiden nicht in erster Linie Kraftfahrer, sondern die Menschen, die dort wohnen und arbeiten, die Kinder und die Alten.

Nicht eine Zurückstellung des Straßenbaues in den Städten ist geboten, sondern eine qualitative Veränderung der Straßenbaupolitik für die Städte. So kann durch leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen (Cityringe, Tangentialstraßen, Autobahnzubringer) der Durchgangsverkehr weitgehend von den Wohngebieten ferngehalten werden.'

Wir warnen deshalb erneut vor einem Fortfall der Osttangente. Dadurch würde die Funktionsfähigkeit des bereits überwiegend durchgeführten Hauptverkehrsstraßennetzes in Bremen mit seiner überörtlichen Bedeutung in entscheidender Weise gelähmt und Millionen Investitionen der Stadt um ihre Wirkung gebracht. Sollten in absehbarer Zeit für eine volle Realisierung der Osttangente die Mittel fehlen, so ist es zweifellos möglich, die Osttangente abschnittsweise zu bauen. Ebenfalls braucht deshalb, wie gesagt wird, die Sanierung des Ostertorviertels nicht zurückgestellt werden. Gegebenenfalls ist eine vorübergehende Begrünung des Trassengeländes immer noch besser, als durch eine Bebauung den Ausbau der Tangente in späterer Zeit unmöglich zu machen. In diesem Zusammenhang wird die Begrünung der Trasse der Nordtangente (Breitenweg) jahrelang vor ihrem Ausbau in Erinnerung gebracht.

Durch die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die Voraussetzungen für den Wegfall der Osttangente geschaffen werden. Dadurch würde sich Bremen auf immer die Möglichkeit verbauen, einmal ein voll funktionsfähiges Verkehrsnetz zu erhalten, wie es in Jahrzehnten durch eingehende und sorgfältige Planung konzipiert wurde. Dieses wäre ein nicht wieder gut zu machender Schaden für die künftige Entwicklung der Stadt und des Landes Bremen sowie der angrenzenden niedersächsischen Gemeinden."

84. Herr Karl-Heinz Aschmann, Ludwig-Beck-Straße 11, 2800 Bremen

„Gegen den vorgesehenen Flächennutzungsplan erhebe ich Einspruch.

Ich bin selbst im großen Maße durch diesen Plan betroffen, da ich einerseits sehr viel Zeit durch die derzeitige Verkehrsregelung, z. B. Linksabbiegeverbot Ostertorsteinweg und Vor dem Steintor sowie Überlastung des Osterdeichs von meiner Wohnung zur Arbeitsstätte und zurück verliere, andererseits in meiner Außendiensttätigkeit im Stadtgebiet behindert bin.

Die Osttangente mit der neuen Brücke Mozartstraße würde eine große Entlastung bedeuten. Der gesamte Durchgangsverkehr Östliche Vorstadt, Bahnhofsviertel, Schwachhausen sowie Neustadt würde entlastet werden.

Es dürfte doch selbstverständlich sein, daß ein Zukunftsdenken für die Entwicklung des Verkehrs in Bremen geboten erscheint. Einzelinteressen innerhalb eines kleinen Gebietes im Ortsbezirk müssen nach der bestehenden Grundsatzregelung im Interesse der Gesamtbevölkerung und der notwendigen Verkehrsentwicklung zurückstehen.

Darüber hinaus muß ich befürchten, daß der Betrieb durch die vorgesehene Änderung, ich meine hier meine Arbeitsstätte, erheblich beeinträchtigt wird, da der Liefer- und Ladeverkehr noch stärker als bisher erschwert wird. Damit wäre ggfs. ein Umsatzrückgang verbunden und evtl. Arbeitsplätze gefährdet. Ich muß deshalb mit aller Entschiedenheit meinen Einspruch vortragen."

85. Bäcker- und Konditorengenossenschaft EG BÄKO Bremen, Georg-Wulf-Straße 7, 2800 Bremen

„Gegen die 2. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen-Huckelriede sowie gegen die im Zusammenhang hiermit stehenden Änderungen der Flächennutzungspläne für die Gebiete des Steintors und des Ostertors, legen wir hiermit Einspruch ein.

Begründung:
Die vor mehreren Jahrzehnten in Aussicht genommenen Straßenführungen vom Flughafen über die Neuenlander Straße und die Weser hinweg, durch das Ostertor zum Rembertikreisel und von dort über die inzwischen ja auch vorhandene Hochstraße, Richtung Bremer Westen bzw. in Richtung Schwachhausen und Lilienthal (zusammen häufig als Tangenten-Viereck bezeichnet) ließ die Stadtteile links der Weser für Gewerbe- und Industriebetriebe günstig erscheinen und veranlaßte eine Reihe von Betrieben — so auch uns — Anfang der sechziger Jahre, wegen der damals schlechten Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt, den Betrieb in die Neustadt zu verlegen und nicht nach außerhalb.

Wir versprachen uns von der geplanten Straßenführung und der in Aussicht genommenen Lage für unser Unternehmen die Möglichkeit einer zügigen Belieferung unserer Mitgliedsunternehmen und gleichzeitig eine recht gute Belieferung durch unsere Vorlieferanten.

Auch für unsere ca. 55 Mitarbeiter, von denen mehr als die Hälfte aus den westlichen und östlichen Vorstädten kommen, erschien aufgrund der bekanntgewordenen Planungen der Standort in der Neustadt vorteilhaft und versprach eine Verkürzung der An- und Abmarschwege zum Betrieb.

In den vergangenen 1½ Jahrzehnten haben wir uns immer damit getröstet, wenn durch die schlechten Straßenverhältnisse in unserem Gebiet (Verstopfungen der Neuenlander Straße, Flughafendamm, Richard-Dunkel-Straße sowie den obligaten Verkehrsstauungen an den Kreuzungen Neuenlander Straße/Langemarckstraße und Neuenlander Straße/Friedrich-Ebert-Straße, ganz zu schweigen von der Kreuzung Richard-Dunkel-Straße/Duckwitzstraße) übernormal lange Transportwege und damit Überstunden und unzumutbare Unannehmlichkeiten für unsere Mitarbeiter entstanden, die für die Unternehmensleitung manchmal unlösbar waren, so sagten wir uns dann immer, es wird in absehbarer Zeit durch die Schaffung vernünftiger Verkehrswege ja besser.

Wir stellen fest, daß mit Ausnahme des Baues der Paul-Feller-Straße bis zum Neuenlander Ring sowie des Baues des Neuenlander Ringes zwischen Neuenlander Straße und Flughafendamm (diese ist aber noch nicht dem Verkehr übergeben) in unserem Gewerbegebiet bis auf den unbefriedigenden Ausbau der Kreuzung Flughafendamm/Richard-Dunkel-Straße nichts geschehen ist, um den anliegenden Gewerbebetrieben dieses Gebietes auch nur einigermaßen Verkehrswege zu bieten, die der Bedeutung dieser Betriebe einschl. der Sicherung der

Arbeitsplätze angemessen gewesen wären, zumal auch der Flughafen Bremen zusätzlichen Grund hätte liefern müssen, hier für reibungslosen Verkehrsablauf zu sorgen.

In dieser Phase beabsichtigen Sie, eine vor ca. 20 Jahren als großzügig zu bezeichnende Planung über den Haufen zu werfen, ohne dafür auch nur annähernd eine Ersatzlösung anzubieten.

Mehr dazu auszuführen verbietet sich uns, da man sonst in Gefahr gerät, zu politisieren oder zu polemisieren und dagegen möchten wir uns von vornherein schützen.

Für uns als Bremer Firma, die seit nahezu 70 Jahren in den Mauern dieser Stadt tätig ist, ist es erschreckend festzustellen, wie sehr wenig Rücksicht die senatorischen Behörden auf einen reibungslosen Verkehrsfluß und auf die natürlichen Gegebenheiten der mittelständischen Dienstleistungsunternehmen und des allgemeinen Warenverkehrs nehmen. Gerade aber der Güterumschlag ist es doch, von dem Bremen angeblich lebt.

Wir halten die ersatzlose Streichung des Neuenlander Ringes bis zur Weser und von dort aus über die Weser bis zum Rembertikreisel für eine unzumutbare Beeinträchtigung des Straßenverkehrs. Hierfür kann auch die Schaffung der Werderlandbrücke in der Höhe von Habenhausen und Hastedt kein Ersatz darstellen.

Ca. 50 % unserer täglich zu transportierenden Tonnage von 85 bis 100 t ist in dem Bereich von Steintor, Ostertor, Schwachhausen, den Bremer Westen und Bremen-Nord zu transportieren sowie durch diese Gebiete hindurch in die Kreise Osterholz und Bremervörde. Der Weg, den unsere 7-t-Lkw's sowie unsere Frischdienstfahrzeuge hierfür nehmen, ist nicht ausschließlich über die Oldenburger Straße zu bewerkstelligen, sondern geht zu einem erheblichen Teil über die Friedrich-Ebert-Straße und durch die Innenstadt, denn über die Werderbrücke und die Stader Straße ist ein zügiges Fahren kaum möglich, da hier ja mehrfach die Verkehrsströme gekreuzt werden müssen.

Während wir vor 10 bis 15 Jahren noch mit 7-t-Lkw's und 5- bis 7-t-Anhängern unsere Kundschaft belieferten, ist dies heute bei den erschwerten Parkmöglichkeiten vor den Betrieben unserer Mitglieder nicht mehr möglich. Wir fahren also heute mit 7-t- bzw. 3,5-t-Solofahrzeugen. Es ist also unschwer zu ermitteln, daß unser Fuhrpark heute auf die doppelte z. T. bis zu dreifacher Größenordnung angewachsen ist und somit weit mehr als früher die Straßen befährt.

Die Verkehrsanbindung unseres Gebietes in Richtung Bremen-Mitte, Westen und Nord ist heute nicht gut.

Die in Aussicht stehenden möglichen Verbesserungen wollen Sie durch die Änderung des Flächennutzungsplanes beseitigen. Die bekanntgewordenen Ersatzlösungen (durch die Presse etc.) sind keine brauchbaren Lösungen — sie erschweren uns unsere Arbeit und verursachen vermeidbare Kosten, die gerade im Nahrungsmittelbereich von beachtlicher Bedeutung sein können.

Bei Wegfall der bisherigen Straßenplanung befürchten wir einschneidende verkehrslenkende Maßnahmen in unserem Gebiet, wie Sie sie u. a. schon mit der Schließung der Georg-Wulf-Straße zum Flughafendamm angekündigt haben.

Um dieses und anderweitige für wahrscheinlich notwendig befundene Maßnahmen zu verhindern, ist die Schaffung des Neuenlander Ringes bis zum Rembertikreisel nach unserer Ansicht unabdingbar.

Wir ersuchen Sie, die 2. Änderung des Flächennutzungsplanes nicht durchzuführen."

86. Allgemeiner Turn- und Sportverein „Bremen 1860", Baumschulenweg 10, 2800 Bremen

„Gegen die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplanes erheben wir Einwendungen und regen an, die Änderungen nicht durchzuführen.

Die Änderung erfolgt letzten Endes, um die Osttangente nicht auszubauen. Der Ausbau der Osttangente ist u. E. aus allgemeinen verkehrlichen Gründen unbedingt erforderlich, insbesondere zur Beseitigung des Schleichverkehrs im Ostertor und zur Verkürzung der Fahrwege innerhalb des Stadtteils Mitte.

Persönlich möchten wir darauf hinweisen, daß wir unser Grundstück z. Z. für die Straßenverbreiterung zur Verfügung gestellt haben. Sollte das Grundstück jetzt

nicht zur Straßenverbreiterung benutzt werden, müssen wir uns natürlich vorbehalten, das Grundstück zurückzufordern bzw. den Betrag zu fordern zwischen dem damaligen Verkehrswert und dem heutigen Verkehrswert. In erster Linie meinen wir aber, daß der Ausbau der Osttangente möglichst bald durchgeführt werden müßte."

87. Firma Gerhard Kretschmar, Schlosserei und Metallbau, Schmidtstraße 27, 2800 Bremen

„Ich erhebe Einspruch gegen die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes, da diese meinen betrieblichen Interessen zuwiderlaufen. Der Bestandsschutz, der mir zusteht, reicht nicht aus, um meinen Betrieb langfristig in der bestehenden Form am Leben zu erhalten.

Hiermit erhebe ich Widerspruch gegen die vorgesehene Planänderung und schließe mich somit dem Protest des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e. V., 28 Bremen, Ostertorsteinweg 101, an."

88. Firma Diedr. Kollmeier, Bauschlosserei, Prangenstraße 47/51, 2800 Bremen

„Ich habe die 1.—4. Änderung des Flächenutzungsplanes eingesehen. Ich liege mit meinem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Ich bin der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß und erhebe aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Mir ist bekannt, daß ich mit meinem Betrieb ‚Bestandsschutz' genieße; doch ich bin der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten. Der Betrieb ist bereits von meinem Schwiegervater, Herrn Diedr. Kollmeier, im Jahre 1905 übernommen worden und ist bis zum heutigen Tag in Familienbesitz.

Daher erhebe ich Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen."

89. Firma Johann Feldhusen, Konstruktion, Planung und Vertretung für Verpackungsmaschinen und -anlagen, Vor dem Steintor 63, 2800 Bremen

„Hiermit nehme ich Bezug auf das mir bekannte Schreiben des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse e. V. Bremen.

Ich schließe mich diesem Einspruch an."

90. Einzelhandelsverband Nordsee Bremen e. V., Contrescarpe 17, 2800 Bremen

„Die Mitgliederversammlung unseres Landesverbandes hat sich in ihrer letzten Sitzung ausführlich mit der Änderung des Flächennutzungsplanes befaßt. Unter Zugrundelegung des Ergebnisses dieser Besprechung nehmen wir zu der von Ihnen vorgelegten Flächennutzungsplanänderung wie folgt Stellung:

1. Der für Bremen-Stadt prognostizierte Bevölkerungsrückgang von 580 000 auf etwa 530 000 im Jahre 1985 bedeutet nicht weniger Verkehrsaufkommen, sondern bei Abwanderung ins niedersächsische Umland und fortschreitender Motorisierung eine Verkehrszunahme.

2. Die in der Flächennutzungsplanänderung angestrebte Nutzung des jetzigen Mischgebietes Ostertor/Remberti als reines Wohngebiet bedeutet, daß zahlreiche Handwerks-, Handels- und Dienstleistungsbetriebe aufgeben oder ihren Standort verlagern müssen. Hierdurch werden Arbeitsplätze gefährdet, obwohl bis 1985 etwa 20 000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden sollen.

3. Die in dem Erläuterungsbericht zu der Flächennutzungsplanänderung prognostizierte Verminderung des Verkehrsaufkommens infolge einer Dezentralisierung tertiärer Aktivitäten (Abzug von Dienstleistungsfunktionen aus der Bremer City) stellt eine in der Bundesrepublik einmalige Umkehr der bisherigen Bremen-Politik dar und gefährdet die Attraktivität des Oberzentrums Bremen.

4. Auch wenn die am Rande des Sanierungsgebietes gelegene Mozarttrasse zunächst aus finanziellen Gründen nicht gebaut werden kann, muß das Restgebiet so schnell wie möglich saniert werden. Dazu gehört auch die verkehrsmäßige Erschließung der ansässigen Gewerbebetriebe für Kunden- und Lieferverkehr aus dem über den Stadtteil hinausreichenden Einzugsbereich.

5. Die Mozarttrasse als Osttangente darf durch Wohnbebauung des Milchquartiers auf keinen Fall für alle Zeiten blockiert werden, da dann zwangsläufig die City,

der Osterdeich, die Straßen Herdentor/Wall, Dobben/Sielwall und weitere benachbarte Stadtteile wie die Neustadt, Hastedt und Schwachhausen verkehrsmäßig stark belastet werden.

6. Die erstrebenswerte Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs ist nur möglich, wenn dessen Trassen vom Pkw-Verkehr möglichst freigehalten werden. Hierzu kann die Mozarttrasse einen wesentlichen Beitrag leisten. Aus übergeordneten Gesichtspunkten der Verkehrsplanung ebenso wie im Interesse des Sanierungsgebietes Ostertor/Remberti muß der Bau der Mozarttrasse offengehalten werden.

Aus den vorgenannten Uberlegungen und Bedenken lehnen wir die Flächennutzungsplanänderung in der jetzigen Form ab."

91. Firma Hansa-Druckerei Gerhard Mehlmann, Sielwall 17, 2800 Bremen

„Nach Einsicht des bei Ihnen ausgelegten Nutzungsplanes Ostertor lege ich gegen eine Änderung der Flächennutzung Protest ein.

Begründung:

Unser Betrieb ist seit 1906, also seit 70 Jahren, im Ostertor ansässig, wurde 1945 durch Kriegseinwirkung zerstört, 1956 wieder aufgebaut.

Als kleiner Industriebetrieb mit im Durchschnitt 8—10 Beschäftigten, einschl. Inhaber, befürchte ich, daß durch die jetzige geplante Änderung der Flächennutzung Nachteile für die Druckerei entstehen können, die schon jetzt durch den Wegfall der geplanten Osttangente, sei es durch Behinderungen bei Anlieferungen durch den steten wachsenden Verkehr usw., schon groß genug sind.

Einer Verlegung des Betriebes, die ohne große finanzielle Aufwendungen nicht durchführbar ist, werde ich in keinem Falle zustimmen."

92. Bund der Selbständigen Deutscher Gewerbeverband, Verdunstraße 18, 2800 Bremen

„Unser Verband legt gegen die geplanten Änderungen von 1—4 zum Flächennutzungsplan für seine angeschlossenen Mitglieder Einspruch ein.

Zum Grundsätzlichen sind wir der Meinung, daß die gegenwärtig noch nicht ausreichenden Planungsgrundlagen die Unzulänglichkeiten der Änderungen des Flächennutzungsplanes bewirken.

Klare Aussagen über die zukünftige Bevölkerungsentwicklung scheinen uns noch nicht möglich, da

— die Arbeiten der Prognos AG aus dem Jahre 1973 datieren
— die Ausarbeitung des Statistischen Landesamtes aus dem Jahre 1974 Wanderungsbewegungen nicht beinhaltet.

Des weiteren sind keine gesicherten Daten über die Gewerbestruktur und die Verflechtung des mittelständischen Gewerbes mit den übrigen Bereichen vorhanden. Dies geht aus der Studie des Senators für Wirtschaft und Außenhandel ‚Konzeption für die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen im Lande Bremen' hervor.

In der Frage des Bestandsschutzes der Unternehmen in den betroffenen Gebieten werden sich augenblicklich keine größeren Probleme ergeben. Auf lange Sicht jedoch wird durch die fehlende Umbau- und Anbaumöglichkeit eine Verdünnung der Gewerbestruktur durch Betriebsaufgaben und Verlegungen auftreten und die Urbanität dieser Gebiete erheblich stören. Insbesondere im Hinblick auf die negative Wanderungsbilanz der Unternehmen müssen die vorgesehenen Bodennutzungen der Änderungen des Flächennutzungsplanes revidiert werden.

Es ist eine gesicherte Erkenntnis, daß die Schaffung neuer Arbeitsplätze nur unter erheblichem finanziellem Aufwand zu bewerkstelligen ist. Die meisten der mittelständischen Betriebe sind aufgrund ihrer geringen Eigenkapitalquote, einer zu geringen Gewinnerwartung — und damit einhergehend einer zu geringen Investitionsmöglichkeit — nicht in der Lage, neue Arbeitsplätze an anderen Standorten zu schaffen. Es kann daher nur Aufgabe des Flächennutzungsplanes sein, die bestehenden Strukturen zu verbessern.

Es ist anzustreben, die Stadt-Sanierung dringend durchzuführen und dafür die planerischen Voraussetzungen zu schaffen. Hierzu wurden von allen Beteiligten in der Vergangenheit bereits mehrfach Stellung genommen und verschiedene Anregungen gegeben.

Eine Vielzahl von mittelständischen Gewerbebetrieben zeichnet das Ostertor/ Remberti-Gebiet aus. Die Verflechtung von Arbeiten, Wohnen und Erholen wird insgesamt als attraktiv betrachtet, da wo es sich ohne nennenswerte Störungen abwickeln kann. Durch die Struktur der dort ansässigen mittelständischen Gewerbebetriebe ist diese Voraussetzung gegeben und darf nicht zerstört werden.

Wenn es aufgrund von fehlenden Planungsvoraussetzungen in der Vergangenheit zu einem Niveauverlust des Gebietes gekommen ist, dann entscheidend durch die Verkehrsmisere.

Das gegenwärtige Straßenverkehrsnetz ist nicht bis zum Jahre 1985 ausreichend, wie schon heute an vielen Verkehrsengpässen zu beobachten ist. Die hierzu gemachte Aussage des Flächennutzungsplanes berücksichtigt nicht die Erweiterung des Motorisierungsgrades und die Mobilität der Bevölkerung.

Die von allen Fachleuten für unbedingt notwendig gehaltene Verkehrsverbesserung kann durch den vorgelegten Planentwurf der ersten Änderung des Flächennutzungsplanes — Ostertor — nicht erreicht werden.

Der Bund der Selbständigen — Deutscher Gewerbeverband — ist nach wie vor der Meinung, daß ein funktionierendes Tangenten-Viereck für eine moderne Stadtsanierung und Stadtplanung Voraussetzung ist.

Die dritte Änderung des Flächennutzungsplanes — Steintor — würde den Fortfall einiger dort ansässiger Betriebe — u. a. der Bremer Brotfabrik — bedeuten. Neben den grundsätzlichen — wie oben erwähnt — Sanierungsgedanken sollten die Freiflächen im Steintor zwischen den Straßen Vor dem Steintor und Osterdeich für eine mögliche spätere Verkehrsbebauung freigehalten werden. Es bietet sich an, hier eine Struktur zu schaffen, die Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholung nahezu optimal ermöglichen.

Die vorhandenen Freiflächen wären durch Zukauf von Flächen, die eine durchgehende Nutzung verhindern, zu erweitern. Danach wäre durch Anlegung eines Grüngürtels unter Beibehaltung ausreichender Parkflächen das Gebiet attraktiv zu gestalten.

Vorzusehen wäre eine optische Angleichung der Bodenbeläge (Bürgersteigpflasterung, Auto-Abstellflächen-Pflasterung und entsprechende Gestaltung vom Kommunikations-Plätzen).

Durch diese Maßnahme würde sowohl der Wohnwert als auch die Einkaufsfunktion (Einkaufserlebnis) dieses Gebietes erheblich gesteigert.

Es sollte ein realistisches Sanierungskonzept erarbeitet und die dafür notwendigen Infrastrukturinvestitionen durchgeführt werden. Weitere Verzögerungen der Sanierung sowie der ‚Verzementierung' zukünftiger, notwendiger Verkehrstrassen, sehen wir als bedenklich an."

93. Hirte Moden, Sögestraße 62/64, 2800 Bremen

„Die vorgesehene Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 halte ich bezüglich des Fortfalls der Osttangente für bedenklich. Gegen die vorgesehenen Änderungen erhebe ich Einspruch. Als mittlerer Einzelhandelsbetrieb der Innenstadt bin ich darauf angewiesen, daß der Kunden- und Lieferverkehr reibungslos abgewickelt werden kann. Bei den jetzt herrschenden Verkehrsverhältnissen — die sich in Zukunft eher verschlechtern werden, weil immer mehr Bewohner in die nähere oder weitere Umgebung ziehen und entsprechend mehr vom Pkw Gebrauch machen — wird in zunehmendem Maße der Durchgangsverkehr den Zielverkehr zur Innenstadt behindern. Diese Störungen betreffen sowohl den öffentlichen als auch den individuellen Verkehr. Die besonderen Engpässe sind ja allgemein bekannt.

Meines Erachtens ist es unverantwortlich, wenn in Auswirkung der Änderungsanträge die bisherige einheitliche Verkehrsplanung umgestoßen wird. Der Einsatz einer kleinen, aber sehr aktiven Gruppe für eigene Ziele sollte die für ganz Bremen — auch zugunsten des Ostertorbereiches — überlegte Planung nicht zum Nachteil der ganzen Stadt umstoßen können."

94. Handelskammer Bremen, Haus Schütting, 2800 Bremen

„In obiger Angelegenheit beziehen wir uns zunächst auf unser Schreiben vom 5. Mai 1976, das wir auch im Rahmen der öffentlichen Auslegung vollinhaltlich zum Gegenstand unserer Stellungnahme machen. Eine Ablichtung dieses Votums ist in der Anlage beigefügt.

Darüber hinaus scheint uns besonders gravierend, daß die jetzt eingeleiteten Neuplanungen das erklärte Ziel haben, wichtige und für die Wirtschaftsabläufe dringend erforderliche Verkehrsflächen auszuheben. Das gilt vornehmlich für die beabsichtigte Beseitigung der sog. Mozart-Trasse. Dabei hatten bereits in den Jahren 1926 bis 1930 die bremischen Stadt- und Verkehrsplaner die Notwendigkeit einer Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zutreffend erkannt. Sie ergab sich aus dem steigenden Verkehrsaufkommen und der geringen Leistungsfähigkeit der Brückenköpfe, die nur durch einschneidende Eingriffe in die Erhaltungswürdige Bausubstanz zu erhöhen gewesen wäre. Aufgrund der besonderen bremischen Siedlungsstruktur kamen die Planer seinerzeit zu dem Schluß, daß der Ostteil eines Tangenten-Vierecks möglichst nahe der City liegen müsse, wenn das innerstädtische Verkehrsnetz wirksam entlastet werden sollte. Diese Erkenntnisse wurden in der Folgezeit durch eine Reihe von Gutachten bestätigt und waren auch Gegenstand der seit Jahrzehnten betriebenen bremischen Bauleitplanung. So wurde denn auch der Bebauungsplan 418, der die rechtliche Grundlage für die Vollendung des Tangenten-Vierecks darstellt, von der Stadtbürgerschaft beschlossen, nachdem zuvor im Planungsgebiet unter großem finanziellen Aufwand nahezu sämtliche erforderlichen Grundstücke aufgekauft worden waren.

Noch im November 1973 wurde seitens der Landesregierung die hervorragende Bedeutung der Mozart-Trasse zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes und der nicht mehr aufnahmefähigen Weserbrücke betont. Es wurde prognostiziert, daß das örtliche Verkehrsnetz durch die Bündelung der Verkehrsströme auf dieser Trasse in Zukunft entlastet und beruhigt würde, so daß weitgehend auf zusätzliche Ausbaumaßnahmen verzichtet werden könne. Bemerkenswert erscheint uns, daß auch seitens der Baubehörde noch zu diesem Zeitpunkt die Meinung vertreten wurde, daß eine Realisierung der Mozart-Trasse der Sanierung des Ostertor-/Remberti-Gebietes diene. Nur so könne das Verbal-Konzept, das die Sanierungsziele beschreibe und auf eine Entlastung dieses Stadtteils vom Durchgangsverkehr abziele, erfüllt werden. Diese Argumentation ist nach unserer Auffassung damals wie heute zutreffend.

Darüber hinaus wurde zu Recht auch auf die Verkehrsentlastung wichtiger Straßenzüge in der Neustadt hingewiesen. Auch über die Lage der Brücke stellte man seinerzeit eingehende Untersuchungen an. Als Ergebnis dieses Entscheidungsprozesses wurde festgestellt, was schon 1930 ermittelt worden war, nämlich, daß die entlastende Wirkung einer zusätzlichen Weserbrücke um so geringer sei, je weiter sie stromaufwärts errichtet werde. Hieran hat sich bis heute nichts geändert. Die Werderbrücke dient lediglich der Verbindung der neuen Stadtteile im Osten. Sie ist keine Alternative zu der erforderlichen citynahen Entlastungsbrücke. Das gilt um so mehr, als auch von einer Verwirklichung des sog. Schröderringes keine nennenswerte Entlastung erwartet werden kann, da dieser fernab von der Masse des aufzufangenden Verkehrs liegt.

In diesem Zusammenhang muß auch darauf hingewiesen werden, daß die zusätzliche Inanspruchnahme der Ost-West-Straßenzüge, die bei einem Verzicht auf die Mozart-Trasse zwangsläufig entsteht, eine unzumutbare Entlastung der östlichen Stadtteile hervorruft sowie den Ausbau der Bismarckstraße und des Osterdeichs mit unvermeidlichen Eingriffen in die vorhandene Bausubstanz und den Baumbestand nach sich ziehen würde. Dies aber dürfte weder mit dem Gedanken des Umweltschutzes noch mit der notwendigen Erhaltung der Bausubstanz in Einklang zu bringen sein.

Gleichwohl wird zur Begründung der vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplanes ausgeführt, daß das Verkehrsaufkommen mindestens bis zum Jahre 1985 weitgehend mit dem bestehenden Straßennetz abgewickelt werden könne. Als Beleg hierfür wird die abnehmende Bevölkerungszahl Bremens ins Feld geführt. Gleichzeitig wird als weiterer Grund ein neues, dezentrales und im Flächennutzungsplan noch gar nicht berücksichtigtes Stadtmodell, das im wesentlichen auf eine Verminderung der Versorgungsfunktionen der Innenstadt hinausläuft, genannt. Beide Argumente werden indes den Tatsachen in keiner Weise gerecht.

Der bedauerliche Bevölkerungsverlust führt nämlich keineswegs zu einer Verminderung des Verkehrs, da der größte Teil der Fortzüge ins niedersächsische Umland erfolgt, so daß mit Sicherheit mit einer Erhöhung der Berufseinpendlerzahlen zu rechnen ist. Völlig unberücksichtigt bleiben schließlich die erhöhte Mobilität der Bevölkerung und die von verschiedenen wissenschaftlichen Instituten vorausgesagte weitere Zunahme des Pkw-Bestandes bis zum Jahre 1985.

Daß auch der Wirtschaftsverkehr anwachsen wird, bedarf in einer arbeitsteiligen Wirtschaft, die zunehmend vom Dienstleistungssektor geprägt wird, keiner näheren Begründung.

Unter Berücksichtigung der jetzigen Verkehrsverhältnisse unserer Stadt ergibt sich daraus, daß durch die beabsichtigten Neuplanungen die Innenstadtbrücken und ihre Brückenköpfe mit Sicherheit nicht entlastet werden und somit eine neue Weserbrücke im Bereich der Mozart-Trasse dringend erforderlich ist. Darüber hinaus kann durch die Änderung des Flächennutzungsplanes eine Beruhigung der Innenstadt vom Individualverkehr keineswegs erreicht werden.

Die vorgeschlagene Änderung der Planung stellt deshalb keine echte Alternative dar, sondern verlagert die Probleme in unzulässiger Weise in die anderen Stadtteile.

Da somit die im Rahmen der Neuplanung vorgesehene Beseitigung der Mozart-Trasse schwerwiegende Folgen nicht nur für die gesamte bremische Bevölkerung, sondern darüber hinaus auch für die bremische Wirtschaft haben wird, wird die 1. bis 4. Änderung des Flächennutzungsplanes von uns abgelehnt."

Die im Rahmen der Anhörung Träger öffentlicher Belange abgegebene Stellungnahme hat folgenden Wortlaut:

„Mit den vorgesehenen Flächennutzungsplanänderungen sollen gemäß dem uns übermittelten Anschreiben die planerischen Voraussetzungen für die Sanierung des Ostertor-/Remberti-Gebietes geschaffen werden. Zu der Konzeptplanung des Sozialplanes für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet hat die Handelskammer bereits Stellung genommen und verschiedene Anregungen hierzu gegeben. Wir sind unverändert der Ansicht, daß die Sanierung dieses Gebietes eine gemeindliche Aufgabe höchster Dringlichkeit ist und unverzüglich in Angriff genommen werden muß.

In diesem Stadtteil könnte bei einer Sanierung in demonstrativer Weise ein richtungsweisendes Konzept für eine moderne Stadtsanierung und Stadtplanung verwirklicht werden. Dies erscheint uns deshalb möglich, weil auch jetzt noch gewisse Grundstrukturen eines störungsfreien Nebeneinanders von Wohnen und Arbeiten vorhanden sind. Die Stadtplanung muß die Voraussetzungen dafür schaffen, die noch vorhandenen Ansatzpunkte zu aktivieren und neu zu beleben. Es müssen Möglichkeiten dafür geschaffen werden, die erhaltungswürdige Bausubstanz unter Ausschöpfung sämtlicher Förderungsmöglichkeiten wieder herzustellen, damit sie den Ansprüchen an ein gesundes Wohnen gerecht werden kann. Eine Voraussetzung hierfür ist, daß die Gemeinde die seit vielen Jahren vernachlässigte Infrastruktur bedarfsgerecht und zügig herstellt. Hierzu gehört ein sachgerechter Ausbau des Verkehrsnetzes und dessen Anbindung an die dem überörtlichen Verkehr dienenden Hauptverkehrslinien. Dies wird aber durch die Flächennutzungsplanänderungen nicht gewährleistet, obwohl der Charakter dieses Gebietes solches erfordert.

Das Ostertor-/Remberti-Gebiet ist u. a. durch eine Vielzahl von mittelständischen Gewerbebetrieben gekennzeichnet. Hinsichtlich des Umfanges verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 12. 6. 1975 an den Sanierungsträger. Das Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und Erholen wird allgemein als attraktiv angesehen, soweit dieses störungsfrei möglich ist. Bei der Struktur der dort ansässigen Gewerbebetriebe ist dieses gegeben und sollte deshalb unbedingt erhalten bleiben.

Das Fehlen einer leistungsfähigen nördlichen Verkehrsanbindung des Sanierungsgebietes hat sich in der Vergangenheit als ein wesentlicher Mangel herausgestellt. Er hat mit dazu geführt, daß besonders unter den mittelständischen Einzelhandelsbetrieben eine hohe Fluktuation entstanden ist. Gleichzeitig hat sich die Angebotsvielfalt des Einzelhandels in den vergangenen Jahren entscheidend vermindert und ohne Zweifel zu dem Niveauverlust des gesamten Gebietes beigetragen. Die Attraktivität dieses Viertels hat wegen des Fehlens der notwendigen Kontinuität gelitten. Die Planvorstellungen laufen auf eine Ausschließung des überörtlichen Individualverkehrs hinaus. Bei einer Realisierung dieser Absicht ist die Schließung weiterer mittelständischer Einzelhandelsbetriebe vorhersehbar, die eine Verarmung des Einzelhandelsangebotes nach sich ziehen wird. Der ehemals vorhandenen Attraktivität dieses Viertels wäre dies nicht dienlich.

Hinzu kommt, daß der von Ihnen vorgelegte Planentwurf der 1. Änderung des Flächennutzungsplanes — Ostertor — offensichtlich bewirken soll, die von allen maßgeblichen Planern und Instanzen für notwendig erachtete Osttangente zu verhindern. Die Handelskammer sieht jedoch die Vollendung des funktions- und

leistungsfähigen Vierecks nach wie vor als außerordentlich dringlich an. Ohne den Entlastungseffekt der Osttangente sind schwerwiegende Mißstände und anhaltende Störungen im innerstädtischen Verkehrsbereich zu befürchten. Darüber hinaus benötigt auch das Sanierungsgebiet Ostertor/Remberti dringend diese Verkehrsanbindung.

Auch aus den vorgesehenen Arten der Bodennutzungen werden sich Probleme ergeben. Sie nehmen in keiner Weise auf die vorhandenen Strukturen Rücksicht und sehen fast ausschließlich Flächen für den Wohnbau vor. Gegenwärtig befindet sich in diesem Gebiet aber eine große Zahl von Betrieben. Eine Flächennutzungsplanänderung würde zwar zunächst keine unmittelbare Auswirkung auf diese Unternehmen haben, da sie Bestandsschutz genießen. Bauliche Änderungen würden aber bei einer solchen rechtlichen Situation wohl kaum mehr möglich sein und Verlagerungen unausweichlich werden; in diesem Gebiet würden Arbeitsplätze verlorengehen. Es sei auch gegenwärtig noch dahingestellt, ob eine Erhaltung dieser Unternehmen für das Land Bremen angesichts der Möglichkeiten im Umland in allen Fällen möglich sein würde. In diesem Zusammenhang muß auch darauf hingewiesen werden, daß auf mittlere Sicht nach den Prognosen des Senates ein Arbeitsplatzdefizit entsteht. In dieser Situation kommt es deshalb darauf an, die planerischen Voraussetzungen für die Erhaltung jedes einzelnen Gewerbebetriebes sicherzustellen, da die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze nur unter hohem finanziellen Aufwand seitens des Landes Bremen in begrenztem Umfang möglich ist.

Die Bedenken der Handelskammer richten sich jedoch nicht nur gegen die 1. Änderung des Flächennutzungsplanes. Auch gegen alle anderen Planungsvorstellungen sind Einwendungen zu erheben.

Zur Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich Huckelriede müssen wir darauf hinweisen, daß die dort ansässigen Unternehmen die Grundstücke auch im Hinblick auf die planerisch vorgesehene Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erworben haben. Durch verschiedene Veränderungen in der Verkehrsanbindung ist der Abtransport von Fertigungserzeugnissen einzelner Firmen nur unter Erschwernissen und mit Sondergenehmigungen möglich. Dies führt zu erheblichen Mehrkosten. Auch einzelne Gewerbebetriebe im Buntentorsteinweg und im Kirchweg sind von den Planungen negativ betroffen. Die vorgesehenen Herabzonungen und Umwidmungen im Einmündungsbereich des Kirchweges werden zwangsläufig zu einer Einkreisung des dort vorhandenen Gewerbegebietes mit einer Reihe von mittelständischen Unternehmen führen. Eine Heranführung der Wohnbebauung an diese Betriebe kann bei der Art dieser Firmen zu Unzuträglichkeiten führen. Auch wegen der Zahl der dort beschäftigten Arbeitnehmer müssen wir gegen eine solche Planung Bedenken erheben.

Durch die dritte Änderung des Flächennutzungsplanes — Steintor — wird die Schließung der Bremer Brotfabrik notwendig werden, da für die gewerblich genutzten Flächen nun eine Wohnbebauung vorgesehen ist. Dieses Unternehmen besteht an dieser Stelle seit 1883 und beschäftigt etwa 120 Arbeitnehmer. Hiervon kommt ein Teil aus der unmittelbaren Umgebung. Für die etwa 20 bis 25 Teilzeitbeschäftigten gilt dies fast ausnahmslos. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß gerade für Teilzeitbeschäftigte die Nähe eines Arbeitsplatzes gewährleistet sein sollte. Für den Fall der Realisierung dieser Änderung des Flächennutzungsplanes muß davon ausgegangen werden, daß die erheblichen Modernisierungsinvestitionen in der technischen Ausstattung dieser Firma nicht mehr erneuert werden können, weitere Investitionen unterbleiben müssen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Bremer Brotfabrik gegenüber auswärtigen Großbetrieben erheblich gefährdet werden könnte. Als Frischdienstbetrieb ist das Unternehmen auch von dem Fortfall der geplanten Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur negativ betroffen.

Die vierte Änderung des Flächennutzungsplanes — Hastedt — kann in keiner Weise einen Ausgleich für den Verzicht von Verkehrsausbauten an anderer Stelle bieten. Hiermit können allenfalls Verbesserungen im lokalen Bereich erzielt werden.

Insgesamt haben wir den Eindruck, daß die Unzulänglichkeiten der Änderungen des Flächennutzungsplanes auch darauf zurückzuführen sind, daß gegenwärtig noch keine ausreichenden Planungsgrundlagen zur Verfügung stehen und deshalb eine Planungsreife noch nicht vorliegt. Hierfür müßte zunächst eine Aussage über die künftige Bevölkerungsentwicklung vorliegen. Nach unserer Kenntnis wird diese aber gegenwärtig erst vom Statistischen Landesamt vorbereitet. Die Arbeiten der Prognos AG datieren aus dem Jahre 1973. Die Prognose des Statistischen Lan-

desamtes aus dem Jahre 1974 berücksichtigt keine Wanderungsbewegungen. Im Rahmen einer Aussage über die künftige Bevölkerungsentwicklung muß zunächst noch geklärt werden, ob aus dem Umland Rückwanderungen zu erwarten sind, wie dies im Ausland verschiedentlich beobachtet wurde.

Im übrigen muß auch davon ausgegangen werden, daß eine Bevölkerungsabwanderung in das Umland zu einer höheren Einpendlerzahl führt, so daß die Ansprüche an das Straßenverkehrsnetz steigen.

Als wichtige Planungsvoraussetzung fehlt darüber hinaus der von der Handelskammer seit Jahren geforderte Generalverkehrsplan. Die hierfür notwendigen Zählungen haben erst vor wenigen Tagen stattgefunden. Der uns übermittelte Plan der Hauptverkehrslinien hat keinerlei Verbindlichkeit, und es ist völlig offen, ob er den Bedürfnissen eines Oberzentrums gerecht werden könnte.

In anderen Punkten gehen die Stadtplaner sogar eindeutig von falschen Annahmen aus. So wird das Verkehrsnetz den Ansprüchen bis zum Jahre 1985 in seinem gegenwärtigen Ausbauzustand unter keinen Umständen gerecht. In wichtigen Teilbereichen genügt es bereits jetzt den Ansprüchen einer normalen Verkehrslage nicht. Es gibt eine Reihe von neuralgischen Punkten, wie z. B. den Bereich des Bahnhofsvorplatzes und des Breitenweges. Wenn nun der notwendige Autobahnzubringer Horn-Lehe mit einer Anbindung über die Schwachhauser Heerstraße und die Parkallee vollendet wird, nimmt die Verkehrsdichte in diesem Bereich weiter zu. Es kommt also darauf an, den Umlandverkehr aus Richtung Lilienthal, Schwachhausen, Vahr vor dem neuralgischen Punkt des Bahnhofsvorplatzes aufzufangen und abzuleiten, soweit er sein Ziel links der Weser hat.

Der Osterdeich und die Bismarckstraße sind ebenfalls ständig überlastet. Große Teile der Neustadt leiden wegen des nicht vollendeten Tangentenvierecks unter Verkehrsüberlastungen sowie vermeidbaren Emissionen und Immissionen. In diesem Zusammenhang erlauben wir uns, auf die Straßenzüge Neuenlander Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Langemarckstraße und Oldenburger Straße hinzuweisen. Die vorgesehenen nur geringfügigen Ausbauten können diese Unzuträglichkeiten in keiner Weise mildern.

Die Aussage, daß das gegenwärtige Straßenverkehrsnetz bis zum Jahre 1985 ausreichend sein wird, ist aber auch aus anderen Gründen nicht vertretbar. Sie berücksichtigt nicht, daß die Mobilität und der Motorisierungsgrad der Bevölkerung nach allen verfügbaren Prognosen bis zum Jahre 1985 weiter steigen werden.

Die Handelskammer hält es für bedenklich, wenn die vorgelegten Flächennutzungsplanänderungen lediglich einen Zeitraum von neun Jahren berücksichtigen. Eine moderne Stadtplanung muß einem längeren Zeitraum Rechnung tragen. Auf keinen Fall darf aber ein Flächennutzungsplan künftige Lösungen unmöglich machen. Weitere Bedenken müssen wir gegen das beabsichtigte Stadtteilkonzept mit dezentraler Anordnung von Arbeitsplätzen des tertiären Bereiches erheben. Wir sehen hierin einen Widerspruch zu der Funktion Bremens als Oberzentrum. Diese Funktion setzt voraus, das Erweiterungsmöglichkeiten der Bremer City erhalten bleiben. Das beabsichtigte dezentrale Stadtteilkonzept birgt die Gefahr in sich, weiteren Verkehr zu erzeugen, da zwischen den Unternehmen hierdurch zusätzliche Verkehrsbeziehungen entstehen könnten. Eine zentrale Anordnung bietet demgegenüber die Möglichkeit eines rationellen Wirtschaftsverkehrs. Darüber hinaus ist eine zentrale Lage gerade für Unternehmen des tertiären Sektors ein wesentlicher Standortfaktor. Die Bemühungen des Landes Bremen um die Gewerbeansiedlung könnten durch dieses Konzept beeinträchtigt werden.

Im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung sollte eine Abwägung einzelner Belange und widerstreitender Interessen gefunden werden, die einen gerechten Ausgleich aller Ansprüche, die an eine moderne Stadtplanung zu richten sind, erfüllt. Wichtige übergeordnete Gesichtspunkte scheinen nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden zu sein. Dies dürfte auch darauf zurückzuführen sein, daß die für so einschneidende Veränderungen von Planungsvorstellungen einer Gemeinde notwendigen Grunddaten noch nicht zur Verfügung stehen. Angesichts dieser Umstände werden die Änderungsvorschläge von uns abgelehnt. Dies darf jedoch nicht zu weiteren Verzögerungen bei der Sanierung des Ostertor-/Remberti-Viertels führen. Vielmehr sollten nunmehr unverzüglich ein realistisches Sanierungskonzept erarbeitet, die notwendigen Infrastrukturinvestitionen durchgeführt und Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan 1967 entwickelt werden. Jede weitere Verzögerung der Sanierung wird von der Handelskammer als außerordentlich bedenklich angesehen.

Innerhalb der sehr knappen Fristsetzung für eine Stellungnahme zu den Flächennutzungsplanänderungen war es uns leider nicht möglich, sämtliche Auswirkungen auf die Wirtschaft abzuschätzen. Wir behalten uns deshalb vor, Ihnen zu einem späteren Zeitpunkt weitere Hinweise zu geben."

95. Herr Rolf Wührmann in Firma Wührmann am Brill GmbH + Co., Langenstraße 65, 2800 Bremen

„Ich nehme Bezug auf das mir bekannte Schreiben vom Verein zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e.V. Ich schließe mich diesem Einspruch an.

Durch den Flächennutzungsplan von 1967 ist es endlich möglich gewesen, das Steintor- und Ostertorviertel verkehrsmäßig so zu erschließen, daß eine gesunde Fortentwicklung gewährleistet wäre. Durch die vorher bestehende Planungsunsicherheit war es mir nicht möglich, längst fällige Aufbaupläne zu realisieren.

Durch eine weitere Änderung des Flächennutzungsplanes wird eine von mir gezielte Planung wieder über den Haufen geworfen."

96. Firma Horten Aktiengesellschaft, Am Seestern, Düsseldorf

„Gegen die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes 1967 erheben wir Einspruch und beziehen uns auf die Begründung, welche die Arbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels im Lande Bremen in ihrem Einspruch vom 20. August 1976 vorgetragen hat."

97. Firma Heinrich Sauer + Hans-Dieter Beiss, Möbeltischlerei, Theodor-Körner-Straße 15 a, 2800 Bremen

„Ich habe die 1.—4. Änderung des Flächennutzungsplanes eingesehen. Ich liege mit meinem Betrieb in dem von der Änderung betroffenen Gebiet. Ich bin der Meinung, daß die bewährte Struktur dieses Gebietes auch zukünftig erhalten bleiben muß und erhebe aus persönlichen und betrieblichen Gründen Widerspruch gegen die vorgesehenen Planänderungen.

Mir ist bekannt, daß ich mit meinem Betrieb ‚Bestandsschutz' genieße; doch bin ich der Meinung, daß dieser nicht ausreicht, um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit meines Betriebes zu erhalten."

98. Salon Gisela Feldhusen, Vor dem Steintor 63, 2800 Bremen

„Hiermit nehme ich Bezug auf das mir bekannte Schreiben des Vereins zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen e.V.

Ich schließe mich diesem Einspruch an."

99. Herr Dr. med. Overhoff, Augenarzt, Friedrich-Ebert-Straße 27, 2800 Bremen
„Gegen die geplante Änderung des Bebauungsplanes 418 (Osttangente) erhebe ich Einspruch.

Ich beantrage die Änderung nicht auszuführen, weil die Freihaltung der Trasse der Osttangente für die Entlastung der innerbremischen Straßen vom Durchgangsverkehr notwendig ist. Die Trasse darf nicht bebaut werden, so lange keine brauchbare Ersatzlösung für die Führung dieses Verkehrs vorhanden ist.

Begründung:

Die Osttangente ist die beste und zudem seit 20 Jahren mit hohen Kosten vorbereitete Entlastung der Innen- und Neustadtstraßen und ihrer Brücken von zunehmenden Verkehrsverstopfungen und Belästigung der Bürger durch Lärm, Abgase und Gefährdung durch den stetig wachsenden Durchgangsverkehr. Schon jetzt reichen die Große Weserbrücke und die Bürgermeister-Smidt-Brücke nicht mehr aus.

Vor meiner Praxis in der Friedrich-Ebert-Straße sind der Verkehrslärm und Abgase so stark, daß ich meine Sprechstunde in einem hinteren Raum ausüben muß, um mich mit meinen Patienten ohne Schwierigkeit verständigen zu können. Meine Patienten müssen bei geschlossenen Fenstern unzumutbar ohne ausreichende Lüftung und doch in starkem Lärm sitzen. Und so geht es vielen Mitbürgern in der Friedrich-Ebert-Straße, die diesem Verkehrsaufkommen schon lange nicht mehr gewachsen ist."

100. Herr Uwe Kömm, Hohe Ähren 8, 2806 Weyhe-Erichshof

„Nach gestriger Urlaubsrückkehr mußte ich erfahren, daß mit dem 3. d. M. das Anhörungsverfahren in der vorgenannten Angelegenheit abgeschlossen wurde.

Hierzu möchte ich bemerken, daß der von Ihnen angesetzte Termin außerordentlich ungünstig gewählt wurde, da bedingt durch die Haupturlaubszeit vielen nicht die Möglichkeit gegeben war, diesen Termin wahrzunehmen.

Als ehemaliger Bremer habe ich vor wenigen Jahren in Erichshof gebaut unter dem Aspekt, daß die schon seinerzeit geplante bessere Verkehrsanbindung nach Bremen durchgeführt wird.

Da ich meiner beruflichen Tätigkeit in Bremen nachgehe und somit auf eine anständige Verkehrsanbindung angewiesen bin, die augenblickliche Verkehrssituation in Bremen als katastrophal anzusehen ist, muß ich nach wie vor auf den Bau der Osttangente bestehen.

Sollte dieses Projekt nicht in Angriff genommen werden, entstehen mir durch den Bau in Erichshof erhebliche Planungsschäden, von der weiter steigenden Verkehrsdichte und den damit verbundenen mühsamen und zeitraubenden Berufs-An- und Abfahrten ganz zu schweigen, so daß ich mir dann vorbehalte, Sie für diese Schäden zu gegebener Zeit in Anspruch zu nehmen."

101. Herr Günter Jahneke, Sophienstraße 25, 2800 Bremen 1

„Nach Einsicht des Flächennutzungsplanes liegt mein Betrieb in dem betroffenen Gebiet.

Da ich aufgrund einer besseren Nutzung und einer Bau-Voranfrage vom Liegenschaftsamt einen Grundstücksstreifen zukaufen konnte, möchte ich zur Fortführung meines Betriebes Widerspruch gegen die zu erwartenden Maßnahmen einlegen."

Die Deputation für Bau und Raumordnung gibt zu den Bedenken und Anregungen folgende Stellungnahme ab:

Die Stellungnahmen sind untergliedert in:

A) bezüglich Raumordnung und Landesplanung

B) bezüglich Verkehrsfragen

C) bezüglich Art der baulichen Nutzung

D) Sonstige.

A. Bedenken und Anregungen bezüglich Raumordnung und Landesplanung

Schreiben Nr. 57, 81

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach das Verfahren bestimmten Regeln des Raumordnungsprogramms widerspreche, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die angeführten Argumente sind nicht geeignet, einen Verstoß gegen das Raumordnungsgesetz durch die Änderungen des Flächennutzungsplanes Bremen zu begründen. So ist insbesondere die Aussage der Einwendenden nicht haltbar, daß das Raumordnungsgesetz als geltendes Recht fehlerhaft sei. Wunschvorstellungen über eine Novellierungsbedürftigkeit des Raumordnungsgesetzes dürfen nicht dazu verwendet werden, bestehende Rechtsgrundlagen zu ignorieren. Dies gilt vor allem für diejenigen Regelungen des Raumordnungsgesetzes, in denen die Länder Berlin, Bremen und Hamburg angesprochen werden.

Mit Nachdruck ist darauf hinzuweisen, daß das Land Bremen die raumordnungsrechtliche Verpflichtung der Länder, für ihr Gebiet übergeordnete und zusammenfassende Programme oder Pläne aufzustellen, mit der Aufstellung der Flächennutzungspläne der Städte Bremen und Bremerhaven erfüllt hat.

Die Änderungen des Flächennutzungsplanes Bremen werden entsprechend den Regelungen des Raumordnungsgesetzes und des Bundesbaugesetzes durchgeführt. Dabei sind von der Raumordnung und Landesplanung keine Bedenken geltend gemacht worden. Ein Verstoß gegen das Raumordnungsgesetz kann nicht festgestellt werden.

Die Notwendigkeit von drei funktionsfähigen Verkehrsringen für die Stadt Bremen läßt sich weder aus den Raumordnungsvorstellungen der vier norddeutschen Länder noch aus den Empfehlungen der Gemeinsamen Landesplanung Bremen/Niedersachsen begründen. Die in diesen beiden raumordnungspolitischen Instrumenten enthaltenen Zielsetzungen liegen auf einem so hohen Abstraktionsniveau, daß konkrete Aussagen zu einzelnen kommunalen Planungen und Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Planungskompetenzen, nicht zulässig sind.

Dem Einwand, daß die Änderung des Flächennutzungsplanes nicht einwandfrei gemäß Raumordnungsgesetz abgestimmt worden sei, wird widersprochen.

Für das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes ist in Übereinstimmung mit dem Raumordnungsgesetz das Bundesbaugesetz maßgebend. Es besteht insofern keine Verpflichtung, die niedersächsischen kommunalen und staatlichen Stellen zu beteiligen. Dennoch hat die Stadtgemeinde Bremen — im Hinblick auf § 2 Absatz 4 Bundesbaugesetz — während des Verfahrens als Träger öffentlicher Belange die an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden, Landkreise, Verwaltungs- bzw. Regierungspräsidenten und schließlich den Minister für Inneres in Hannover befragt. Von keiner dieser niedersächsischen Stellen sind zu dem hier vorgelegten Änderungsverfahren ein Änderungswunsch oder aber Bedenken und Anregungen eingegangen.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. Bedenken und Anregungen bezüglich Verkehrsfragen

B. 1. Schreiben Nr. 6, 33, 43, 53, 54, 58, 75, 76, 79, 80, 81, 87, 89, 90, 94, 95, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Anwendung des Prinzipes eines „dezentralen Stadtmodelles" in Bremen keinen nennenswerten Einfluß auf eine Entscheidung zur Osttangente habe und wonach befürchtet wird, daß mit diesem Prinzip der Stadtplanung die Attraktivität des Oberzentrums Bremen gefährdet werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Begriff des dezentralen Stadtmodells wird häufig falsch verstanden derart, als sei die Bremer City das Oberzentrum im Sinne der Raumordnung und eine Stärkung der oberzentralen Funktion Bremens folglich mit einem weiteren Ausbau der City identisch. Die Raumordnung meint aber mit dem „Oberzentrum Bremen" die Stadtgemeinde Bremen. Auf diese bezieht sich die Planung nach dem dezentralen Stadtmodell.

Dieses geht davon aus, daß die Aufnahmefähigkeit der Innenstadt für tertiäre Arbeitsplätze vorwiegend in der Büronutzung begrenzt ist. Nicht allein sind die Flächenreserven für Bürogebäude nahezu erschöpft, auch der Folgebedarf an Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr (Langzeitparken) kann in der Innenstadt nicht gedeckt werden. Ein Ausweichen auf die City-Randgebiete, wie die östliche Vorstadt und Schwachhausen, erscheint daher zwangsläufig notwendig und ist bereits ansatzweise erkennbar.

Ziel der Stadtplanung — aufgrund der „Grundsätze zur Stadtentwicklung" des Senats — ist es jedoch, die traditionellen Wohnviertel in Innenstadtnähe soweit wie möglich ihrer überkommenen Funktion entsprechend zu erhalten und in ihrer Qualität zu verbessern. Dieses Ziel wird nicht nur verfolgt, um die Abwanderung der Wohnbevölkerung und Versorgungsbetriebe aus diesen Gebieten aufzuhalten, sondern vor allem auch, um die Anziehungskraft der Innenstadt zu stärken. Diese wird sowohl durch das kommerzielle und kulturelle Angebot als auch durch die möglichst nahe Zuordnung von Wohnbevölkerung gefördert.

Neue Arbeitsplätze des tertiären Sektors sollen stärker als bisher außerhalb des Innenstadtbereiches und der City-Randgebiete angesiedelt werden. Da sie zu den „sauberen" Branchen gehören und Möglichkeiten der Teilzeitbeschäftigung anbieten, ist es sinnvoll, sie den lokalen Zentren (Nebenzentren) von Wohngebieten zuzuordnen.

Mit dieser Entwicklung, die bereits angelaufen ist (z. B. Bremer Treuhand, IBM, Oberpostdirektion) erfolgt eine Veränderung der Verkehrsziele und damit der Verkehrsströme eines Teiles des Berufsverkehrs.

Die Osttangente würde wegen ihrer hohen Erschließungsqualität zu einem verstärkten Druck des Individualverkehrs auf die Innenstadt führen. Straßenverbreiterungen, Bau von weiteren Hochgaragen, Ausbau der Zufahrtswege in die

City und eine größere Verkehrsdichte im Innenstadtbereich wären zu erwarten. Eine derartige Entwicklung läßt sich mit dem städtebaulichen Ziel einer Sicherung und Verbesserung der Anziehungskraft und Atmosphäre der Innenstadt, die nicht zuletzt den Geschäften zugute kommt, nicht vereinbaren.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 2. Schreiben Nr. 11, 49, 62, 90, 92

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach das Planungsziel der Erhaltung der vorhandenen Nutzung und Struktur über den bestehenden Flächennutzungsplan auch zu erreichen sei und wonach Änderungen daher nicht erforderlich seien, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Aufgrund geänderter Ziele der Stadtplanung bezüglich der Funktion der citynahen Randgebiete hält die Stadtgemeinde Bremen es entsprechend § 2 Abs. 1 BBauG für erforderlich, die Bauleitpläne zu ändern. Im Ostertor- und Steintorviertel soll damit langfristig citynahes Wohnen gesichert werden und die Ansiedlung neuer Betriebe an dem Ziel der Erhaltung der überwiegenden heutigen Nutzung (Wohnen in Verbindung mit nichtstörenden Handwerks- und Gewerbebetrieben) eindeutig orientiert werden. Der bestehende Flächennutzungsplan bietet keine ausreichende Rechtsgrundlage zur Steuerung der Bautätigkeit in diesen Gebieten. Es ist erforderlich, den städtebaulichen Zielen entsprechende Bebauungspläne aufzustellen, die aus dem Flächennutzungsplan entwickelt sind. Eine Verdrängung der ansässigen Handwerksbetriebe, die sich in die heutige überwiegende Nutzung einpassen, wird nicht erfolgen. Bereits heute haben die Betriebe die Immissionsschutzauflagen entsprechend der Nutzung in der Umgebung einzuhalten. Zusätzliche Auflagen werden überwiegend nicht erforderlich werden, da die meisten Betriebe nicht störend bzw. nicht wesentlich störend sind.

Mit diesen Änderungen des Flächennutzungsplanes wird es möglich sein, Maßnahmen einzuleiten, die zu einer zügigen städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung im Sinne einer Konsolidierung der Bereiche Ostertor/Remberti und Steintor führen. Vor allem dem Einzelhandel (auch dem in der Innenstadt) werden diese Maßnahmen zugute kommen, da die Attraktivität dieser Ortsteile durch ein ausgewogenes Nebeneinander städtischer Funktionen wachsen wird.
Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 3. Schreiben Nr. 75, 94

Bezüglich der Bedenken, wonach der Verkehrsfluß von den Planänderungen betroffen werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

„Bedenken, daß ein sachgerechter Ausbau des Verkehrsnetzes und dessen Anbindung an die dem überörtlichen Verkehr dienenden Hauptverkehrslinien durch die Flächennutzungsplanänderung nicht gewährleistet wird, sind nicht gerechtfertigt. Der Bereich Ostertor/Remberti ist bereits heute über kurze, leistungsfähige Straßenzüge an den Breitenweg/Schwachhauser Heerstraße im Norden, die Habenhauser Brückenstraße und den Autobahnzubringer Hemelingen im Osten, die Friedrich-Ebert-Straße und Neuenlander Straße im Süden sowie an die Bundesstraße 6 im Westen in ausreichendem Maße an Hauptverkehrsstraßen für den örtlichen und überörtlichen Verkehr angeschlossen.

Ein sachgerechter Ausbau des Verkehrsnetzes ist durch den „Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975—1985", den die Stadtbürgerschaft 1975 zur Kenntnis genommen hat, gewährleistet.

Im übrigen besteht Einvernehmen zwischen den für Verkehr zuständigen Stellen, daß mit einem Rückgang der Verkehrsintensität (Mobilität, Motorisierungsgrad) in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist. Es wird jedoch nicht angenommen, daß der Wunsch der Bevölkerung nach mehr Mobilität mit Individualverkehrsmitteln eine Maßnahme rechtfertigt, wie sie die hochleistungsfähig geplante Stadtschnellstraße im Bereich Ostertor/Remberti vorsah.

Den Bedenken, daß die Planvorstellungen „auf eine Ausschließung des überörtlichen Individualverkehrs" und darüber hinaus auf die „Schließung weiterer mittelständischer Einzelhandelsbetriebe" hinauslaufen, kann daher nicht gefolgt werden.

Die Deputation ist dagegen überzeugt, daß die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes die Möglichkeit dafür eröffnet, daß es zu einer zügigen städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung im Sinne einer Konsolidierung des Bereichs

Ostertor/Remberti kommt. Vor allem dem Einzelhandel werden diese Maßnahmen zugute kommen, da die „Attraktivität des Viertels" durch ein ausgewogenes Nebeneinander städtischer Funktionen wachsen wird.

Die Bauverwaltung ist auch der Meinung, daß mögliche nachteilige Auswirkungen (§ 4 Städtebauförderungsgesetz) durch die bisher vorgelegte Planung am ehesten vermieden werden können.

In diesem Sinne ist auch die Zuordnung von Handwerks- und Gewerbebetrieben zur Wohnbebauung zu verstehen. Daher unterstützt die Deputation ausdrücklich: „Das Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten und Erholen wird allgemein als attraktiv angesehen, soweit dieses störungsfrei möglich ist. Bei der Struktur der dort ansässigen Gewerbebetriebe ist dieses gegeben und sollte deshalb unbedingt erhalten bleiben." Die geplanten Darstellungen der Änderung des Flächennutzungsplanes sind so geartet, daß aus ihnen entsprechende, planungsrechtlich verbindliche Festsetzungen entwickelt werden können.

Die Deputation gibt darüber hinaus an, daß der Bereich Ostertor/Remberti durch seine citynahe Lage zwar für lange Zeit als Erweiterungsgebiet innerstädtischer gewerblicher Nutzungen vorgesehen war. Es ist jedoch Ziel der Stadtentwicklung, die Randbereiche der Innenstadt für citynahes Wohnen zu erhalten und zu entwickeln.

Dieser Zielvorstellung entspricht auch das Konzept für die beabsichtigte Neugestaltung des Sanierungsgebietes und der Untersuchungsbereiche Ostertor/ Remberti.

Die „Grundsätze zur Stadtentwicklung", die die Stadtbürgerschaft im Jahre 1975 zur Kenntnis genommen hat, stellen eine für die Verwaltung verbindliche Planungsgrundlage dar. Sie beschreiben diese Planungsziele wie folgt:

„Eine Zentrierung auf die City wird die Trennung städtischer Funktionsbereiche und die daraus sich ergebende Konzentration von Verkehrsströmen auf die City verschärfen. Damit entsteht die Gefahr der Monofunktionalität neuer Wohngebiete mit unzureichender Infrastrukturausstattung, während die citynahen Wohngebiete unter Verkehrsbelastungen zunehmend leiden werden." (Seite 43)

„Die durch die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die City als wirtschaftliches, politisches und kulturelles Zentrum in den einzelnen Stadtteilen aufgetretenen negativen Wirkungen müssen abgebaut werden. Die Verbesserung der Versorgung in den neueren Wohngebieten mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen sowie die Ansiedlung tertiärer Arbeitsplätze in stadtteilbezogenen Nebenzentren muß . . . durch ein subzentrales Stadtsystem (System abgestufter aufeinander bezogener Stadtteilzentren) angestrebt werden. Einem weiteren Rückgang der Wohnungen im Citybereich ist entgegenzuwirken." (Seite 42)

Die Auswirkungen der Änderung des Flächennutzungsplanes auf die Stadtstruktur bestehen darin, daß hiermit eine Entwicklung eingeleitet wird, die im Sinne dieser gesamtstädtischen Zielvorstellungen Maßnahmen der räumlichen Planung vorbereitet.

Die Deputation weist schließlich auf folgendes hin:

Wissenschaftliche Untersuchungen zur Bevölkerungsprognose (Planungsleitstelle der Senatskanzlei) führten zur Vorgabe eines neuen Einwohner-Orientierungsrahmens von 513 000 bis 530 000 im Jahre 1985.

Darüber hinaus hat die Bauverwaltung den „Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975—1985" aufgestellt und der Stadtbürgerschaft im Jahre 1975 zur Kenntnis gegeben. Dieser stellt damit eine Grundlage für die Verkehrsplanung in Bremen dar.

Schließlich sind die detaillierten Strukturuntersuchungen und Planungskonzepte im Bereich Ostertor/Remberti als weitere wichtige Planungsgrundlage in die Flächennutzungsplanung eingeflossen.

Unter Hinweis auf die oben aufgeführten Äußerungen zu den Planungsgrundlagen ist die Deputation der Auffassung, daß gesamtstädtische wie lokale Belange im erforderlichen Maße abgewogen worden und in die vorliegende Planung eingegangen sind."

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 4. Schreiben Nr. 11, 53, 81

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach nicht überschaubar sei, wie die Änderungen der Planung auf die Gesamtordnung einwirken und welche Folgewirkungen sie auslösen können, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Flächennutzungsplan stellt gemäß § 5 Absatz 1 Bundesbaugesetz „die beabsichtigte Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen" dar. Daher kann er als grobes Abbild einer räumlichen „Gesamtordnung" einzelner Nutzungen bezeichnet werden. Welches die voraussehbaren Bedürfnisse einer Gemeinde sind, wird durch Beschlüsse der zuständigen Stellen der Stadtgemeinde Bremen, also durch die Stadtbürgerschaft, entschieden. Aber diese Stellen und damit auch die Stadtbürgerschaft sind wiederum verpflichtet, die Bauleitpläne veränderten Gegebenheiten und Entwicklungen anzupassen.

Wenn eine bisher geplante Stadtschnellstraße nicht gebaut werden soll, wird der Verkehr weiterhin die Verkehrswege benutzen, wie sie eben zur Zeit zur Verfügung stehen. Aufgrund der durch die Bauverwaltung eingeschätzten Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowie einer Veränderung der Verkehrsströme durch Einflußnahme auf die Verkehrsziele und hier vor allem des Berufsverkehrs (dezentrales Stadtmodell) wird das bestehende Verkehrsnetz aber — ergänzt durch die Maßnahmen des Orientierungsrahmens für die Verkehrsplanung 1975 bis 1985 — auf absehbare Zeit ausreichend leistungsfähig sein.

Als Folgewirkung der Änderung des Flächennutzungsplanes werden sich vor allem die Bereiche Ostertor-Remberti und Steintor städtebaulich stabilisieren. Durch den Abbau jahrelanger Planungsunsicherheit werden hier die Grundlagen für die Erhaltung und Erneuerung der innenstadtnahen Wohnviertel nach den Zielen der Stadtentwicklung geschaffen. Ferner können die einzigen zusammenhängenden Naherholungsgebiete der Neustadt nach der vorgesehenen Änderung planungsrechtlich abgesichert werden.

Nach Auffassung der für die Stadtplanung zuständigen Stellen sind mit der Änderung des Flächennutzungsplanes die „Bezüge und Gesetzmäßigkeiten", die in der bremischen Stadtstruktur erkennbar sind, beachtet worden. Falls die Bildung von „Verkehrsringen" (Tangentenviereck, Ringstraßenzüge) als „Gesetzmäßigkeit" gesehen wird, kann dieser Vorstellung allerdings nicht gefolgt werden, da hier ein statisches Bild von der Stadt zugrunde liegt. Straßenvierecke oder -ringe sind Modelle der Verkehrsplanung, die keinen Wert an sich darstellen, sondern die als ein Prinzip anderen Formen der Netzgestaltung gegenüberstehen (z. B. Achsensystem). Auch seit langem bestehende Planungen müssen überprüfbar sein.

Dies geschieht ständig auch in anderen Bereichen des Stadtgebietes.

Mit dem Verzicht auf eine Osttangente, d. h. durch die Nichtbereitstellung von Haushaltsmitteln für den Bau dieser Straße, hat die Stadtbürgerschaft eindeutig dokumentiert, daß die Belange der Verkehrsplanung denen der städtebaulichen Neuordnung des Ostertor- und Steintorviertels und der Sicherung der Naherholungsqualität auf dem linken Weserufer im vorliegenden Fall untergeordnet werden sollen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 5. Schreiben Nr. 92, 94

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Planungsgrundlagen für die Änderung des Flächennutzungsplanes (z. B. über Bevölkerungsentwicklung) nicht ausreichend seien und wonach Daten über die Gewerbestruktur fehlten, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Über die Bevölkerungsprognosen der Prognos AG und des Statistischen Landesamtes hinaus ist der Zielrahmen von 510 000 bis 530 000 Einwohnern für das Jahr 1985 insbesondere durch wissenschaftliche Untersuchungen der Planungsleitstelle entwickelt worden.

Auf einem gegenüber den 60er Jahren stark verringerten Bevölkerungsansatz bauen unter anderem die „Grundsätze zur Stadtentwicklung" und der „Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975—1985" auf. Beide stellen verbindliche Leitlinien für die Stadtplanung und für den Ausbau des Verkehrsnetzes in Bremen dar. Hierauf beruhen wiederum auch die 1. bis 4. Änderungen des Flächennutzungsplanes.

Die Daten über die Gewerbestruktur in den Änderungsbereichen sind überwiegend

— unter Mitwirkung der Handelskammer und der Handwerkskammer — neu erhoben worden. Sie stellen insoweit eine ausreichende Grundlage zur Abwägung der diesbezüglichen Belange dar.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 6. Schreiben Nr. 6, 21, 27, 53, 57, 81, 94

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach erst ein Generalverkehrsplan verabschiedet sein solle, der auf der Verkehrszählung 1976 aufbaut, ehe über eine Osttangente entschieden werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Generalverkehrsplanung hat den Zweck, die Anforderungen des Individualverkehrs und die Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs an das Verkehrsnetz modellhaft darzustellen. Sie muß die Belange des Verkehrs in Übereinstimmung bringen mit den Belangen des Wohnungsbaues, der gewerblichen Ansiedlung, der Freiflächenplanung und anderem.

Durch die „Grundsätze zur Stadtentwicklung", die die verbindliche Leitlinie der räumlichen Planung in Bremen darstellen, sind aus veränderten Gegebenheiten und Entwicklungen heraus neue Prioritäten gesetzt worden. Denn „seit einigen Jahren sind langsames Wachstum, Stillstand oder Schrumpfung als Bedingungen im Stadtleben zu Realitäten geworden".

Die Generalverkehrsplanung wird unter Beachtung der Grundsätze zur Stadtentwicklung ausgearbeitet werden. Der Wegfall der Osttangente, die Forderung des öffentlichen Personennahverkehrs, das Prinzip des „dezentralen Stadtmodells", die Maßnahmen des Orientierungsrahmens für die Verkehrsplanung 1975 bis 1985 und anderes mehr sind dabei wesentliche Vorgaben, die in die Modellrechnungen der Verkehrsplanung einfließen werden.

Damit wird deutlich, daß es der Generalverkehrsplanung nicht darum gehen kann, den Nachweis für die Brauchbarkeit eines unter früheren Bedingungen geplanten Straßennetzes zu liefern, sondern Netzvorstellungen zu entwickeln, die die veränderten Verhältnisse und voraussehbaren Bedürfnisse berücksichtigen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 7. Schreiben Nr. 6, 13, 19, 21, 30, 41, 43, 45, 53, 54, 57, 58, 60, 75, 76, 79, 80, 81, 87, 89, 90, 92, 94, 95, 96, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach bezweifelt wird, daß infolge Minderung der Einwohnerzahl dann auch zugleich ein Rückgang der Arbeitsplätze, ein Rückgang der Zahl der Käufer bzw. Besucher und eine Minderung des Kraftfahrzeugverkehrs damit verbunden sei, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Das ist in dieser Form auch nicht behauptet worden. Es ist aber sehr wahrscheinlich, daß eine stark reduzierte zukünftige Bevölkerungszahl, wie in Bremen, geringere Verkehrszuwachsraten, als bisher prognostiziert, wenn nicht Stagnation oder stellenweise Verminderung des Verkehrsaufkommens zur Folge haben wird. Dabei ist jedoch zu beachten, daß als Folge der Abwanderung ein vermehrtes Verkehrsaufkommen vom Umland in die Stadt entstehen kann. Mit fortschreitender Entwicklung der Mittel- und Grundzentren des Umlandes kann allerdings angenommen werden, daß die abgewanderte Bevölkerung mehr und mehr im Umland einkauft, dort Schulen besucht, evtl. auch arbeiten wird. Damit wird ein Teil des bisherigen bremischen Verkehrsaufkommens in das Umland verlagert.

Tendenziell kann daher damit gerechnet werden, daß auch der Verkehr vom Umland in die Stadt nicht proportional zur Abwanderung ansteigen, sondern auf absehbare Zeit vielleicht auf dem heutigen Stand bleiben wird.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 8. Schreiben Nr. 43, 53, 54, 58, 75, 79, 80, 87, 89, 95, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Bedeutung des Autos für den Menschen bei der Änderung des Flächennutzungsplanes nicht ausreichend beachtet worden sei, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Auch in einem von der Stadtplanung angestrebten integrierten Verkehrssystem von Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr muß ein erheblicher Anteil der Verkehrsarbeit vom Individualverkehr geleistet werden.

Die Grenzen in der Benutzung des Autos liegen jedoch dort, wo Interessen der

Allgemeinheit höher zu werten sind, als das Interesse des Autofahrers, möglichst jedes Ziel zu jeder Zeit auf kürzestem Wege und mit den günstigsten Abstellmöglichkeiten erreichen zu können. In diesem Zusammenhang ist auch der Beschluß der Stadtbürgerschaft vom 31. Januar 1973 zu sehen, das Stellplatzangebot in der Innenstadt nicht weiter zu erhöhen. An diesen Beschluß ist die Verwaltung gebunden.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 9. Schreiben Nr. 19, 41, 96

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach Voraussetzung einer „dezentralen Struktur" ein einwandfreies Verkehrsnetz sei, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Vorstellung eines dezentralen Stadtmodells, wie es in den „Grundsätzen zur Stadtentwicklung" enthalten ist, beschränkt sich nicht auf die Zuordnung von Arbeitsstandorten und Wohnstandorten, sondern umfaßt im Sinne eines „integrierten Systems" alle städtischen Funktionen. Der Verkehr steht damit nicht neben einer „dezentralen Struktur" oder ist als ihre Voraussetzung zu bezeichnen. Es geht hierbei weder darum, der Stadt ein System aufzuprägen, noch ein neues „einwandfreies Verkehrsnetz" zu schaffen. Vielmehr haben sich die Planungen den neu entstehenden Bedürfnissen im kleinräumigen und gesamtstädtischen Bereich ständig anzupassen.

Uber eine sinnvolle Verteilung von Quellen und Zielen des Verkehrs ist es möglich, das bestehende Verkehrsnetz gleichmäßiger auszulasten und damit Konzentrationen und Belästigungen abzubauen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 10. Schreiben Nr. 21, 22, 29, 45, 50, 77, 81, 83, 92, 94

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Netzgestaltung in Form von „Verkehrsringen" (Tangentenviereck, Ringstraßenzüge) ein altes Prinzip bremischer Verkehrsplanung sei, und daß mit der Aufhebung der Osttangente gegen dieses Prinzip verstoßen werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Straßenvierecke oder Straßenringe sind Modelle der Verkehrsplanung, die keinen Wert an sich darstellen, sondern die ein Prinzip einer bestimmten Form der Netzgestaltung verfolgen, wie z. B. Achsensystem.

Wie an anderer Stelle ausgeführt, muß die Stadtplanung ein ständiges Angleichen von voraussehbaren Bedürfnissen und Entwicklungen an bestehende räumliche und soziale Strukturen berücksichtigen. Daher müssen auch seit langem bestehende Planungen überprüfbar sein. Das geschieht auch ständig in den verschiedensten Bereichen unserer Stadt. Das Bundesbaugesetz verpflichtet übrigens auch die Gemeinden ausdrücklich, die Bauleitpläne diesen neuen Entwicklungen und Zielen anzupassen. Mit dem Verzicht auf eine Osttangente hat die Bürgerschaft im Hinblick auf die seinerzeitigen Diskussionen um die Mittelbereitstellung für den Bau einer solchen Straße aber eindeutig dokumentiert, daß die Belange der Verkehrsplanung denen einer städtebaulichen Neuordnung des Ostertorgebietes und der Sicherung der Naherholungsqualität auf dem linken Weserufer untergeordnet werden sollen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 11. Schreiben Nr. 10, 29, 39, 43, 53, 54, 56, 57, 58, 75, 76, 79, 80, 81, 83, 87, 89, 93, 94, 95, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Osttangente zur Abschirmung der Innenstadt erforderlich sei, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Eine Abschirmung kann sich nur darauf beziehen, daß der Nord-Süd-Durchgangsverkehr die Innenstadt umfahren kann. Diese Möglichkeit ist nach Auffassung der Deputation dadurch ausreichend gegeben, daß — je nach den Verkehrszielen im Süden — vier Weserübergänge zur Verfügung stehen. Ihre Kapazität wird durch die im Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975 bis 1985 festgelegten Ausbaumaßnahmen noch erhöht.

Die Weserbrücken sind durch die leistungsfähigen Straßenzüge

Oldenburger Straße/Breitenweg,

Langemarckstraße/Bürgermeister-Smidt-Straße/Breitenweg,
Friedrich-Ebert-Straße/Am Wall/Herdentorsteinweg

bzw.

Osterdeich/Sielwall/Am Dobben,
Habenhauser Brückenstraße/Georg-Bitter-Straße (nach Ausbau)/Bennigsenstraße und Habenhauser Brückenstraße/Hastedter Osterdeich/Malerstraße

in ausreichendem Maße mit den Stadtteilen verbunden, in denen dieser Durchgangsverkehr entsteht.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 12. Schreiben Nr. 6, 13, 19, 41, 56, 59, 70, 81, 94, 96, 99

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Friedrich-Ebert-Straße und die Langemarckstraße bereits heute durch den Verkehr zu den Weserbrücken überlastet seien und besonders die Anwohner dieser Straßen darunter zu leiden hätten, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Friedrich-Ebert-Straße und die Langemarckstraße haben einerseits die Funktion von Hauptsammlern für den Berufs- und Wirtschaftsverkehr aus den angrenzenden Wohn- und Gewerbegebieten, andererseits dienen sie als Hauptdurchgangsstraßen für den Verkehr von südlich angrenzenden und dazu benachbarten Gemeinden zur Stadtmitte. Die Autos stauen sich hier vorwiegend in den Spitzenstunden des Berufsverkehrs. Ein zusätzlicher Weserübergang würde sicherlich entlastend wirken. Mit einer weiteren Brücke im Zuge einer Osttangente würden jedoch erhebliche Verkehrsbelästigungen in Bereichen erzeugt, die als Hauptnaherholungsgebiete der Neustadt von der Bevölkerung intensiv genutzt werden. Da die Neustadt ohnehin mit wohnungsnahen Erholungsgebieten unterversorgt ist, gilt es, die bestehenden Möglichkeiten zu erhalten. Ferner würde das Wohnen am Deichschart und Kirchweg beeinträchtigt.

Aufgrund der Ausbauqualität und der anliegenden Verkehrsquellen werden die obengenannten Straßenzüge auch bei einer Osttangente starken Verkehrsbelastungen ausgesetzt bleiben. Das trifft vor allem auch für die Neuenlander Straße zu.

Die berechtigten Anliegen der Bewohner dieser Straßen stehen somit dem Bedürfnis nach Erholung einer weitaus größeren Bevölkerungszahl und den öffentlichen Belangen der Stadtentwicklung im Bereich Ostertor/Remberti gegenüber. Es wird empfohlen, die Änderung des Flächennutzungsplanes unverändert zu belassen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 13. Schreiben Nr. 6, 19, 21, 29, 30, 33, 41, 42, 43, 45, 50, 53, 54, 57, 58, 75, 76, 79, 80, 83, 87, 89, 90, 95, 96, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Osttangente die räumliche Beziehung Ostertorviertel—Altstadt nicht beeinträchtige, technische Lösungen zur Verminderung der Immissionsbelastung (Tunnel, Hochstraße, geschlossene Randbebauung) möglich seien und wonach die Osttangente der Sanierung eher nütze als schade, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Keine der technischen Lösungen ist ohne erhebliche Eingriffe in die bestehende Bausubstanz durchzuführen. Auch eine Tunnellösung kann nicht im Schildvortrieb vorgenommen werden. Ein- und Ausfahrtsrampen greifen weit in das Gebiet ein, auch bei einer Hochstraße. Jede geschlossene Randbebauung, die den Lärm abhalten soll, führt zu einer Riegelwirkung und beeinträchtigt — zusätzlich zu den Wallanlagen — die räumliche Verbindung Ostertor—Altstadt. Dies widerspräche aber dem städtebaulichen Ziel einer stärkeren räumlichen Berücksichtigung der funktionalen Abhängigkeiten beider Stadtviertel („Wohnen in Innenstadtnähe").

Außer diesen Mängeln, welche — durch nicht befriedigende technische Lösungsmöglichkeiten bedingt — die städtebaulichen Ziele einschränken, wird die Nutzungsmöglichkeit für den angestrebten Wohnungsbau durch Flächenverlust und Immissionsbeeinträchtigung der Randzonen erheblich verringert. Das Immissionsschutzgesetz verlangt, „daß schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auch sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden". Nach den für die Planung verbindlichen Planungsrichtpegeln der Vornorm DIN 18005, die denen der technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm entsprechen, dürfen für die geplanten und bestehenden „Allgemeinen Wohngebiete" in Randlage der Osttangente

Tag-/Nachtwerte von 55/40 dB (A) nicht überschritten werden. In 25 m Entfernung ist mit Schallpegeln um 70 dB (A) zu rechnen.

Eine mit derartigen Belastungen behaftete Verkehrsstraße ist mit dem Sanierungsziel eines Wohngebietes nach den heutigen Erkenntnissen über städtisches Wohnen und über die Bedeutung einer Erhaltung historisch wertvoller Stadtquartiere nicht vereinbar. Nach Auffassung der Deputation würde der Schaden, nämlich eine Osttangente durch das Gebiet Ostertor/Remberti, gegenüber einem möglichen Nutzen, der sich nur auf den fließenden Individualverkehr beziehen kann, überwiegen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 14. Schreiben Nr. 8, 19, 29, 30, 33, 34, 41, 43, 47, 50, 53, 54, 55, 58, 60, 63, 66, 70, 75, 76, 77, 79, 80, 83, 84, 86, 87, 89, 90, 94, 95, 96, 98, 99

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Osttangente zu einer Entlastung des Straßennetzes auf dem rechten und linken Weserufer und an den Brückenköpfen führe, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Mit einer Entlastung der Brückenköpfe ist zu rechnen, nicht jedoch mit einer Verkehrsberuhigung in den an die Tangente angrenzenden Gebieten. Der auf die hochleistungsfähige Hauptverkehrsstraße zustrebende Verkehr wird die angrenzenden Gebiete stark belasten. Zusätzlich würden die Wohn- und Naherholungsgebiete, die an die Osttangente angrenzen, erheblich in ihrer Qualität eingeschränkt.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 15. Schreiben Nr. 13, 57, 70, 81, 94

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach durch den Wegfall der Osttangente die Verkehrslast vom Ostertorgebiet auf andere Stadtteile abgewälzt werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

An diesem Einwand wird zunächst deutlich, daß auch die Befürworter der Osttangente damit rechnen, daß das Ostertorgebiet durch die geplante Stadtschnellstraße zusätzliche Beeinträchtigungen durch den Verkehr hinnehmen muß.

Durch die Änderung der Planung wird der Verkehr nicht andere Wege nehmen, als sie nicht bereits heute von ihm benutzt werden. Es ist ein Ziel bremischer Stadtplanung, den Verkehr soweit wie möglich gleichmäßig auf die Stadtteile zu verteilen, um Belastungsspitzen einzelner Gebiete abzubauen. Das setzt voraus, daß auch die Verkehrsziele entsprechend verteilt werden.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 16. Schreiben Nr. 6, 7, 19, 26, 27, 33, 34, 35, 39, 41, 43, 52, 53, 54, 58, 64, 67, 69, 75, 76, 79, 80, 84, 85, 87, 89, 91, 92, 93, 95, 96, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Osttangente vor allem auch dem Wirtschaftsverkehr nütze und wonach eine Abwanderung von Betrieben mit Arbeitsplätzen und Steueraufkommen verhindert werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Dieser Einwand ist grundsätzlich richtig, wenn auch schwer nachzuweisen sein wird, in welchem Umfange die Umsätze von Betrieben sinken, weil die Osttangente nicht gebaut wird.

Für den Wirtschaftsverkehr, dessen Quellen und Ziele über das ganze Stadtgebiet verstreut liegen, werden vor allem Verbesserungen durch die Beseitigung von Engpässen und den Ausbau bestehender Verkehrswege geschaffen. Sicher hätte der Wirtschaftsverkehr auch durch eine Osttangente wie durch jede zusätzliche Straße Vorteile erhalten. Diese fallen nach Abwägung mit den städtebaulichen Zielen für die innenstadtnahen Wohngebiete und die stadtnahen Erholungsgebiete auf dem Stadtwerder und in der Neustadt jedoch nicht derart ins Gewicht, daß deshalb ein Bau der Osttangente befürwortet werden müßte.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 17. Schreiben Nr. 2, 3, 4, 5, 15, 21, 22, 28, 33, 34, 42, 63, 65, 67, 68, 94

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Verbindung des rechten und

linken Weserufers verbessert werden müsse und eine neue Weserbrücke erforderlich sei, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Ein neuer Weserübergang würde sicher die vorhandenen Straßenbrücken entlasten. Problematisch ist jedoch die Belastung derjenigen Gebiete, durch die die Anschlußstraßen der neuen Brücke geführt werden müßten.

Die Bauverwaltung ist der Auffassung, daß die im Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975 bis 1985 vorgesehenen Ausbaumaßnahmen an den Brückenköpfen und die Maßnahmen zum Abbau von Engpässen im Straßennetz auf absehbare Zeit ausreichen, um den Verkehr flüssiger auch über die Weserbrücken führen zu können.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 18. Schreiben Nr. 19, 30, 41, 90, 96

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die Osttangente wesentlich dazu beitragen könne, die Straßen, auf denen öffentlicher Personennahverkehr und Individualverkehr führen, vom Kraftfahrzeugverkehr freizuhalten, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Absicht einer stärkeren Entflechtung von Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr bestimmt wesentlich die Maßnahmen des Orientierungsrahmens für die Verkehrsplanung 1975—1985. Mit dem dort vorgesehenen Abbau von Engpässen und dem Um- und Ausbau von Straßen werden Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Individualverkehr soweit wie technisch und finanziell möglich verringert.

Es ist im übrigen sehr unwahrscheinlich, daß durch die Osttangente die Verkehrsbelastung in den Straßen, in denen gegenseitige Störungen von Autos, Straßenbahnen und Bussen vorliegen, verbessert würde. Hier lassen sich durch gezielte Verkehrslenkung (z. B. Leitsystem des öffentlichen Personennahverkehrs) und durch die Beseitigung von lokalen Störfaktoren (z. B. Ausbau der Weserbrückenköpfe) schneller und wirksamer Verbesserungen im Sinne der Einwendungen erzielen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 19. Schreiben Nr. 30, 43, 53, 58, 75, 76, 79, 80, 87, 89, 95, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach ein Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr kaum noch erfolgen werde, da die Grenzen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht seien und wonach dadurch die Osttangente erforderlich werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Bis zum Jahre 1985 soll der öffentliche Personennahverkehr durch Investitionen in Höhe von mindestens 470 Millionen DM weiter ausgebaut werden. Ferner ist geplant, durch die vermehrte Einrichtung von Park-and-Ride-Plätzen die Umsteigemöglichkeiten wesentlich zu erweitern. Es kann angenommen werden, daß diese Maßnahmen die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs für den Berufs- und Einkaufsverkehr erhöhen werden. Straßenbahn oder Bus werden jedoch für bestimmte Fahrtzwecke dem Auto weiterhin unterlegen bleiben. Das gilt besonders für den Wirtschaftsverkehr und den Erholungsverkehr. Da der Anteil dieses Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt relativ gering ist, kann damit nicht der Bau einer neuen, hochleistungsfähigen Stadtschnellstraße gerechtfertigt werden.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 20. Schreiben Nr. 7, 19, 21, 22, 27, 41, 52, 70, 85, 94, 96

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach Betriebe, die ihre Standortentscheidung aufgrund der geplanten Osttangente getroffen hätten, nunmehr bei Änderung dieser Planung wirtschaftlich benachteiligt würden, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Es besteht grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf die Durchführung einer geplanten Maßnahme des Flächennutzungsplanes oder eines Bebauungsplanes.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 21. Schreiben Nr. 22, 23, 63, 64, 66, 67, 81, 85, 100

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach dem Berufsverkehr, Besuchern und Beschäftigten persönliche und finanzielle Belastungen zugemutet werden, die unverantwortlich seien und wonach durch Verkehrsbehinderungen Zeitverluste entstünden, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Diesem Einwand kann nicht gefolgt werden, da solche Belastungen evtl. in Einzelfällen zwar nachweisbar, nicht aber pauschal vorhersehbar sind. Ferner ist zu beachten, daß eine Osttangente mit Sicherheit neue persönliche und finanzielle Belastungen erzeugt, nicht nur für einzelne Bürger, sondern auch für die Stadtgemeinde Bremen.

Verkehrsbehinderungen werden durch die im Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975—1985 vorgesehenen Maßnahmen weiter abgebaut werden.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 22. Schreiben Nr. 40, 41, 43, 53, 54, 57, 58, 75, 76, 79, 80, 83, 87, 89, 90, 95, 98, 99

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach — in voller Anerkennung des Bürgerschaftsbeschlusses, die Osttangente nicht zu bauen — die dafür vorgesehenen Freiflächen so lange nicht bebaut werden sollten, bis die Verkehrszählung ausgewertet und der Bedarf einer Osttangente geprüft worden sei, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

In den Zuschriften wird davon ausgegangen, daß durch neue Angaben über die Belastung des bremischen Straßennetzes die Erforderlichkeit der Osttangente schlüssig nachzuweisen sei. Dies ist durch Modellrechnungen der Verkehrsplanung zwar annähernd möglich, jedoch wird es Aufgabe einer auf den Zählungen aufbauenden Generalverkehrsplanung sein, die gegenüber der 60er Jahren veränderten Prioritäten der Stadtentwicklung Bremens zu beachten.

Insoweit berücksichtigt dieser Vorschlag nicht, daß Senat und Bürgerschaft neue Leitlinien für die Entwicklung Bremens verabschiedet haben, die neue Prioritäten setzen, weil die Einwohnerzahl abnimmt und Wachstum nicht mehr selbstverständliches Ziel ist. Dabei werden Vorstellungen für die gesamtstädtischen und kleinräumigen Probleme unter Berücksichtigung der Anforderungen aller städtischen Funktionen neben denen des Verkehrs entwickelt. Bei der Abwägung der einzelnen Belange untereinander wurde der Erhaltung und Erneuerung des innenstadtnahen Wohngebietes Ostertor/Remberti der Vorrang gegenüber den Anforderungen des Individualverkehrs eingeräumt. Hiermit wird letztlich auch die Qualität der Innenstadt gesichert. Diese in den „Grundsätzen zur Stadtentwicklung", dem „Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975 bis 1985" sowie in Beschlüssen der Deputation für Bau und Raumordnung enthaltenen städtebaulichen Zielvorstellungen sind für die Verwaltung verbindliche Vorgaben.

Auch aus städtebaulichen und psychologischen Gründen kann dem Vorschlag, den Trassenbereich nicht zu bauen, nicht gefolgt werden. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre im Bereich Ostertor/Remberti haben gezeigt, daß die Unsicherheit über die Art der Trassenausbildung der Osttangente und ihren Baubeginn sowie über ihre möglichen Auswirkungen auf die bestehenden Wohngebiete zur Aufgabe des Grundbesitzes, zur Abwanderung von Einwohnern und Versorgungsbetrieben, zum Verfall wertvoller Bausubstanz sowie zum Absinken des „sozialen Niveaus" in Teilen des Gebietes geführt hat.

Die Stadtgemeinde Bremen ist daran interessiert, diese Unsicherheit durch eindeutige Planungsentscheidungen abzubauen, nicht zuletzt, weil sie bei der Erhaltung und Erneuerung des Gebietes auf die Mitarbeit und Initiative der Bewohner entscheidend mit angewiesen ist.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 23. Schreiben Nr. 23, 30, 45, 46, 47, 81, 83, 86

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach durch den Wegfall der Osttangente und durch die vorgesehene Reprivatisierung stadteigener Grundflächen im Trassenbereich öffentliche Mittel vergeudet würden und wonach durch die Veränderung von Verkehrsflächen in Wohnbaufläche und gemischte Baufläche die Stadt verpflichtet sei, diese Differenz zwischen Verkehrswert seinerzeit und jetzt dem ehemaligen Eigentümer auszuzahlen, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die hier betroffenen Grundstücke sind seinerzeit durch die Stadtgemeinde Bremen „freihändig" angekauft worden. Die Kaufverträge enthalten keine Nachbesserungsklauseln. Ebenso bestehen keine Rückübertragungsansprüche.

Ein Entschädigungsanspruch im Sinne §§ 40 ff. Bundesbaugesetz ist nicht gegeben.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 24. Schreiben Nr. 6, 19, 30, 41, 43, 53, 54, 58, 75, 76, 79, 80, 83, 87, 89, 95, 96, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach keine ausreichende Ersatzlösung für die Osttangente angeboten würde und wonach die bestehenden Hauptverkehrsstraßen in Schwachhausen und in der östlichen Vorstadt den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr nicht bewältigen könnten, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Verwaltung geht für die Zukunft von verringerten Verkehrszuwachsraten aus. Die Einwohnerprognose für 750 000 bis 800 000 Einwohner aus den 60er Jahren wird nicht mehr aufrecht erhalten. Es kann zur Zeit nicht glaubhaft vertreten werden, daß eine Verringerung der Einwohnerzahl von der Prognose 750 000 aus den 60er Jahren auf eine Einwohnerprognose für 1985, die etwa 250 000 Einwohner weniger prognostiziert, keinerlei Einfluß auf die Höhe des Verkehrsaufkommens einer Stadt habe.

Die Frage einer Ersatzlösung für die Osttangente stellt sich insofern nicht, als das bestehende und nach dem Flächennutzungsplan vorgesehene Straßennetz Reserven aufweist, die bisher ungenutzt blieben. Die Beseitigung von Engpässen, Ausbau von Strecken und Knotenpunkten u. ä. technische Maßnahmen, wie sie der Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975 bis 1985 vorsieht, sind hier zu nennen. Gleichzeitig wird sich mit dem Ausbau städtischer Nebenzentren mit ihnen zugeordneten tertiären Arbeitsplätzen eine Veränderung von Verkehrszielen und -strömen entwickeln, die zu einer gleichmäßigeren Auslastung des städtischen Verkehrsnetzes führen wird. Davon werden nicht zuletzt diejenigen Stadtteile (östliche Vorstadt, Schwachhausen) profitieren, die wegen der bisher verfolgten einseitigen Konzentration tertiärer Arbeitsplätze in der Stadtmitte als Durchfahrgebiete für den Zielverkehr zur City dienten.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 25. Schreiben Nr. 26, 46, 84, 93

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach die vorgesehenen Änderungen die Folge eines „Diktats eines Kommunalpolitikers" seien und wonach Einzelinteressen sich gegen die Gesamtinteressen der Bevölkerung durchgesetzt hätten, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Hinter den städtebaulichen Zielen, die Wohngebiete in Innenstadtnähe zu erhalten und zu erneuern sowie die wohnungsnahen Erholungsgebiete der Neustadt zu sichern, stehen sowohl die Interessen einzelner Bürger, wie auch Gesamtinteressen der Stadtgemeinde Bremen. Diese sind unter anderem in Beschlüssen der Stadtbürgerschaft, des Senats und der Deputation für Bau und Raumordnung, die den Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes vorausgegangen sind, zum Ausdruck gekommen.

Die eingegangenen Bedenken und Anregungen lassen erkennen, daß die Befürworter der bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes zum Teil auch gesamtstädtische Vorstellungen verfolgen, z. B. wenn sie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und die Sicherung der Attraktivität der Innenstadt ansprechen. Die unterschiedlichen Auffassungen zu den geplanten Änderungen liegen einerseits in abweichenden Zielen. Hier stehen sich z. B. die Ziele „Wohnen in Innenstadtnähe" und „Ausweitung der City in die Randgebiete" gegenüber. Andererseits liegt der Unterschied in abweichenden Wegen, die zu gleichen Zielen führen sollen. So stehen sich die Ziele

„Verbesserung der Verkehrsverhältnisse" mit Hilfe der Osttangente und
ohne Osttangente mit Hilfe der Maßnahmen des Orientierungsrahmens für die Verkehrsplanung einerseits

„Sicherung der Attraktivität der Innenstadt" mit Hilfe der Osttangente bzw.

ohne Osttangente mit Hilfe der Erhaltung und Förderung citynaher Wohngebiete andererseits

gegenüber.

Die Abwägung der Belange gegeneinander und untereinander hat ergeben, daß die Gesamtinteressen und Einzelinteressen sich mit den hier in der Änderung geplanten Nutzungen am besten vereinbaren lassen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 26. Schreiben Nr. 21, 43, 53, 54, 58, 69, 75, 76, 79, 80, 87, 89, 94, 95, 98

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach der Senator für das Bauwesen und der Senat noch im Jahre 1973 den Bau der Mozarttrasse befürwortet hätten, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Seit 1973 sind in der Deputation für Bau und Raumordnung, dem Senat und der Stadtbürgerschaft folgende Beschlüsse gefaßt worden:

1. Die Stadtbürgerschaft hat am 11. Dezember 1973 die Haushaltsmittel für den Bau der Osttangente gestrichen.

2. Die Deputation für Bau und Raumordnung hat am 25. April 1974 einen Planaufstellungsbeschluß für das Sanierungsgebiet Ostertor/Remberti gefaßt, der die Erneuerung dieses Gebietes ohne eine Osttangente beinhaltet.

3. Senat und Stadtbürgerschaft haben im Jahre 1975 die „Grundsätze zur Stadtentwicklung" zur Kenntnis genommen. Darin heißt es: „Die zentralen Funktionen der Innenstadt werden bei weiterem Anwachsen des Individualverkehrs gefährdet. Gleichzeitig werden dadurch die auf die City gerichteten Straßen immer weiter überlastet." (S. 97). „Da der Aufbau des innerstädtischen Tangentenvierecks nicht mehr weiter verfolgt wird, muß der Hauptverkehrslinienplan überarbeitet werden." (S. 96).

4. Die Stadtbürgerschaft hat am 18. März 1975 den Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975 bis 1985 zur Kenntnis genommen, der die Verkehrskonzeption des Jahres 1971 abgelöst hat. Dieser berücksichtigt sowohl den Bürgerschaftsbeschluß vom 31. Januar 1973, nach dem die Zahl der Parkplätze in der Innenstadt nicht mehr erhöht werden soll, als auch die Absage an ein geschlossenes Tangentenviereck um die Innenstadt.

Entsprechend diesen Beschlüssen ist die Bauverwaltung gehalten, die Bauleitplanung darauf auszurichten.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 27. Schreiben Nr. 81, 83, 100

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach das Änderungsverfahren nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden sei, wird folgende Stellungnahme abgegeben: Das Verfahren wurde und wird entsprechend den Vorschriften des Bundesbaugesetzes durchgeführt.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 28. Schreiben Nr. 37

Zu den Einwendungen, wonach die Darstellung der Verkehrsfläche an der Einmündung Malerstraße in die Stresemannstraße die Erschließung der gewerblichen Grundstücke an der Stresemannstraße und Legienstraße verschlechtere, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Ausbau der Einmündung ist eine Angelegenheit, die nicht im Flächennutzungsplan geregelt wird. Eine Verbesserung der Erschließung wird aber dadurch erreicht werden, daß nach einer Planung des Amtes für Straßen- und Brückenbau nach Fertigstellung der Verbindungsstraße zwischen Malerstraße und Beneckendorffallee die Legienstraße an diese Verbindungsstraße angeschlossen werden soll.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

B. 29. Schreiben Nr. 3

Zu der Einwendung, daß durch die Osttangente eine Fußgängerzone „Ostertorsteinweg" und „Vor dem Steintor" ermöglicht werde, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Nachteile einer Fußgängerzone in diesem Straßenzug überwiegen gegenüber den Vorteilen derart, daß dieses Ziel von der Bauverwaltung nicht verfolgt wird.

Die Straßen „Ostertorsteinweg" und „Vor dem Steintor" sind wichtige Hauptsammelstraßen für die beiderseits angrenzenden Gebiete. Insofern werden sie ihre Verkehrsfunktion behalten müssen. Daran könnte auch eine Osttangente nichts ändern.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. Bedenken und Anregungen bezüglich Art der baulichen Nutzung

C. 1. Schreiben Nr. 16, 17, 18, 24, 32, 36, 38, 55, 60, 71, 72, 78, 87, 88, 91, 92, 94, 97

Zu den Einwänden, wonach bestimmte Betriebe sich nicht in die Flächen der allgemeinen Art der baulichen Nutzung einordnen, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Einwendungen betreffen die vorhandenen Gewerbebetriebe, die sich nicht in die geplanten Darstellungen einordnen. Die Gewerbebetriebe benötigen je nach Art und Umfang gemischte Baufläche oder gewerbliche Baufläche.

Gemäß § 8 Bundesbaugesetz sind später aufzustellende Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Ein Gewerbebetrieb, der sich nach Art und Umfang in eine Wohnbaufläche nicht einordnet, würde demnach im Rahmen der Entwicklung des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan in der verbindlichen Bauleitplanung mit Wohngebiet überplant und würde bei rechtsverbindlicher Festsetzung von reinem oder allgemeinem Wohngebiet (WR und WA) daher lediglich Bestandsschutz genießen.

Der Bestandsschutz garantiert dem Betriebsinhaber jedoch lediglich den Verbleib seines Betriebes in dem festgesetzten Wohngebiet (WR oder WA) in dem bisherigen Umfange.

Nicht zulässig sind Erweiterungsmaßnahmen aller Art, auch wenn diese Maßnahmen aus betrieblichen Gründen notwendig sein sollten. Auch sind Ersatzbauten nach einer eventuellen Zerstörung des Betriebes, z. B. nach einem Brand, nicht zulässig.

Der Bestandsschutz reduziert die Gewerbebetriebe daher auf ihren Umfang bei Inkrafttreten des jeweiligen Bebauungsplanes und läßt betriebliche Erweiterungen und damit Entwicklungsmöglichkeiten nicht zu.

Der Bestandsschutz reicht aber nicht aus, weil die Betriebe ohne Entwicklungsmöglichkeiten auf mehr oder minder lange Sicht in ihrem Bestand gefährdet sind. Wollte man aber diesen Betrieben gerecht werden, müßte in bestimmten Bereichen gemischte bzw. gewerbliche Baufläche dargestellt werden. Dem kann aber aus städtebaulichen Gründen nicht gefolgt werden.

Soweit in dem Änderungsplan Wohnbaufläche oder gemischte Baufläche dargestellt ist, handelt es sich hier um Bereiche, die überwiegend durch eine Wohnbebauung genutzt werden. In diese Wohnbebauung eingestreut liegen die oben behandelten Gewerbebetriebe.

Die Bauverwaltung ist der Auffassung — der sich die Deputation für Bau und Raumordnung anschließt —, daß die in den Änderungsplänen dargestellte Nutzung für die Grundstücke dieser Betriebe nicht geändert werden sollte. Dabei wird durchaus gesehen, daß diese Betriebe im Rahmen einer späteren verbindlichen Bauleitplanung durch Bebauungsplan, aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, der lediglich Wohngebiet ausweist, auf den Bestandsschutz reduziert werden und weitere Entwicklungsmöglichkeiten damit nicht mehr zur Verfügung stehen.

Eine Entwicklung und weitere Ausdehnung dieser Gewerbebetriebe ist aus städtebaulichen Gründen jedoch nicht erwünscht, weil diese Betriebe sämtlich von Wohnbebauung umgeben sind, wobei die Wohnbebauung den gesamten städtebaulichen Charakter dieses Gebietes bestimmt.

Eine weitere Ausdehnung der Gewerbebetriebe würde daher unvermeidlich zu einer Beeinträchtigung des Wohnens und damit letztlich zu städtebaulichen Mißständen führen, die einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuwiderlaufen. Dies gilt für einige Betriebe bereits für ihren jetzigen Betriebsumfang.

Ohne auf Einzelheiten hinsichtlich dieses Betriebsumfanges bzw. der vielfach nicht voraussehbaren zukünftigen Entwicklungen einzugehen, muß man jedoch bereits jetzt zu dem Ergebnis kommen, daß eine Lösung dieser städtebaulichen Fragen nur durch eine Auslagerung dieser Betriebe in für sie geeignete Gewerbegebiete möglich ist.

Diese Gewerbegebiete sind in Bremen bereits geschaffen oder werden geplant.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. 2. Schreiben Nr. 62

Bezüglich der Einwendungen, wonach seitens der Handwerkskammer befürchtet wird, daß die von ihr genannten Betriebe in ihrem Fortbestand beeinträchtigt werden, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die von der Handwerkskammer genannten Betriebe sind insbesondere nach den Anlagen A, B und C dahingehend überprüft worden, inwieweit sie sich in die geplanten Änderungen einfügen. Es hat sich herausgestellt,

— daß ein Teil der Betriebe außerhalb des Änderungsbereiches liegt (42 Betriebe),
— daß die überwiegende Mehrheit der genannten Handwerksbetriebe im Änderungsbereich von den geplanten Darstellungen nicht beeinträchtigt wird (86 Betriebe),
— daß für 11 Handwerksbetriebe Veränderungen durch einen später aufzustellenden Bebauungsplan eintreten können, falls sie sich über den Bestand hinaus erweitern wollen. Hier gilt das, was vorher ausgeführt worden ist.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. 3. Schreiben Nr. 9, 14, 25, 61, 73, 101

Die hier zutreffenden Grundstücke liegen innerhalb der Flächen, die bei Änderung des Flächennutzungsplanes Wohnbaufläche werden. Die entsprechenden Betriebe sind in dieser Fläche zulässig. Befürchtungen, wonach Nachteile für den Betrieb infolge Änderung des Flächennutzungsplanes entstehen werden, sind daher unbegründet.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. 4. Schreiben Nr. 44

Zu den Einwendungen, wonach der Betrieb durch die geplanten Wohnbauflächen und durch die Veränderung der Verkehrsführung Nachteile erleide, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Betrieb ist im allgemeinen Wohngebiet zulässig. Die verbindlichen Festsetzungen werden in einem Bebauungsplan zu treffen sein. Bezüglich der Verkehrsbelange wird auf die entsprechenden Ausführungen unter der Behandlung der Verkehrsfragen verwiesen.

Die Befürchtungen des Einwendenden treffen nicht zu.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. 5. Schreiben Nr. 49, 62, 82

Zu den vorgebrachten Einwendungen, wonach der Betrieb in der geplanten gemischten Baufläche Nachteile habe, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Der geänderte Flächennutzungsplan stellt für die hier in Betracht kommenden Betriebsgrundstücke gemischte Baufläche dar. Der jeweilige Betrieb ist in gemischter Baufläche zulässig.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. 6. Schreiben Nr. 12, 20, 31, 48, 62, 74

Zu Einwendungen, deren Betriebe außerhalb des Änderungsbereiches liegen, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die hier zu beurteilenden Grundstücke liegen außerhalb des Änderungsbereiches. Es kann daher nicht davon gesprochen werden, daß sie bezüglich der Art der baulichen Nutzung von der Änderung betroffen sind. Die Befürchtung, wonach der Fortbestand des Betriebes mit seiner Entwicklung gefährdet sei, entbehrt daher einer Grundlage.

Ebenfalls unbegründet ist die Behauptung, daß die Struktur des Gebietes nicht erhalten bleibe. Wie bereits gesagt, wird die Struktur des Bereiches, in dem der Betrieb liegt, nicht verändert.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. 7. Schreiben Nr. 51

Zu den Einwendungen, daß ein Teil des Grundstückes der Silberwarenfabrik durch die Änderung als Grünfläche anstelle von gewerblicher Baufläche dargestellt wird und daraus u. a. Immissionsschutzauflagen entstünden, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die betroffene Teilfläche soll wegen ihres wertvollen Baumbestandes und seiner Lage zwischen einem Wohngebiet und Erholungsgebiet nicht gewerblich genutzt werden. Sie hat nicht die Funktion einer eigenständigen Grünanlage, sondern die einer Grünverbindung, d. h. eines Fußgängerweges mit Begleitgrün. Insoweit werden von dieser Fläche keine zusätzlichen Immissionsschutzauflagen entstehen. Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

C. 8. Schreiben Nr. 27

Zu dem Einwand, daß es unverständlich sei, in Flughafennähe neue Wohngebiete auszuweisen, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Durch diese Änderungen des Flächennutzungsplanes werden keine Wohngebiete in Flughafennähe dargestellt.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

D. Sonstige Bedenken und Anregungen

D. 1. Schreiben Nr. 81

Bezüglich der Einwendungen, wonach die Änderung wegen der „scheibchenweisen" Überholung des Flächennutzungsplanes und der den Trägern öffentlicher Belange zu kurz gesetzten Termine sowie wegen der in die Sommerferienzeit fallenden öffentlichen Auslegung den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes widerspräche, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Änderung des Flächennutzungsplanes in der hier dargelegten Form entspricht einer Praxis, die der vergleichbarer Großstädte entspricht.

Die Träger öffentlicher Belange haben genügend Zeit zur Stellungnahme gehabt. Es sind von seiten dieser Träger öffentlicher Belange auch keine diesbezüglichen Vorhaltungen gekommen.

Die öffentliche Auslegung geschah sowohl im Stadtplanungsamt für die Dauer eines Monats als auch in den hier zutreffenden Ämtern für Beiratsangelegenheiten. Insgesamt hat der Plan mehr als sechs Wochen ausgelegen, wovon ein wesentlicher Teil außerhalb der eigentlichen Ferienzeit lag.

Das Verfahren widerspricht nicht den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

D. 2. Schreiben Nr. 51

Zu Einwänden, wonach Betriebe wegen einer geplanten öffentlichen Grünfläche Nachteile zu erwarten hätten, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Betriebe liegen außerhalb des Änderungsbereiches, jedoch unmittelbar neben einer geplanten Dauerkleingartenfläche. Ein Fortbestand des Betriebes wird wegen des wohnungsnahen Arbeitsplatzangebotes aus stadtplanerischen Gründen sehr befürwortet.

Wird davon ausgegangen, daß die Immissions-Richtwerte für Dauerkleingartengebiete etwa denen eines allgemeinen Wohngebietes entsprechen, so ist auszuführen, daß für eine „Gefährdung" des Betriebes entscheidend ist, in welcher Größenordnung sich sein äquivalenter Dauerschallpegel von dem Immissionswert der technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm für allgemeines Wohngebiet — d. h. nach Beschluß eines entsprechenden Bebauungsplanes — unterscheidet.

Weiterhin ist zu beachten, in welcher Größenordnung sich der äquivalente Dauerschallpegel nach Durchführung einer genehmigungsbedürftigen Veränderung des Bestandes von dem Immissions-Richtwert für allgemeines Wohngebiet — auch hier nach dem Beschluß eines entsprechenden Bebauungsplanes — unterscheidet. Ob bei der Überschreitung der Richtwerte Auflagen nach dem Stand der Technik erfüllbar und für den Betrieb wirtschaftlich vertretbar sind, ist weiterhin zu

prüfen. Alle diese Prüfungen und Unterscheidungen können aber hier in diesem Änderungsverfahren nicht abschließend beurteilt werden, sie sind im Einzelfall und erst nach Inkrafttreten eines entsprechenden Bebauungsplanes, der die Grünflächen (Dauerkleingärten) festsetzt, abschließend zu klären.

Sollten Auflagen nicht erfüllbar bzw. vertretbar sein, wird es erforderlich werden, Flächen für Lärmschutzmaßnahmen in dem angrenzenden Bebauungsplan, der also Dauerkleingärten ausweist, vorzusehen.

Betreffend des Risikos einer privaten Entscheidung auf Grundlage der Darstellungen des Flächennutzungsplanes ist zu sagen, daß derartige Risiken nicht der Stadtgemeinde Bremen angelastet werden können, weil keine Ansprüche auf Durchführung oder Beibehaltung einer Planung bestehen.

Die Deputation empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

D. 3. Schreiben Nr. 1

Zu der Einwendung, die auf die Lage eines Fernwirkkabels hinweist, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Tiefbauämter werden darüber informiert — soweit dies noch nicht bekannt ist —, daß das Fernwirkkabel an der bezeichneten Stelle vorhanden ist und daß die Einwendenden vor Arbeiten im Bereich des Kabels zu benachrichtigen sind.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt, dieser Stellungnahme zuzustimmen.

Am 19. Oktober 1976 sind die Bedenken und Anregungen den Beiräten Hemelingen und Vahr vorgetragen worden.

Beide Beiräte haben — jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich — der hier vorgeschlagenen Behandlung der Bedenken und Anregungen zugestimmt.

Die Deputation für Bau und Raumordnung bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, die Bedenken und Anregungen in der empfohlenen Art zu behandeln und den Änderungsplan zum Flächennutzungsplan zu beschließen.

Seifriz
Vorsitzer

Meyer
Sprecher

Erläuterungsbericht zur 4. Änderung des Flächennutzungsplanes — Hastedt —

Einleitung

1. Der Flächennutzungsplan 1967 für die Stadtgemeinde Bremen wurde am 28. Juni 1967 von der Stadtbürgerschaft beschlossen und am 19. Juli 1967 öffentlich bekanntgemacht.

2. Die Deputation für Bau und Raumordnung faßte am 11. März 1976 Beschlüsse zur Änderung des Flächennutzungsplanes in den Ortsteilen Ostertor und Huckelriede. Damit soll eine städtebauliche Entwicklung des Bereichs Ostertor-Remberti als citynahes Wohngebiet (1. Änderung des Flächennutzungsplanes) als auch eine Neuordnung der Naherholungsbereiche Stadtwerder und Huckelriede (2. Änderung des Flächennutzungsplanes) ermöglicht werden.

Die Deputation für Bau und Raumordnung beschloß am 11. März 1976, auch die Darstellung von Teilen von gewerblichen Bauflächen im Ortsteil Hastedt zwischen Hastedter Heerstraße und Beneckendorffallee zu ändern, damit eine Verlängerung der Malerstraße nach Norden bis zur Beneckendorffallee ermöglicht wird (4. Änderung des Flächennutzungsplanes).

3. Die Stadtbürgerschaft hat die „Grundsätze zur Stadtentwicklung" im Jahre 1975 zur Kenntnis genommen. Sie stellen eine von der Verwaltung zu berücksichtigende Planungsgrundlage dar.

4. Darüber hinaus hat die Bauverwaltung den „Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975—1985" aufgestellt. Er ist von der Stadtbürgerschaft im Jahre 1975 zur Kenntnis genommen worden. Dieser stellt damit eine Grundlage für die Generalverkehrsplanung dar.

A Gegebenheiten

Die gleichzeitige Nutzung von Verkehrsflächen durch Straßenbahn und Kraftfahrzeuge führt zu gegenseitiger Behinderung. Mit dem Orientierungsrahmen für die Verkehrsplanung 1975—1985 wurden neue verkehrspolitische Ziele aufgestellt, die auf ein störungsfreies Nebeneinander von öffentlichem Personennahverkehr und Individualverkehr in einem integrierten Verkehrssystem gerichtet sind.

B Inhalt der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes

Zu Lasten von Teilen der gewerblichen Bauflächen und Flächen für die Landwirtschaft zwischen Hastedter Heerstraße und Beneckendorffallee werden Verkehrsflächen dargestellt, um die Malerstraße nach Norden bis zur Beneckendorffallee zu verlängern.

C Ziele der 4. Änderung des Flächennutzungsplanes

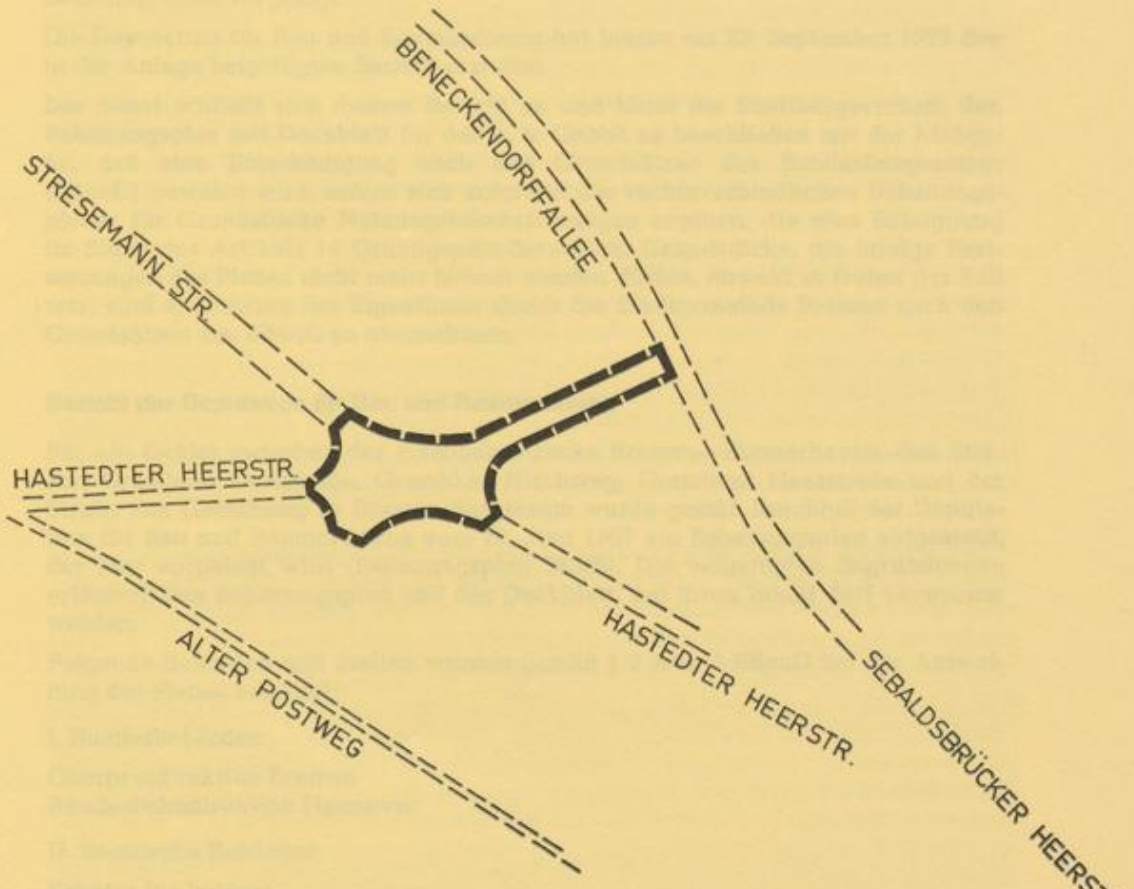
Die 4. Änderung des Flächennutzungsplanes verfolgt das Ziel, den von Osten einströmenden Individualverkehr über die Beneckendorffallee und die verlängerte Malerstraße in Richtung Süden und Westen derart zu verteilen, daß vorhandene Behinderungen des öffentlichen Personennahverkehrs bei der Unterführung der Bundesbahn Bremen—Hannover und in der Hastedter Heerstraße verringert werden.

4. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES -HASTEDT-

PLANZEICHENERKLÄRUNG

- GRENZE DES ÄNDERUNGSBEREICHES
- FLÄCHEN FÜR DEN VERKEHR
- SONSTIGE ÜBERÖRTLICHE ODER ÖRTLICHE HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

0 100 1000 m



Druck: Hans Krohn, Bremen