

STADTBAUWERKSTATT BREMERHAVEN

DIPL.-ING. GÜNTER RÖSLER

Inhalt	Seite
Einführung	4
Stadtbauwerkstatt	5
Was ist zu tun?	5
Stadtbauziel	9
Gleichgewicht zwischen privater und öffentlicher Sphäre	9
Stadtbauherren	13
Das Verfassungsorgan „Bürger“	13
Die Information der Bürger	15
Die Beteiligung der Bürger	16
Stadtbaumeister	18
Politik	18
Stadtbauverwaltung	19
Stadtbauwerkzeuge	21
Planungsrecht	21
Baurecht	25
Stadtbausteine	26
Der Naturraum Unterweser und dessen Kultivierung	26
Die Hansestadt Bremen	30
Vom „Bremer Haven“ zur Stadt Bremerhaven	35
Bremerhavens Wiederaufbau	41
Der große Strukturwandel	43

Stadtbauplan	48
Das Haus	48
Garten, Hof und Straße	51
Das Stadtviertel	53
Die Stadt	58
Das Umland	62
Übergeordnete Planung	68
Gemeinsame Planung	71
Örtliche Planung	76
Stadtbauwegweiser	83
Zusammenfassung der Beteiligungsmöglichkeiten	83
Beteiligungsadressen der Gebietskörperschaften	87
Benutzte Literatur	89
Anhang	92
Impressum	92
Fotonachweis	92

Einführung

Die Eigentümlichkeit unserer Stadt besteht darin, dass sie im Zentrum einer Region liegt, die mit und von der Nordsee und deren drei Zuflüssen Jade, Weser und Elbe lebt. Diese Region ist eine der wirtschaftskräftigsten Europas. Hier werden gigantische Mengen von Handelsgütern aus aller Welt umgeschlagen. Der Kampf um den Aufbau und Ausbau des bremischen Seehandels und die Beteiligung an den enormen Gewinnen aus diesem Geschäft war und ist die historisch-kulturelle Grundlage der Stadtentwicklung Bremerhavens.

Aber wie entstand und entsteht die Stadt im Einzelnen, wie verändert sie sich, wie funktioniert Stadtplanung, welche Beteiligungsmöglichkeiten, aber auch -pflichten, hat der Bürger? Antworten auf diese Fragen enthält die **„Stadtbauwerkstatt“**. Als kleiner Führer und Leitfaden durch die Grundzüge der Stadtentwicklung Bremerhavens soll sie insbesondere Anstoß- und Ratgeber für die Bürgerbeteiligung sein.

Günter Rösler

Bremerhaven, 30.07.2006

Das aktuelle Beispiel, warum die rechtzeitige Beteiligung der Bürger an der Stadtplanung so notwendig und wichtig ist, bietet das Projekt „S 21“ (Stuttgarter Hauptbahnhof). Hier ist im wahrsten Sinne des Wortes „der Zug abgefahren“! Erst als die Bagger anfahren, wachten die Bürger auf. Die **„Stadtbauwerkstatt“** soll dazu beitragen, dass es solche Probleme in Bremerhaven nicht geben wird.

Bedanken möchte ich mich hiermit bei all denen, die mir bei der Erstellung der **„Stadtbauwerkstatt“** geholfen haben, besonders bei meinen Freunden und Bekannten, die mit ihrer Kritik dazu beigetragen haben, dass diese Arbeit speziell für Nichtfachleute lesbar wurde. Ganz besonders bedanken möchte ich mich bei meiner Frau Helga, die als ständige Kritikerin und Lektorin dieser Arbeit den letzten Schliff gab.

Günter Rösler

Bremerhaven, 21.01.2011

Stadtbauwerkstatt

Was ist zu tun?

Einleitung

Mit diesem Ratgeber verfolge ich das Ziel, den Zusammenhang zwischen persönlicher Lebensführung und offizieller Gestaltung unseres Lebensraumes zu verdeutlichen.

Viel Unmut ist durch falsche private Entscheidungen entstanden, weil die Bürger öffentliche Planungen ignorierten oder auch, umgekehrt, von offiziellen Stellen über sie nicht oder nicht genügend informiert wurde. Ich möchte dazu beitragen, Ihre privaten Planungen in Sachen Arbeit, Familie und Freizeit mit den anderen Hoffnungen, Zielen und Wünschen, bezogen auf Ihre Heimat und deren öffentlicher Gestaltung zusammenzubringen. Ebenso wie im privaten Bereich müssen viele Schritte von der Utopie bis zur Realisierung einzelner Projekte des öffentlichen Zukunftsplanes zur Weiterentwicklung unserer Stadt und ihrer Umgebung gemacht werden.



Stadtteil Mitte - Bürgermeister-Smidt-Strasse/ Kinderspass

Kraft der Utopien

Indem wir von fernen oder vielleicht sogar von unerreichbaren Zielen träumen, werden in uns ungeahnte Kräfte frei. Wer immer im Hier und Jetzt verharrt, wer nie den Blick in die Zukunft richtet, der wird vermutlich auch da bleiben, wo er heute ist. Je genauer und detaillierter der Einzelne sich eine Vorstellung von seiner eigenen Zukunft macht, desto wahrscheinlicher ist es auch, dass er sein Ziel erreicht.

Psychologen sagen, Utopien („Luftschlösser“) fördern die Kräfte des Unbewussten, und lockern die Bremsen, die uns hindern ein zufriedenstellendes, erfülltes Leben zu leben. Wir können durch sie unser künftiges privates und öffentliches Leben phantasievoller planen.

Private Lebensplanung

Zunächst einmal müssen Sie Ihre privaten Ziele möglichst genau definieren und in allen oder zumindest in den wichtigsten Details aufeinander abstimmen. Ihre Lebensziele sind aber immer eingebettet in Ihre anderen, vor allem finanziellen Ziele.

Träume, für deren Realisierung Ihre Finanzen nicht ausreichen, bleiben Träume. Je klarer Sie dies erkennen, umso mehr enttäuschende Erkenntnisse ersparen Sie sich im Leben. Aber seien Sie sich dessen bewusst: Die Realisierung ihrer privaten Lebensvorstellungen ist immer abhängig von der öffentlichen Planung!

Private und öffentliche Planung

Eines der historisch wichtigsten Werkzeuge, welches der Mensch erfunden hat, ist der Plan. Mit Hilfe eines Planes verschafft sich der Mensch eine Übersicht. Ohne Übersicht ist er hilflos feindlichen Kräften ausgeliefert. Mit einem Plan überblickt er dagegen in einfacher, klarer und deutlicher Form die eweilige Situation. Sei es nun auf dem Meer mit der Seekarte, bei seinen Finanzen mit dem Haushaltsplan oder bei der Orientierung in der Stadt mit dem Stadtplan. Und selbstverständlich gilt dieses auch bei der Gestaltung einer Stadt. Planen heißt Haushalten! Und ebenso wie Sie als Grundlage für Ihre Finanzplanung konkrete Vorstellungen von Ihrem zukünftigen Leben haben müssen, muss der Rat einer Stadt ein möglichst genaues Leitbild (Zielplanung) für die Entwicklung seines Gemeinwesens haben. Das kann er aber nur mit der Hilfe und Unterstützung einer kritischen politischen Öffentlichkeit, der möglichst breiten Bürgerbeteiligung an einem gemeinsam erarbeiteten Zukunftsplan.



Stadtteil Mitte - Hochschule Bremerhaven

Beteiligen und mitbestimmen

Halten wir es fest:

Der Bürger als Konsument, als Wähler und als sich an öffentlichen Planungen Beteiligender bestimmt durch bewusstes Verhalten und Einflussnehmen ganz wesentlich die Gestaltung seiner häuslichen, städtischen und regionalen Umgebung in seinem Sinne. Und je mehr ansässige Bürger sich beteiligen, umso größer wird das Gewicht gegenüber nichtansässigen Investoren, die lediglich ihre Renditeziele verfolgen (zumindest in den allermeisten Fällen).

Selbstverständlich gilt diese Regel auch für desinteressiertes und ignoranten Verhalten. Nur das dann eben Andere über sein Leben verfügen.



Stadtteil Mitte - Bürgermeister-Smidt-Strasse/ Sehen und Gesehen werden

Stadtbauziel

Gleichgewicht zwischen privater und öffentlicher Sphäre

Teilnehmen

Nach Aristoteles ist der Mensch ein „politisches Lebewesen“. Er lebt nicht allein, sondern in einer Gemeinschaft. Der Philosoph bezeichnete die Stadt (Polis) daher als Ort menschlicher Vervollkommnung. Diese sei aber abhängig von der Auseinandersetzung um das Gleichgewicht zwischen öffentlicher und privater Sphäre. Was damit gemeint ist, können Sie auch heute noch feststellen: Sie reagieren mit Sicherheit aggressiv, wenn die Bagger vor Ihrem Hause arbeiten, ohne dass Ihnen jemand den Sinn und den Zeitpunkt dieser Arbeiten erklärt hat.

Sie fühlen sich als Bürger übergangen! Man nimmt Sie nicht ernst! Sie waren nicht beteiligt!

Also reagieren Sie ablehnend. Eine rechtzeitige Beteiligung hätte ihren Unmut verhindert. Aber ebenso selbstverständlich eine rechtzeitige Nachfrage Ihrerseits. Und natürlich das grundsätzliche Interesse an Stadtentwicklung.

Dazugehören

Noch einen Schritt weiter ging der Künstler Mondrian. In der Euphorie der Aufbruchstimmung der zwanziger Jahren war er der Meinung, dass das Interesse und damit das Gefühl der Zugehörigkeit zu einem Ort mit dem Grad wächst, wie es der Bürgerschaft gelingt, die gemeinsam bewohnte Stadt zu einem Gesamtkunstwerk zu gestalten.

Kunst und Technik müssten wieder vereinigt werden, die Abwanderung der Kunst in die Museen müsste gestoppt werden. Sein Credo lautete: „ Mit und in dem Kunstwerk leben“

Die Stadt als Kulturzentrum verliert ihre Anziehungskraft

Die ersten Städte gingen vor etwa 9.500 Jahren (Jericho in Palästina) und vor 5.000 Jahren (Uruk in Sumer, heute Irak) aus dem Siedlungsmodell „Dorf“ hervor. Nach ihren Erfolgsrollen als geschichtsgestaltende Elemente verlieren die Städte heute wegen mangelnder breit abgestimmter Planung ihre Anziehungskraft als Kulturzentren. Wir stellen die Auflösung des gemeinschaftsstiftenden Kerns der Stadt fest.

Der Kern, die Zitadelle (die ehemals räumliche Zuordnung von Tempel, Palast und Kornspeicher – heute: Kirche, Rathaus und Finanzamt), war der Ursprung unseres traditionell europäischen Sozialwesens. In diesem engen städtischen Raum wurden die meisten weltgeschichtsgestaltenden Entscheidungen getroffen.

Heute leben wir in einer Welt, die vor lauter technischen Erfindungen explodiert. Ein kultureller, auf uns Menschen bezogener Zusammenhang dieser Entwicklungen ist schon längst kaum noch erkennbar. Es wird erfunden und durchgeführt, was dem Big Business dient, notfalls über künstlich erzeugte Konflikte.

Schon der Stadtforscher Lewis Mumford wies darauf hin, dass parallel zu dieser technologischen Explosion auch die Städte explodieren. Ihre Organe und Organisationen zerstreuen sich über die Umgebung. Diese Landschaft wurde über Jahrtausende vom Bauerndorf gegliedert. Heute wird sie zu ungestaltetem städtischen „Brei“.

Unsere Zukunft: das Dorf ?

Sind wir wieder auf dem Weg zurück zur isolierten Dorfgemeinschaft, einer Gemeinschaft, die nicht mehr Ackerbau und Viehzucht betreibt, sondern die in weltweiter Arbeitsteilung vom Dorf aus Spezialkenntnisse austauscht, die aber keinerlei kulturellen Bezug zur Natur des Menschen haben, die einzig und allein dem „Profit“ dienen ? Niemand kann es wissen.

Eines ist aber ganz deutlich zu erkennen: die Gefahr besteht, dass unsere Städte zu reinen Wirtschaftszentren (Profitzentren) verkommen. Man arbeitet in der Stadt, notgedrungen, wohnen und leben aber will man im "Grünen", auf dem Land.

Die Zeit der Grossen Architekten ist vorbei

Einer der meist diskutierten Beiträge in den letzten Jahrzehnten zum Thema Planen und Bauen war im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Berlin 1984 - 1987 der Kongress „Demokratie als Bauherr“. Es ging um die Frage, woran es denn liegt, dass unsere neue demokratische Gesellschaft nicht fähig ist, die Stadt zu einem harmonischen Ganzen, einem lebenden Kunstwerk zu gestalten und man kam zu dem Ergebnis, dass wir alle die Führung der Entwicklung voll und ganz den treiben-den Kräften der wirtschaftlichen Produktion, im wesentlichen dem Profitdenken und der (legalen) militanten Werbung für diese Produkte überlassen. Das wirklich Neue sei jedoch, dass Entscheidungen über die Gestaltung der Umwelt von Kollektiven getroffen werden und nicht mehr von Individuen. Architekten werden meistens nur noch als Oberflächengestalter hinzugezogen

Bürger bauen ihre Heimat

Im Frühjahr 2003 wurde in Bonn durch den damaligen Bundespräsidenten Rau die Nationale Stiftung Baukultur auf den Weg gebrachte. Deren Leiter, Karl Ganser, sieht die Aufgabe dieser Stiftung darin, die Entwicklung unseres Landes zu einer „meist aus Neubauten bestehenden Trümmerlandschaft“ durch Aufklärung, durch ein neues Interesse für das Alltägliche entgegenzuwirken. Ein neuer Bürgersinn, „Heimat bauen“, den Alltag gestalten, soll gefördert werden.

Heimat entsteht aber erst dann, wenn wir uns als Konsument, als Wähler, als Bürger einmischen, selbst ein Teil des kulturellen Prozesses werden, und uns nicht länger nur als Zuschauer und Besucher bei der Stadtgestaltung betätigen.



Stadtteil Mitte – Geeste-Vorhafen/ Wohnanlage „Weserterrassen“

Stadtbauherren

Das Verfassungsorgan „Bürger“

Wer ist Bürger?

Einwohner der Stadt Bremerhaven ist, wer in ihr wohnt. Einwohner haben das Recht, die öffentlichen Einrichtungen der Stadt nach gleichen Grundsätzen zu benutzen. Sie sind verpflichtet, die Lasten aus dem städtischen Haushalt zu tragen.

Die Verantwortung für das Wohl der Einwohner tragen die Bürger - das sind jene Einwohner, welche die deutsche Staatsangehörigkeit nach Grundgesetz Artikel 116 und das Wahlrecht nach Grundgesetz Artikel 38 besitzen. Die Bürger entscheiden über alle städtischen Angelegenheiten, also auch über solche, die nur Nicht-Bürger (z.B. Asylbewerber) betreffen.

Theorie und Praxis

Mit anderen Worten: nach unseren vorgegebenen Spielregeln entscheiden die Bürger über alle Angelegenheiten, die sich auf die Zukunft der Stadt Bremerhaven beziehen. Und selbst verständlich müssen Sie dann auch die Konsequenzen, das heißt, die Kosten tragen.

Aber ist das denn wirklich so? Ist es nicht vielmehr so, dass wir Bürger nur alle vier Jahre die von den politischen Parteien aufgestellten Kandidaten wählen dürfen? Welche Qualifikation, außer der parteiinternen Loyalität, haben diese, um von uns gewählt zu werden? Welche Position vertreten sie bei entscheidenden Zukunftsfragen unserer Stadt? Wer kennt überhaupt den von ihm gewählten Stadtverordneten? Wo und wann ist er zu sprechen? Wer hat mit "seinem" Volksvertreter überhaupt schon einmal gesprochen, Fragen zu aktuellen Problemen gestellt, Zukunftsfragen diskutiert, ihn auch einmal gelobt?

Lobby

Dieser Ratgeber wendet sich nicht an die Großinvestoren im Immobilienbereich. Ohne deren Leistungen schmälern zu wollen, bin ich doch der Meinung, dass sie eher über zu viele und nicht zu wenig Kontakte zu den Parteien, zu deren Kandidaten und Stadtverordnete, sowie zu den leitenden Beamten der Verwaltung verfügen, dass sie zum Teil sogar über Kontakte verfügen, die den Spielregeln unserer Gesellschaft nicht oder nur sehr bedingt entsprechen. Obwohl Parteien und Großinvestoren, im Gegensatz zu dem Bürger (Staatsangehöriger) keine Verfassungsorgane sind, manchmal nicht einmal Staatsangehörige sind, verfügen sie dank ihrem Kapital und ihrer gut organisierten Lobby über einen enormen, zum Teil sogar unzulässigen Einfluss auf die Gestaltung unseres Lebensraumes.

Aber nicht ihr übergroßer Einfluss auf die städtischen Entscheidungen ist das Problem, sondern die Gefahr, dass sie nur kommunale Fördergelder abschöpfende, zum Teil sehr "flüchtige" Interessen verfolgen, die denen der ansässigen Bürger entgegenstehen.

Politische Öffentlichkeit

Umso größer ist unsere Verpflichtung als die „die Musik bezahlenden“ Bürger, als wesentliches Organ unserer Verfassung, uns im eigenen Interesse in die Gestaltung unserer Stadt einzumischen, unsere Sicht der Dinge vorzutragen, eine politische Öffentlichkeit zu bilden. Zugegeben - die heutigen Gesetzgebungs-, Planungs-, Beschlussfassungs- und Realisierungsverfahren im Bereich des Planungs-, Bau- und Bodenrechts sind selbst für Eingeweihte sehr schwer zu durchschauen. Umso mehr trifft dieses auf "normale" Menschen zu. Darüber hinaus gilt heute gar nichts ohne wissenschaftliche Untersuchung – eine absurde Entwicklung!

Aber auch wenn wir uns aus Unkenntnis dieser Verfahren oder aus Bequemlichkeit passiv verhalten, ("die machen ja doch was sie wollen"), sind wir letztlich Beteiligte (Steuerzahler), häufig sogar unmittelbar Betroffene.

Also beteiligen wir uns doch gleich an der öffentlichen Planung!



Stadtteil Mitte - Platz an der Bürgermeister-Smidt-Gedächtnis-Kirche

Die Information der Bürger

Informationsquellen

Bei der Beteiligung an der öffentlichen Planung sind allerdings einige Voraussetzung Voraussetzungen mitzubringen. Dazu gehört ganz vorne an die Information. Ähnlich wie wir uns versuchen „schlau“ zu machen, um in der Autowerkstatt im Gespräch mit dem Kraftfahrzeugmechaniker (Mechatroniker) kein allzu unterbelichtetes Bild abzugeben, müssen wir auch im Gespräch mit Planungsbeauftragten der öffentlichen Hand zumindest im Grundsatz kompetent, d.h. informiert sein.

Die Struktur der notwendigen Informationen zu dem Thema „Stadtplanung“ erhalten Sie mit diesem Ratgeber. Die Einzelinformationen zu den jeweils aktuellen Planungen müssen Sie sich aber selbst zusammentragen.

Aber, keine Angst, Interesse ist der beste Weg zur Information!

Die Beteiligung der Bürger

Grenzen der Beteiligung

Die Stadtplaner sind nicht allgewaltig, sie haben keine Entscheidungskompetenz, sie sind Berater der gewählten Gemeindevertreter. Gesprächspartner der Bürger sind also im Grunde die Politiker. Sie tragen die Verantwortung für ihre Entscheidungen.

Noch einmal: eine gute Information ist Voraussetzung für eine Bürgerbeteiligung. Sie ist erforderlich, um die von allen zu leistenden intensiven Auseinandersetzungen führen zu können. Dadurch werden die Bürger zusammen mit den Stadtplanern zu Beteiligten an der Entscheidungsfindung. Aber es wird auch die Erkenntnis verlangt, dass Beteiligung nicht Entscheidung heißt. Die Entscheidung bleibt nun einmal den Stadtverordneten, unseren Vertretern, überlassen.

Ausreden

Bürgerbeteiligung - ist das nicht viel zu schwierig? Immer wieder höre ich diese Frage. Und gleich danach kommen die Ausreden: "Die machen ja doch, was sie wollen" , "Spezialwissen fehlt", "Nichts für Otto Normalverbraucher", "Morgen ist auch noch ein Tag". Neben den faulen Ausreden, dem unproduktiven Jammern, liegt das Problem sicherlich - zumindest zu einem großen Teil - in fehlenden, lückenhaften oder gar falschen Informationen. Um aber Ihre privaten Lebensziele möglichst realistisch umsetzen zu können ist also, ich wiederhole mich, eine möglichst umfassende Information über die Sie besonders interessierenden öffentlichen Planungen unumgänglich. Erst dann sind Sie in der Lage, bei Wahlen die politischen Kandidaten zu wählen, die Ihren Planungsvorstellungen am nächsten kommen und bei Bürgerinitiativen und gesetzlich vorgeschriebenen Bürgerbeteiligungen kompetent aufzutreten.



Stadtteil Mitte - Im Hof des Schiller-Hauses

Auszug aus dem Jammertal

Fehlende, lückenhafte oder sogar falsche Informationen müssen also nicht sein! Diesen Zustand für das Projekt **BREMERHAVEN an der WESERMÜNDUNG** helfen, zu verbessern, ist Gegenstand dieser Web-Site. Sie soll Ihnen aber vor allem Rat geben, nicht erst dann zu reagieren, wenn die Bagger in Ihrem Vorgarten stehen oder Sie selber mit ihrem Auto im Stau. Diese Seiten sollen helfen, Sie in die Lage zu versetzen, in weniger enttäuschender Form in einer den Spielregeln unserer Gesellschaft entsprechenden und darüber hinaus wesentlich wirksameren Form mitzubestimmen.

Packen wir es an! Bestimmen wir den Kurs!

Stadtbaumeister

Politik

Parteien

Zum Kurshalten bei der städtebaulichen Planung benötigen wir politisch erfahrene Fachkräfte, die ihr Handwerk verstehen. Dazu sind u.a. die Parteien da. Sie stellen uns ihre Kandidaten für die Stadtverordnetenversammlung zur Wahl.

Nach Grundgesetz Artikel 21 wirken die Parteien an der politischen Meinungsbildung des Volkes mit. Nicht weniger, aber auch nicht mehr!

Soweit die Theorie unseres Grundgesetzes. Die Gefahr, die von den Zentralen der politischen Parteien für unsere demokratischen Spielregeln ausgeht, besteht darin, dass sie nicht sach- sondern parteimachtbezogen arbeiten und uns Bürger und unsere Meinung dabei aus den Augen verlieren. Diesen Sachverhalt hat u.a. der ehemalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker schon 1992 in dem Buch "... im Gespräch" als großes Problem unserer Demokratie dargestellt. Es ist seither nicht kleiner geworden.

Stadtverordnetenversammlung

Unsere Volksvertreter, die Bürger unseres Vertrauens, die von uns gewählten Stadtverordneten, haben die Aufgabe, die verschiedensten Diskussionsbeiträge (politische Willensbildung) ihrer Wähler derart abzuwägen und in Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zu fassen, dass ein möglichst geradliniger, politischer, gesetzlich abgesicherter Kurs für die Zukunft unserer Stadt erkennbar wird.

Der von uns Bürgern vorgegebene Kurs.



Stadtteil Lehe - Dionysius-Strasse/ Blick auf die Stadtverwaltung

Stadtbauverwaltung

Magistrat

Die Beschlüsse unserer gewählten Vertreter in der Stadtverordnetenversammlung sind die Arbeitsaufträge für den Stadtrat. Bei uns in Bremerhaven heißt er Magistrat. Er setzt sich zusammen aus einem Kollegium von Dezernenten. Der Magistrat berät, in wessen Fachgebiet der jeweilige Beschluss der Stadtverordnetenversammlung fällt.

Die Aufgabe des entsprechenden Dezernenten besteht anschließend darin, die seinen jeweiligen Fachbereich betreffenden Teile des Arbeitsauftrages abzuarbeiten.



Stadtteil Lehe – Wilhelm-Kaisen-Platz/ Bremerhavener Frühjahrsmarkt

Planungs - und Bauämter

Dem mit der Bearbeitung der Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung beauftragten Fachdezernenten sind die fachlich spezialisierten Planungs- und Bauämter zugeordnet. Sie sind es, die mit dem Sachverstand ihrer Bediensteten und deren externen Beratern eine oder mehrere Auftragslösungen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen erarbeiten, die dann wiederum über den Magistrat der Stadtverordnetenversammlung zwecks Genehmigung vorgelegt werden. Erst dann können die Ämter Aufträge zur Realisierung von Projekten vergeben.

Das, was sich hier so einfach anhört, ist in der Praxis aber erheblich aufwändiger. Wie schon dargestellt, finden in der Regel eine Vielzahl von Beteiligungen zu jedem Teilbereich des Auftrages statt, so dass selbst Eingeweihte manchmal Mühe haben, das Verfahren in seiner Gesamtheit zu überblicken. Durch die teilweise Verlagerung von Planungskompetenzen in private Gesellschaften ist es noch erheblich komplizierter und vor allem undurchschaubarer geworden.

Stadtbauwerkzeuge

Planungsrecht

Raumordnungsgesetz (ROG)

Schon immer spielte in der Geschichte der Menschheit Landnahme, Bodennutzung und vorausschauende Besiedlungsplanung eine große Rolle. Während man jedoch für die Städte schon früh spezielle Planungen entwickelte, blieb der ländliche Bereich meistens unbeplant. Die moderne Raumordnung ist entwicklungs-geschichtlich aus dem Städtebau des 19.Jhd. hervorgegangen. Städtische Planer erkannten um die Wende zum 20. Jhd. die Bedeutung sinnvoller überregionaler Planungen für den Zusammenhang der Städte mit ihren Umlandflächen. Inzwischen ist die damals angestrebte Raumordnungspolitik längst zu einer selbständigen Materie herangewachsen. Der Bund hat mit seiner Rahmenkompetenz auf der Grundlage des Verfassungsgebotes (GG Artikel 75) die Aufgabe, die räumliche Gliederung des Bundesgebietes in Abstimmung mit den Ländern zu beeinflussen die **Bundesraumordnung**. Die **Landesplanung** hat für eine regionale Strukturpolitik zu sorgen, die **Regionalplanung**. Diese legt die materiellen Ziele fest, die als ein zusammenfassendes und übergeordnetes Leitbild für die gemeindliche Bauleitplanung, dem **Flächennutzungsplan**, verbindlich sind.

Jede dieser vier Planungsebenen wirkt unter Beachtung der Vorgaben der jeweils höheren Ebene auf die nachfolgende rahmensetzend und steuernd ein.



Stadtteil Mitte - Kiesbehälter am Neuen Hafen

Baugesetzbuch (BauGB)

Bis zum Beginn der Industrialisierung Deutschlands legte man seitens der Obrigkeit nur Wert auf genügende Standfestigkeit und ausreichenden Feuerschutz bei angezeigten Bauvorhaben. Baulicher Wildwuchs entstand jedoch in der Zeit während der Industrialisierung in Verbindung mit der neuen Gewerbeordnung. Die Spekulation auf Kosten gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden zuerst in Baden 1868 und in Preußen 1875 durch sogenannte Fluchtliniengesetze eingegrenzt. Um die Jahrhundertwende wurden unter dem Druck der Verhältnisse der ‚Gründerjahre‘ weitere Vorschriften für Umlegungen, Erschließungen und Enteignungen erlassen. Es entstand ein neues Städtebaurecht. Dieser Prozess entwickelte sich aber in Deutschland zeitlich und räumlich völlig unterschiedlich. Deswegen arbeitete man unter dem Eindruck erheblicher Fehlentwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg bei dem Wiederaufbauprozess unter Berücksichtigung der sich aus dem Grundgesetz ergebenden Gesetzgebungs-zuständigkeiten auf zwei Ebenen, Bund und Länder, weiter. Die Arbeiten auf der Bundesebene führten zum Erlass eines einheitlichen Städtebaurechts, dem Bundesbaugesetz 1960. Die Arbeiten auf der Länderebene mündeten in den Landesbauordnungen.

Das Bundesbaugesetz hatte die Aufgabe mit der gemeindlichen Bauleitplanung die Initiative und Leistungsfähigkeit des in aller Regel privaten Grundeigentümers rahmensetzend zu überwachen.

Nach einigen Novellierungen, u.a. wegen der erheblichen Erweiterung der Bürgerbeteiligung, heißt es heute "Baugesetzbuch".

Städtebauförderungsgesetz (StBauFG)

Das Städtebauförderungsgesetz entstand dem Baugesetzbuch gegenüber aus der Notwendigkeit, die Ende der sechziger Jahre beginnenden städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsaufgaben, die zumeist in öffentlichem Interesse und von der öffentlichen Hand mit öffentlichen Mitteln durchgeführt wurden, ein räumlich und sachlich begrenztes Sonderrecht zu schaffen.



Stadtteil Mitte – Keilstrasse/ Brücke zwischen Neuen und Alten Hafen

Baunutzungsverordnung (BauNVO)

Aufgabe der Baunutzungsverordnung ist es, für die gesamte Bundesrepublik einheitliche Rechtsansprüche aus der öffentlichen Planung für jeden Bürger zu garantieren.

Planzeichenverordnung (PlanzV)

Aufgabe der Planzeichenverordnung ist es, für die gesamte Bundesrepublik einheitliche Darstellungs- und Bedeutungsstandards der Inhalte der Bauleitpläne (öffentliche Planung) zu garantieren, so dass es z. B. für einen Münchener Bürger als Investor möglich ist, einen Bebauungsplan der Stadt Bremerhaven lesen zu können als Voraussetzung, auch hier Bedenken und Anregungen vorzutragen.

Um in kompetenter Form an den gesetzlich vorgeschriebenen Bürgerbeteiligungen der Bauleitplanverfahren teilzunehmen, ist ein Mindestmaß an Kenntnissen der Planzeichen unbedingt notwendig.



Stadtteil Mitte – Neuer Hafen/ Oldtimertreff

Baurecht**Landesbauordnung und Baudurchführungsverordnung**

Wie weiter vorne bereits ausgeführt, wurde das bis in die Nachkriegszeit völlig zersplitterte Planungs- und Baurecht auf der Bundesebene durch das Bundesbaugesetz und auf der Länderebene durch die Landesbauordnungen vereinheitlicht. Der 1955 begonnene Abstimmungsprozess zwischen Bund und Ländern, der 1959 zu dem Entwurf einer Musterbauordnung führte, wurde durch die Ländergesetzgebung ab 1971 (Bremen) abgeschlossen.

Die Landesbauordnung enthält neben der Regelung der Pflichten aller am Bau Beteiligten gegenüber der Baubehörde, insbesondere deren Verantwortungen, materielle Vorschriften zur Sicherheit und Gefahrenabwehr des Bauens sowie Verfahrensvorschriften.

Stadtbausteine

Der Naturraum Unterweser und dessen Kultivierung

Der Naturraum

Die Oberfläche unserer Landschaft zwischen Jade, Weser und Elbe wurde von den Gletschern der Eiszeiten und vom Meer gestaltet. Bei dem Rückzug des Eises wurden die welligen Höhenzüge der Geestrücken aufgeschüttet. In den Senken bildeten sich im Laufe von Jahrhunderten die Moore, während sich in den vom Meer aufgerissenen Mündungstrichtern der Urströme durch die Tiden mit ihren Schwebstoffen gewaltige Schlickmassen ablagerten, die unendlichen Flächen des Wattenmeeres, durchzogen von riesigen Sandbänken, den sogenannten Sänden oder Platen. Sie bilden noch heute unberechenbare Gefahren für die Schifffahrt.



Landkreis Cuxhaven – Wattenmeer bei Ebbe/ Spiekaer Barre

Die Ur- und Vorgeschichtliche Zeit

Menschliche Spuren finden sich aus der Zeit zwischen 120 000 bis 20 000 Jahren. Die ersten menschlichen Siedlungen wurden zunächst auf den leichten Böden der Geest angelegt (seit 8000 - 3500 v. Chr.). Hier suchten die Siedler ihre Nahrung als Jäger, Sammler und Fischer, später arbeiteten sie als Ackerbauer und Viehzüchter. Danach erst besiedelten sie auch die Marschen, während sie die Moore noch lange unberührt ließen.

Mit Beginn der Bronzezeit, etwa 1800 bis 1500 v. Chr., vermischten sich die ersten Siedler mit Einwanderer aus Mitteldeutschland zum urgermanischen Volk. Damit begann die Einteilung des Landes in Gaue, kulturell eigenständige Einheiten, deren Abgrenzungen sich an den Landschaftsübergängen orientierten. Diese waren meistens Fluss- oder Moorniederungen oder auch Waldgebiete. Diese Gaue waren unterteilt in kleinere Volksbezirke, die auch meistens wieder Naturgrenzen hatten, die altsächsischen Goe mit ihren Gogerichten.

Das Erzbistum Bremen

Bremens erster Bischof, Willehard, bekam Ende des 7. Jhd. n.Chr. den Reichsauftrag, die Friesen und Sachsen zum Christentum zu bekehren. Nach der Niederwerfung des Sachsenaufstands bei Verden an der Aller im Zuge der Missionierungen befahl Karl der Große dem Bischof auf der Bremer Düne eine Kirche zu errichten. Sie wurde 789 dem Apostel Petrus geweiht. Ausgehend von Bremen wurden gegen große Widerstände der Bevölkerung in den Goen hölzerne Taufkapellen errichtet, die später durch steinerne Kirchen ersetzt wurden. Die Goe wurden zu Reichspfarrsprengeln. Diese waren die ersten weitläufigen Kirchspiele, auf plattdeutsch „Ka –Spel“.

Statt zum germanischen Opferfest ging man nun zur Taufe und Messe. Aber nach wie vor wurde dort auch Gericht gehalten.

Die Börden und Vogteien

Nachdem aus den Goen die im wesentlichen noch heute existierenden Kirchspiele wurden, gab es eine weitere Neuerung. Gericht wurde zwar noch vor Ort gehalten, Richter war aber nun der Vogt des Kirchenfürsten in Bremen. Er erhob auch den Zehnt. Aus dieser Funktion des Erhebens der Steuern (bören) ergab sich der Name der frühen Verwaltungsbezirke, die Börden, ein noch heute bekannter Begriff für flache, fruchtbare Landstriche. Aus den Börden, die größeren hießen Vogteien, setzte sich im Mittelalter das Erzstift Bremen zusammen.

Das Erzbistum und der Rat der Stadt Bremen

Die bremischen Güter wurden von untergeordneten Meiern und belehnten Rittern verwaltet, deren Hauptaufgabe darin bestand, die Finanzierung des aufwendigen Lebensstils ihres Lehnsherrn, des Erzbischofs zu sichern. Hierüber kam es zu brutalen Auseinandersetzungen mit den sich als frei betrachtenden Bauern, den Stedingern (links der Weser) und den Osterstadern, den Lehern und den Wurstern (rechts der Weser). Die angestrebte politische Autonomie konnten die Bauern aber nie erringen.

Diese ständigen Machtkämpfe belasteten auch die Bürger der Stadt Bremen. Über das Erringen von Privilegien wie das Erheben von Schiffslichegebühren schafften sie sich im 12. Jahr. eine gewisse finanzielle Unabhängigkeit vom Erzbischof.



Stadtteil Mitte – Am Alten Hafen/ Ehemals der „Bremer Haven“

Die Hansestadt Bremen

Weltweiter Seehandel

In der Mitte des 12. Jhds. kam es unter der Führung von westfälischen Kaufleuten in Soest zur Bildung der Hanse. Deutsche und ausländische Kaufleute versuchten ihren für die damaligen Begriffe weltweiten Handel von der Biskaya bis weit hinein nach Russland gegen Übergriffe aller Art abzusichern. Unter der Führung der Lübecker Kaufmannschaft entwickelte sich ein enormer Erfolg dieser Handelsgenossenschaft. Im 15. Jhd. bestand die Hanse aus einhundertsechzig Mitgliedsstädten. Kaperfahrten, Seekriege und die Herausbildung der Nationalstaaten im 16. Jhd brachten die Hanse in eine Krise. Nacheinander entzogen sich der übermächtig werdenden wirtschaftlichen Macht der Hanse die Skandinavier, die Holländer und die Engländer. Ihre Kriegsschiffe waren den Hanseschiffen an Feuerkraft weit überlegen.

Der letzte Hansetag fand 1669 unter der Beteiligung von nur noch sechs Städten statt. Eine dreihundertjährige europäische Erfolgsgeschichte hatte ihr Ende gefunden

Bremens Kampf gegen die Piraten

Bremen wurde 1358 Mitglied der Hanse. Die Folgezeit war geprägt von den ständigen Kämpfen gegen die Übergriffe von Piraten an der Außen- und Unterweser. Friesische Häuptlinge wollten sich auf diese Weise an den lukrativen Gewinnen der Bremer aus dem Handel mit der Hanse beteiligen. Aber der bremische Reichtum sprach sich weiter herum. Die „Vitalienbrüder“, zunächst Ostseepiraten, erschienen in der Nordsee vor der Wesermündung. Erst mit der Hilfe der ungeliebten Hamburger gelang es den Bremern 1401 dieser Plage Herr zu werden. Das dritte Problem war die chronische Geldnot des Erzbischofs. Mit der Errichtung des Rolands 1404 und des Rathauses 1405, dem Dom gegenüber, begannen sich die Bremer Bürger symbolisch vom Bischof und dem Papst zu distanzieren. Sie gaben sich sogar eine eigene Ratsverfassung. Ausschluss aus der Hanse 1427, Reichsacht durch den Kaiser 1429 und schließlich die Exkommunikation des gesamten Rates durch den Papst 1432 waren die Folgen. Erst bei der Zahlung erheblicher Bußgelder wurde die Reichsacht 1436 für Bremen wieder aufgehoben.



Landkreis Cuxhaven – Nordsee/ Herbststurm

Bremens Bruch mit dem Erzbischof

Das angespannte Verhältnis zwischen den Bremer Bürgern und dem Erzbischof bekam mit dem Aufkommen der Reformation eine neue Qualität. Bremen entwickelte sich zu einem der ersten Stützpunkte der Reformation. 1521 nahm der bremische Erzbischof Christoph an dem Reichstag von Worms teil. Aber nicht die von ihm gegen Luther mitgetragene Verordnung führte zum endgültigen Bruch sondern die Verschwendungssucht des bremischen Klerus und dessen Weigerung, sich an den Kosten der Verteidigung Bremens zu beteiligen. Was aber das Fass zum Überlaufen brachte: er weigerte sich, steuerliche Behinderungen zum Ausschank von Hamburger Bier mitzutragen. Der Erzbischof musste seine Residenz nach Verden verlegen.

Die Reformation war nun nicht mehr in Bremen aufzuhalten. 1528 verbot der Rat den Bürgern, die Messen im katholischen Dom zu besuchen. Es kam daraufhin zu einer neuen Kirchenordnung auf protestantischer Grundlage. Der Rat hatte die bischöfliche Gewalt übernommen. Bremen wurde 1531 ein bedeutendes Mitglied des Schmalkaldischen Bundes, einer Vereinigung evangelischer Fürsten und Städte.



Hansestadt Bremen - Roland von Bremen

Bremen zur Zeit der Gegenreformation

Die bremische Eigenständigkeit im Schutze des Schmalkaldischen Bundes provozierte den Widerstand der Kirchenfürsten und des Papstes. Kaiser Karl V erhielt die Aufgabe, die religiöse Unabhängigkeit Bremens durch militärische Gewalt zu beenden. Bevor es jedoch zur entscheidenden Schlacht kam, wurde der Kaiser durch den Kurfürst Moritz von Sachsen zusammen mit den Franzosen 1555 zum Augsburger Religionsfrieden mit den Protestanten gezwungen. Während, ausgehend von Rom, das katholische Europa mit einer ungeheuren Prachtentfaltung bei sakralen Bauten auf die reformatorischen Bestrebungen der Mäßigung reagierte, verwendeten die Bremer ihren Reichtum nicht nur für Verteidigungszwecke, sondern auch für aufwendige städtische Zweckbauten (Stadtwaage, Kornhaus, Rats-Apotheke, Akzise, Pundsacksches Haus). Ihrer Schaukelpolitik zwischen katholischem Kaiser und reformatorischen Städten verdankte Bremen, dass es während des dreissig-jährigen Krieges nur kurze Zeit zu einer Besetzung durch „Kaiserliche“ kam. 1644 wurde Bremen die Reichsunmittelbarkeit vom Kaiser zuerkannt.

Bremens Streit um den Weserzoll

Ob Erzbischof, friesische Häuptlinge links und rechts der Weser, die „Vitalienbrüder“ oder der Graf von Oldenburg, sie alle wollten an den Gewinnen aus dem bremischen Seehandel teilnehmen ohne sich an den Kosten der Risiken zu beteiligen. Das Stichwort hiess: Weserzoll. Im Westfälischen Frieden 1648 wurde den Oldenburgern die Erhebung des Weserzolls zuerkannt. Immer hatten sich die Bremer dagegen zur Wehr gesetzt. Auch dieses Mal. Sie akzeptierten diese Friedensregelung nicht.

Die Folge war 1652 wieder einmal die Reichsacht von der sie sich nur durch Zahlung eines enormen Bußgeldes hätten befreien können. Und noch ein neues Problem entstand. Die Schweden, die im westfälischen Frieden die Herrschaft über die Gebiete der ehemaligen Erzbistümer Bremen und Verden im Elbe-Weser-Dreieck erlangt hatten, wollten nun auch die Stadt Bremen erobern um sich ebenfalls an den Gewinnen aus dem bremischen Seehandel zu beteiligen.

Bremen und die Entwicklung an der Wesermündung

Eingezwängt zwischen den Bußgeldforderungen des deutschen Kaisers und den Besetzungsabsichten des schwedischen Königs entschied sich Bremen dazu, Lehe und Bederkesa an die Schweden abzutreten und gleichzeitig vom Kaiser Hilfe gegen die Schweden zu erbeten. Die Folge war die schwedische Zollblockade 1666 an der Unterweser.

Bremen blieb eine freie Reichsstadt, musste sich aber den Einflussbereich Unterweser mit den Schweden teilen. Diese zeigten Präsenz durch den Bau einer Festung mit Wall und Graben an der Weser- und Geestemündung, die **Carlsburg**. Dieser Bau war der Beginn der Realisierung des Planes, hier eine schwedische Handelsstadt zu gründen, die **Carlstadt**. Durch den Verfall der schwedischen Vormachtstellung in Europa blieb es aber nur bei der Planung.

Heute befindet sich genau an dieser Stelle das Deutsche Schiffahrtsmuseum.



Stadtteil Mitte - Am Alten Hafen/ Deutsches Schifffahrtsmuseum mit Haus der Kogge

Bremens Gründung der Kolonialstadt "Bremer Haven"

Erst sehr spät, nämlich als Napoleon sein strategisches Interesse an der Örtlichkeit der Weser- und Geestemündung entdeckte (er wollte die 1806 wieder aktivierte Burg in den Dienst der Kontinentalsperre gegen England einsetzen), dann der Zwang, gegen die Versandung der Weser etwas zu unternehmen, und schließlich der an dieser Stelle 1819 -1821 erbaute hannoversche Nothafen brachten den bremischen Bürgermeister Johann Smidt auf den Gedanken hier einen „Neuen Bremer Haven“ zu gründen.

1827 erwarb Bremen von dem König von Großbritannien und Hannover 80 ha fettes Weideland. Hier entstand ein durch eine Schleuse mit der Geeste verbundenes Hafenbecken und eine Arbeitersiedlung.

Das erste Schiff, der amerikanische Segler „Draper“ legte 1830 an. Insbesondere durch den Handel mit der „Neuen Welt“ wurde „Bremer Haven“ innerhalb kürzester Zeit zu einer Erfolgsgeschichte.

Vom „Bremer Haven“ zur Stadt Bremerhaven**Die Dörfer an der Geestemündung**

Weil der „Bremer Haven“ erst 1827 gegründet wurde, ist es allgemein üblich geworden, die heutige Stadt mit dem gleichen Namen als eine sehr junge Stadt zu bezeichnen. Genau das Gegenteil ist aber der Fall: sie ist alt, sogar so uralt, dass sich ihre Anfänge im Dunklen verlieren. Spuren fester Siedlungen aus der Zeit um 2000 vor Christus (jüngere Steinzeit) entdeckte man im Großbereich Lehe. Älteste zusammenhängende Siedlungsgebiete in den Bereichen der heutigen Stadtteile Lehe und Wulsdorf stammen aus der Zeit um 100 vor bis 300 nach Christi Geburt.

Zuerst urkundlich erwähnt wurde 1091 Weddewarden, dann folgten 1139 Wulsdorf und Geestendorf und schließlich 1273 Lehe. Keines dieser Dörfer lebte von der See. Nur die Leher Bauern hatten sich einen kleinen Handelsplatz mit Schiffsanleger an der Geeste eingerichtet.



Stadtteil Wulsdorf – Dionysius Kirche

Seehandel in dörflicher Umgebung

Der bremische Seehandel in Bremer Haven mit der Neuen Welt wurde ein großer wirtschaftlicher Erfolg. So groß, dass sich das Königreich Hannover 1845 veranlasst sah, auf der linken Seite der Geeste einen eigenen Hafen anzulegen – Geestemünde.

Handel, Schiffbau, moderne Zulieferer- und Produktionsbetriebe, der Eisenbahnanschluss 1865 und der Beginn der industrialisierten Hochseefischerei 1883 brachten eine stark wachsende Wirtschaft. Das damit verbundene rasante Bevölkerungswachstum, die notwendige Ausweisung von Verkehrs-, Gewerbe-, Wohn- und Erholungsflächen ergab eine bremische Hafen- und Siedlungsflächenvergrößerung in nördliche Richtung über Lehe nach Weddewarden und eine hannoversche Erweiterung (Arbeitersiedlungen) in südliche Richtung über Geestendorf nach Wulsdorf.



Stadtteil Geestemünde - Hauptbahnhof

Selbstbewußtes Bürgertum

Zwischen dem alten Ortskern Lehe und dem neuen Bremerhaven entstand in der „Gründerzeit“ das erste Wohnviertel für „Besser-verdienende“, im wesentlichen der heutige Ortsteil „Goethestrasse“. Die 1889 aus dem Hafen Geestemünde und dem alten Ort Geestendorf neu entstandene Stadt Geestemünde zog nach: hinter dem Hauptbahnhof baute sich das Geestemünder Großbürgertum sein eigenes repräsentatives Wohnviertel. Dieses wurde sogar noch aufgewertet durch den 1912 eingeweihten „Bürgerpark“, einem nach englischem Vorbild eingerichteter Landschaftspark.



Stadtteil Geestemünde – Bürgerpark/ Seerosen auf den „Sieben Teichen“

Drei Städte bilden eine Großstadt

In weniger als einhundert Jahren hatte sich die Einwohnerzahl an der Wesermündung vor dem ersten Weltkrieg auf einhundert- tausend vervielfacht. Einer weiteren Entwicklung stand jedoch ein ernstes Problem entgegen: die Großstadt bestand aus drei Städten mit drei Stadtverwaltungen. Lehe, Bremerhaven und Geestemünde. Schon damals war die Landesgrenze zwischen Bremen und (damals) Preußen das Haupthindernis zur freien Stadtentwicklung.



Stadtteil Lehe – Wochenmarkt „Hafenstraße“

Bremerhaven und Wesermünde

Also kam es in den zwanziger Jahren nur zur Bildung einer neuen – preußischen - Stadt. Aus Lehe, Weddewarden, Geestemünde und Wulsdorf entstand Wesermünde.

Die neu entstandenen Hafenanlagen bei Wulsdorf entwickelten sich schnell zum größten kontinentaleuropäischen Fischereihafen. Trotzdem weigerten sich die Bremer ihren Seehandel mit dem der (preußischen) Wesermünder zusammenzufassen. Zu groß war die Gefahr der Eigenständigkeit einer Großstadt an der Wesermündung. Selbst als die Nationalsozialisten in Berlin 1939 anordneten, Bremerhaven in die Nachbarstadt Wesermünde einzugliedern, konnten die Bremer erreichen, die bremischen Hafengebiete von der Eingliederung auszunehmen.

Die Zerstörung der Stadt Wesermünde

Nachdem schon mehrere „kleine“ Bombenangriffe durch die Alliierten in den südlichen Stadtteilen erfolgt waren, kam es am 18. September 1944 zu dem folgenreichsten Luftangriff: mehr als 1.000 Menschen verloren bei diesem Bombardement ihr Leben, 56% des Wohnraums der Stadt Wesermünde waren zerstört, die Innenstadt, das alte Bremerhaven, lag zu 97 % in Trümmern. Das Leben der Überlebenden war auf das Existenzminimum reduziert.

14 von 32 Schulen waren zertrümmert. Schlangestehen nach Nahrungsmittel und Bekleidung, Dienst im „Volkssturm“ und eine Arbeitszeit von 60 Wochenstunden waren das Ergebnis des „Totalen Krieges“ in Wesermünde.

Viele Wesermünder, meistens Frauen und Kinder, hatten die Stadt nach diesem verheerenden Angriff verlassen. Sie wurden „evakuiert“ und waren dadurch in anderen Gemeinden auf dem Lande „versorgungsberechtigt“. Oft aber waren sie dort nur unwillkommene Gäste.

Aus Wesermünde wird Bremerhaven

Bei den Luftangriffen spielten die bremischen Hafenanlagen wieder einmal eine Sonderrolle: sie wurden von der Bombardierung ausgenommen und wurden nach der bedingungslosen Kapitulation im Mai 1945 amerikanischer Nachschubhafen für ganz Deutschland.

Als Wesermünde 1947 in das neu entstandene Bundesland Bremen übernommen wurde, erhielt die Stadt den Namen Bremerhaven und wurde eine amerikanische Enklave innerhalb der britischen Besatzungszone. Aber auch bei dieser Neuordnung blieben die Überseehafenanlagen bremisches Hoheitsgebiet. Dadurch ergaben sich bei den vielen grenzüberschreitenden Aktivitäten dieser noch immer geteilten Stadt zum Teil sehr merkwürdige, an die deutsche Kleinstaaterei erinnernde Verwaltungs-akte zwischen Bremen und Bremerhaven.



Stadtteil Mitte - Am Geeste-Vorhafen

Bremerhavens Wiederaufbau

Bremerhavens Nachkriegssorgen

1947 wurde aus der Stadt Wesermünde die Stadt Bremerhaven und Stadtbremische Häfen. Es blieb wenig Zeit über diese merkwürdige Konstruktion nachzudenken. Eine riesige Zahl von noch immer obdachlosen bombengeschädigten Einwohnern, Flüchtlingen und Vertriebenen wartete auf eine menschenwürdige Versorgung mit dem Notwendigsten: Arbeit, Nahrung, eine Wohnung.

Trümmerbeseitigung, Schwarzmärkte, Wohnungszwangwirtschaft, Lebensmittelkarten, ständig zusammenbrechende Wasser- und Stromversorgung waren die Alltagsorgen der damaligen Bremerhavener Bürger.

Hafenwirtschaft, Passagierschiffahrt, Schiffbau und Hochseefischerei konnten aber ab Mitte der fünfziger Jahre nach den anfänglichen Einschränkungen durch die Militärbehörden ihre alte Bedeutung sehr schnell wiedererlangen.



Stadtteil Lehe – Hafenstrasse/ Schwarzmarkt unter Polizei“aufsicht“

Grundlagenplanung

Der Wirtschaftsplan 1949 war das planerische Grundgerüst für den Baunutzungsplan 1955 (Planungsrecht). Zusammen mit der Bauordnung 1955 (Baurecht) war dieser das Hauptordnungswerkzeug für die Zeit des Wiederaufbaues.

Auf der Grundlage des weiterentwickelten Wirtschaftsplans 1958 vergab der Magistrat im Rahmen des neuen Bundesbaugesetzes Anfang der sechziger Jahre die Aufgabe, einen in die Zukunft weisenden Flächennutzungsplan (Generalbebauungsplan 1962) zu entwickeln. Die Aufgabe ging an den international renommierten Städteplaner Prof. Ernst May.

Gartenstädte

Die Stadt hatte bereits 1955 wieder den Wohnungsbestand aus der Zeit vor der Bombardierung erreicht. Die neuen Wohnungsbaugesetze ermöglichten es, im großen Stil öffentlich geförderte Wohnungen zu bauen.

Allein durch die neuen, außerhalb des Bestandes entstandenen Großsiedlungen „Grünhöfe“ (1954-1961) und „Leherheide-West“ (1960-1965) wurden 5.500 Wohnungen geschaffen. Ein neues Stadtmodell nach Prof. Ernst May entstand: Offener Geschosswohnungsbau, deren großzügig angelegte Grünflächen einen zwanglosen Übergang zu der die Stadt umgebenden Felder- und Wiesenlandschaft bildeten.



Stadtteil Geestemünde – Bürgerpark/ Bootsteich

Der große Strukturwandel

Das Ende der Zuwanderung

Während 1947 in der neu organisierten Stadt Bremerhaven noch 100.000 Menschen lebten waren es 1958 durch die enormen Anstrengungen der Stadt bei dem Wiederaufbau, insbesondere bei der Schaffung von Arbeitsplätzen und Wohnungen, schon 135.000 und 1961 sogar 142.000. Diese Zahl markiert die Beendigung der Zuwanderung in die Stadt.

Bremerhaven in den Lebenskreislauf zurückholen

Wiederaufbau, Eingliederung neuer Bewohner und Wiederherstellung der traditionellen Wirtschaft erfolgten in einem vorher für nicht möglich gehaltenem Tempo. Doch schon bald nach dieser äußerst erfolgreichen Bewältigung der größten Nachkriegssorgen entstand ein neues Problem: Ein wirtschaftlicher Strukturwandel ohnegleichen begann.

Der jahrhundertealte Stückgutumschlag wurde durch den Einsatz einer international genormten Blechkiste (Container) rationalisiert. Der zunehmende Luftverkehr verdrängte die transatlantische Passagierschiffahrt. Der Schiffbau wurde von Billiganbietern in Asien in die Krise getrieben. Die einhundert Jahre alte deutsche Hochseefischerei wurde von den Folgen der Neuverteilung der wirtschaftlichen Nutzung der Meere erfasst.

Folge des schrumpfenden Arbeitsmarktes in Bremerhaven war die beginnende Fernwanderung der Bevölkerung.

Hafenwirtschaft und Seehandel

Mit der bremischen Entscheidung, als einer der ersten europäischen Häfen 1964 in Bremerhaven eine Containerumschlaganlage einzurichten wurde gegengesteuert. Die Erkenntnis, dass die Zukunft des bremischen Seehandels, bedingt durch die immer größer und tiefgängiger werdenden Schiffe nur an der Wesermündung liegen kann, führte später dazu, auch die Verlagerung des in Bremen umgeschlagenen Anteils am Containerverkehr nach Bremerhaven zu betreiben. Die dritte und vierte Erweiterung des Containerterminals waren die Folge. Zusammen mit dem Autoterminal und dem Umbau der alten Schiffsfahrgastanlage am Columbusbahnhof in einen modernen Kreuzfahrtterminal sind heute die bremischen Überseehäfen in Bremerhaven eine der leistungsfähigsten Hafenanlagen in Europa.



Überseehäfen - Am Kreuzfahrtterminal/ Begegnung der Schwesterschiffe „ASTOR“ und „ASTORIA“

Fischereihafen und Fischfang

Der europaweite Fischeinkauf (Internet-Auktion), Transport durch modernste Lkw-Kühlcontainertechnik und die Diversifizierung der traditionellen Fischverarbeitung führte zum Umbau des Fischereihafens in ein Zentrum der allgemeinen Lebensmittelverarbeitung.

Die ständige Versorgung der Gewerbebetriebe mit den neuesten Arbeitsergebnissen der Hochschule Bremerhaven und der verschiedenen ortsansässigen Forschungsinstituten der Lebensmittelindustrie garantieren ein hohes Niveau der Produktion.

Heute arbeiten im ehemaligen Fischereihafen mehr Menschen als jemals zuvor.

Schiffbau

Die Krise der dritten traditionellen Stütze, dem Schiffbau, konnte durch Spezialisierung im Bereich Reparatur- und Ausbau sowie Arbeitsteilung mit anderen deutschen Werften im Bereich Neubau auf allerdings wesentlich niedrigerem Beschäftigungsniveau abgefangen werden.

Durch die fehlenden Kapazitäten im weltweiten Passagier- und Frachtschiffswesen aufgrund der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung haben diese Werften aber eine relativ gute Zukunftschance.

Fremdenverkehr und Tourismus

Der Tourismus, dem sich Bremerhaven erfolgreich mit dem Bau des Deutschen Schifffahrtsmuseums vor dreißig Jahren zugewendet hat, und die ebenfalls erfolgreiche Einrichtung des „Schaufenster Fischereihafen“ ist inzwischen durch sehr attraktive Ergänzungen (Zoo am Meer, Auswanderungsmuseum) und zusätzlichen Strukturverbesserungen zu einer weiteren tragfähigen Wirtschaftsbranche herangewachsen.

Die Bemühungen in diesem Bereich gipfeln derzeit in der wesentlichen Realisierung lang gehegter Planungen (Städtebaulicher Ideenwettbewerb "Weserpark" 1979 und Folgeplanungen) in der Stadtmitte rund um den Alten- und Neuen Hafen.



Stadtteil Mitte - Havenwelten/ Neuer Hafen/ Klimahaus und Hotelkomplex Sail City



Stadtteil Mitte - Der neue Zoo am Meer

Die Fernwanderung ist beendet

Durch alle diese genannten erheblichen politischen und wirtschaftlichen Einzelanstrengungen bei dem Strukturwandel ist es gelungen, das Hauptziel zu erreichen: die Fernabwanderung der Bevölkerung wurde gestoppt. Aber ein neues Problem entstand: Bedingt durch die Krise in der Landwirtschaft – immer mehr kleinere landwirtschaftliche Einheiten waren dem Druck der europäischen und weltweiten Konkurrenz nicht mehr gewachsen – wurden viele ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen rund um Bremerhaven der Wohnbaunutzung zugeführt. Diese durch gesetzliche Maßnahmen (Raumordnung) unter dem Stichwort „Stärkung des ländlichen Raumes“ unterstützte und durch historisch erstmalig supergünstige Finanzierungsmöglichkeiten flankierte Entwicklung führte zu einem enormen Bauboom in den Nachbargemeinden. Viele Bremerhavener Familien bauten dort ihr Einfamilienhaus. Die Nahwanderung begann! Und nun die Details der Stadt!

Stadtbauplan

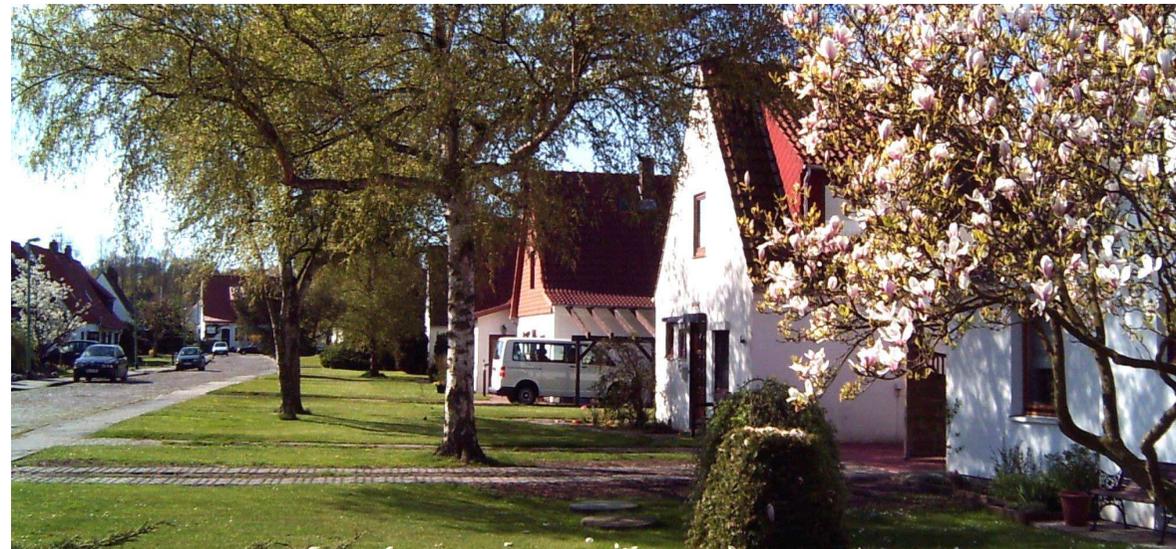
Das Haus

Das Haus – Urzelle der Stadt

Eine Stadt ohne Haus ist keine Stadt. Menschen wohnen nun einmal in Häusern. Von der Höhle, über Zelte und Hütten zu Häusern hat sich zwar in der Entwicklungsgeschichte des Menschen die äußere Gestalt seines bevorzugten Aufenthaltsortes verändert, nicht aber dessen wichtigste Aufgabe: er soll Schutz bieten vor den Unbilden der Natur - Wohnraum eben.

Erst während der weiteren Entwicklungsgeschichte der menschlichen Siedlungen (Höhle, Weiler, Dorf, Stadt) kamen neue Funktionen hinzu: Stallung, Scheune, Werkstatt, Repräsentation, städtisches Wohnen.

Städtische Wohnhäuser bilden Stadtraum, sie begünstigen das, was Stadt eigentlich ist: ein Ort des Gemeinsinns, der Kommunikation, der Öffentlichkeit, aber auch der Möglichkeit, sich privat zurückziehen zu können – ein Ort der Freiheit von öffentlichem Zwang.



Stadtteil Geestemünde – „Wiesensiedlung“

Thema "Wohnungsnot"

Bremerhavener Bürger litten fast immer unter Wohnungsnot. Jeder Bremerhavener kennt die Baracken, die Behelfsheime, den „möblierten Herrn“, den B-Schein und die Einliegerwohnung. Erst in den allerletzten Jahren, beginnend mit dem Rückzug der Amerikaner bis 1993 (1.300 Wohnungen) und dem massiven Neubau von Einfamilienhäusern durch Bremerhavener Bürger im wesentlichen im Landkreis Cuxhaven (etwa 5.000 Wohneinheiten) entstand innerhalb der Stadtgrenzen ein „Wohnungsüberhang“. Er soll jetzt durch sogenannten „Rückbau“ innerhalb der Stadt "abgebaut" werden.

Mieter

Die Wohnungsnachfrager unterscheiden sich nur in der Frage „Miete“ oder „Eigentum“. Während in früheren Zeiten der Mieter eine Wohnung so nehmen musste, wie sie war - sie wurde ihm nur zum Gebrauch überlassen - hat er heute zunehmend die Möglichkeit, auf die persönliche Gestaltung seiner Wohnung durch Mietermodernisierung Einfluss zu nehmen. Die Mietermodernisierung ist ein Beitrag zur Stadterneuerung auf sehr breiter Basis. Sie bietet auch die Möglichkeit zur Aufhebung der Anonymität im Massenwohnungsbau. Und schließlich ist der Umbau und die Modernisierung einer Wohnung immer noch günstiger als ein Umzug und ein Neubau.



Stadtteil Geestemünde – Haus „Tecklenborg“

Eigentum und Neubau

Noch immer gibt es für Bremerhavener scheinbar nur ein lohnendes Lebensziel: der Bau eines Einfamilienhauses auf dem Lande. Das durch das „günstige“ Baugrundstück – fünfzehn Kilometer vom Arbeitsplatz in der Stadt entfernt – große familiäre Logistikprobleme und noch größere Kosten entstehen, wird erst nach dem Einzug deutlich. Stau auf dem Weg zum Arbeitsplatz? Benzinkosten? Kinderbetreuung? Schulwege? Theaterbesuch? ärztliche Versorgung? – Alles zunächst kein Problem. Aber dann kommt der Stress.

Etwas „Eigenes“ lässt sich aber nicht nur auf dem Lande bauen. Es gibt außerordentlich viele innerstädtische, voll erschlossene Baugrundstücke in Bremerhaven, die mit Hilfe eines guten, phantasiebegabten Architekten zu hervorragenden Stadtwohnungen mit all ihren Vorteilen bebaut werden können.

Baubrachenfüllung ist Stadterneuerung und in der Gesamtbilanz außerordentlich wirtschaftlich und preiswert.

Garten, Hof und Strasse

Räume

Zu einer städtischen Wohnung sollte ein Garten oder ein Hof gehören, ein privater Raum. Auf der anderen Seite des Wohnhauses ist die Strasse, ein öffentlicher Raum. Ein Raum für viele Gelegenheiten der Anwohner, sich zwanglos zu begegnen – wenn man es will. Eine Strasse bietet immer Anlässe zur Begegnung und der Zuwendung.

Wohnungen, Häuser, Gärten und Strassen haben in Bremerhaven ganz unterschiedliche Formen und Baustile. Aber eines ist ihnen allen gemeinsam: es sind immer Räume der Begegnung und sie sind nicht voneinander zu trennen, sie bilden eine städtische Einheit, die Nachbarschaft. Entweder gut oder schlecht gestaltet.

Nachbarschaft

Bremerhaven besteht aus vielen Nachbarschaften. Nachbarschaften können nicht konstruiert, nicht geplant werden, sie werden einfach gemacht. Und zwar von ihren Bewohnern. Gute, vielfältige Nachbarschaften ermöglichen Nähe und Abstand, sie bilden eine Lebenshilfe auf Gegenseitigkeit. Übersichtliche städtische Räume erleichtern nachbarschaftliches Handeln.



Stadtteil Wulsdorf – Kinderspielplatz „Sandfahrel/ Thunstrasse“

Kinderspiel

Kinder brauchen eigene Spielräume, in der Wohnung, im Garten, in Gemeinschafts-gärten, am besten auf völlig ungestalteten Brachflächen in der Nähe. Kinder brauchen keine Designer-Spielplätze, die nur phantasietötender Ersatz für die verkauften Spielraumflächen in der Stadt sind.

Verkehrsberuhigung

Bremerhaven hat bei der Verkehrsberuhigung in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht. Ein dichtes Netz sicherer, schneller, bequemer und zum Teil landschaftlich sehr reizvoller Rad- und Fußwege wurden eingerichtet. Wohnbereiche wurden weitgehend durch Tempo 30 – Zonen beruhigt.

Für die weitaus meisten ehemals kritischen Verkehrsbereiche fand man einfache, klare und übersichtliche Lösungen ohne die anderen Verkehrsteilnehmer mehr als nötig zu beeinträchtigen.

Dagegen ist die Planung eines Bundesautobahn-Zubringers, über den der gesamte LKW-Verkehr einer der größten Containerhäfen Europas abgewickelt wird, durch Wohngebiete entlang der Cherbourger Straße eine städtebauliche Bankrotterklärung.

Das Stadtviertel

Eigenständigkeit

Die Größe von Stadtvierteln hängt von der Betrachtungsweise der Bewohner ab. Es können Nachbarschaften, Ortsteile, aber auch ganze Stadtteile sein. Stadtviertel sind wie kleine Städte. Wichtig ist nur die gewachsene charakteristische Eigenart des „Viertels“, gemeint ist damit selbstverständlich zuerst die Charakteristik der Bewohner. Lieben sie ihr Viertel? Pflegen sie es? Stadtviertel bieten, ähnlich wie kleine Städte ihren Bewohnern viele Möglichkeiten zur Mitarbeit.

Mitarbeit erzeugt Gemeinschaftsbewusstsein und darüber hinaus Selbstbewusstsein. Man kann im „Viertel“ Freiräume entdecken, die für das sogenannte grosse Geld zu klein sind, Freiräume, in denen sich Leben entwickeln kann, in denen noch „Un“-Kräuter wachsen dürfen, in denen nicht alles und jedes von "Staats wegen" geregelt ist.

Hier können Bürger Initiative ergreifen – sei es an ihren Häusern, in ihren Gärten oder Höfen – sei es in Bürgerinitiativen.

Vielfalt

Alles in der Nähe erleichtert das Leben. Wünschenswert wäre zum Beispiel, wie früher der Laden um die Ecke. Aber er braucht ständige Benutzung. Gute Nahversorgung setzt also Dichte voraus. Dichtes Nebeneinander verschiedener Nutzungen kann aber Störungen verursachen. Dagegen beleben verträgliche gewerbliche Betriebe das Quartier.

Das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten ist ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung. Die bunte Mischung erfordert Toleranz. Vielfalt entsteht nur da, wo man sie entstehen lässt. Nicht nur privates Leben, sondern auch Öffentlichkeit ist notwendig zur Verbesserung vieler Nachbarschaften



Stadtteil Wulsdorf – Wohnanlage „Ringstraße/ Sandfahrel“

Ausländische Mitbürger

Ohne ausländische Mitbürger funktioniert kein erfolgreicher Industriestaat. Sie helfen auch, unsere Stadt Bremerhaven zu erhalten und weiterzuentwickeln. Wer an der Gestaltung unserer Stadt konstruktiv mitarbeitet, soll auch mitbestimmen.

Veränderungen

Nichts ist so beständig wie der Wandel. Eine Stadt, die sich nicht neuen Gegebenheiten anpasst, hat keine Zukunft.

Aber die Größe und die Schnelligkeit von Veränderungen sind entscheidend. Entscheidungen für Großinvestitionen haben fast nur Überlegungen zur Rentabilität, kaum die Einpassung in gewachsene Stadtstrukturen zur Grundlage, sie schaffen in der Bevölkerung Unsicherheit.

Kleininvestitionen passen sich eher dem Charakter des Stadtviertels an. Grundlage zur Entscheidung für kleine Investitionen ist immer eine günstige Zukunftsperspektive (Planungssicherheit).

Gestaltung

Die Zukunft der Stadtviertel ist Aufgabe der Stadt Bremerhaven: sie muss die notwendige Planungssicherheit schaffen.

Die Zukunft der Stadtviertel ist Aufgabe der Eigentümer: sie unterliegen mit ihrem Eigentum der Instandhaltungspflicht, ihr Eigentum ist nicht nur ein Renditeobjekt.

Die Zukunft der Stadtviertel ist Aufgabe der Bewohner. Sie müssen sich engagieren: bei der Bauleitplanung der Stadt Bremerhaven (Bürgerbeteiligung), bei der Mitwirkung zur Instandhaltung ihres Wohngebäudes durch die Eigentümer (Eigentümerversammlung), bei der Pflege ihres Mietobjektes (Instandhaltung), bei den Belangen einer guten Nachbarschaft.

Lebendige Stadtviertel erneuern sich nicht von selbst. Planungskonzepte miterarbeiten ist die Chance, das Stadtviertel mitzugestalten



Stadtteil Wulsdorf – Wohnanlage „Reithalle“

Wiedererkennung

Unser Maßstab zur Beurteilung der Stadt Bremerhaven ändert sich ständig. Aktuelle Planungskonzepte sind Reaktionen auf vorhergehende städtebauliche Leitlinien. Wie beurteilt man aber, was vom Alten erhalten werden und wie das Neue gebaut werden soll?

Ganz einfach: Stadtgestaltung und Architektur ist unter anderem eine Sprache. Sprache besteht aus Wörtern, Sätzen, Absätzen. Wenn in der Stadt die Häuser die Wörter sind, dann sind die Straßen ganze Sätze. Straßen -"sätze" sind Räume, städtische Räume. Wenn Strassen der "Grammatik" der Architektursprache entsprechen - nämlich die Aufgabe, Stadträume zu bilden, wirklich erfüllen - fühlt man sich in ihnen wohl. Probieren Sie es aus! Suchen Sie negativ oder positiv auf Sie wirkende Stadträume auf. Stadtgestaltung ist immer Raumgestaltung. Man muss eine Straße, eine Allee, einen Platz, einen Park erkennen können, die Räume müssen mit unserer Sprache benennbar sein, im anderen Fall werden wir uns mit großer Wahrscheinlichkeit unwohl fühlen.

Sicherheit

Dieser unbewusste Vorgang entspricht dem Verständigungsprozess unserer Sprache. Wir können uns nur verständigen, wenn wir eine gemeinsame Sprache sprechen und deren Sprachregeln auch einhalten.

Wie unsere Sprache sind auch unsere Städte Spiegelbilder historischer Prozesse von sehr langer Dauer. Diese historischen Prozesse werden durch unsere Städte weiter in Bewegung gehalten. Historische, aber auch einfach nur alte Gebäude, Straßen und Viertel müssen daher erhalten, aber auch weiterentwickelt werden.

Statt weiterer Zersiedlung müssen wieder dichte Stadtviertel entstehen, bestehend aus uns erkennbaren Stadträumen. Die Häuser sollten vor allem den Bürgern am Ort gehören. Die Eigentumsbindung ist die beste Grundlage für eine lebendige Bürgerschaft.



Stadtteil Mitte – Cafe' am Kirchenplatz/ Erste Frühlingsblüher

Die Stadt

Die Kulturgüter der Stadt Bremerhaven

Die kulturellen Grundlagen der Stadt Bremerhaven sind:

- Die Kulturlandschaft „Küste“
(Nordsee, Wattenmeer, Seemarschen, Moore, Geest)
- Der Freiheitskampf der Küstenbewohner
- Der bremische Seehandel
- Der Kampf um den Weserzoll
- Der Kampf um den Standort „Wesermündung“
- Der „Bremer Haven“
- Von den Dörfern an der Wesermündung zur Stadt Wesermünde
- Von Wesermünde zu Bremerhaven

Spiegelbild eines sehr langen historischen Prozesses

Ob es uns Heutigen bewusst ist oder nicht: die kulturellen Grundlagen unserer Stadt wurden zum großen Teil in sehr ferner Vergangenheit geschaffen. Und ob wir es wollen oder nicht, wir können diese Grundlagen nicht ändern, sondern nur weiterentwickeln.

Die heutige Stadt Bremerhaven ist der gebaute und gelebte Ausdruck unserer Kultur. Unsere alten Stadtteile sind Maßstab unserer kulturellen Entwicklung. Charakter entdecken wir vor allem in unseren alten Stadtteilen. Auf unseren Urlaubsreisen suchen wir alte, kleine Städte auf. Sie sind Gegenstand unserer Sehnsucht nach überschaubarem Leben, Gemeinschaft, Gefühl und menschlicher Wärme. Sinngemäß müssen wir daher mit der alten Bausubstanz unserer Stadt sehr gefühlvoll umgehen, vor allem müssen wir aber ein Gefühl für gutes Neues entwickeln.



Stadtteil Lehe – Neue Landstrasse

Alte Ortsteile

Die alten Ortsteile der Stadt Bremerhaven werden durch traditionelle Wochenmärkte belebt. Sie sind wichtige Brennpunkte des sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens unserer Stadt. Aber neue Ansprüche verändern die Struktur und das Bild dieser Ortsteile. Nicht die Ansprüche selbst, sondern deren kritiklose Umsetzung in städtebauliche Planung gefährdet die alten Ortsteile. Bürgerwiderstand dagegen verändert fertige, einseitig den Kommerz begünstigende Pläne.

Trotz der enormen Bombenschäden und trotz der „Segnungen“ der modernen Zeit wird das Gesicht der Stadt Bremerhaven aber noch immer ganz wesentlich von der Geschichte geprägt. Die allgemeine Tendenzwende im Städtebau in den siebziger Jahren (Mischung statt Trennung städtischer Funktionen) rettete unsere alten Ortsteile vor der endgültigen Zerstörung. Weniger der Bau spektakulärer Einzelprojekte sondern die ständige, vorsichtige und behutsame Instandhaltung ist die beste Form der Stadterneuerung. Die alten Ortsteile sind dabei der Maßstab für neue Qualitäten.

Neue Stadtmitte

Die „kleine City“, die Zitadelle (Tempel, Palast, Kornspeicher), überragte die Dörfer und überwältigte die bescheidenen Dorfbräuche. Damit begann vor vielen Jahrtausenden der weltweite Siegeszug des Siedlungsmodells „Stadt“. Die City, der Ort der Macht.

„City“ – Ein neuer Lebensstil ist entstanden und eine neue Dimension des Lebens (Neudeutsch: Shopping, Event, Entertainment). Viele sind heute davon überzeugt, dass „das Neue“ besser ist als „das Alte“. Neue Projekte entstehen daher in der Stadtmitte. Sie brauchen Platz, Platz für unternehmerische Initiative. Kritik wird laut an der neuen City Bremerhavens : sie gilt als überkommerzialisiert, einseitig, Filialistenkultur, die Bewohner ausschließend.

Das wirklich Neue: der City der Stadt Bremerhaven einen neuen Sinn geben, das Neue aus der Geschichte der Entwicklung unserer Hafenstadt an der Wesermündung ableiten. Auch dieses ist in einigen Ansätzen sehr gut gelungen. Ein "Mediterraneo" gehört aber nicht dazu.



Stadtteil Mitte – Neue Bootsschleuse zum Neuen Hafen



Stadtteil Mitte – Baustelle des Klimahauses

Das Umland

Bremerhaven im Umbruch

Bremerhaven ist wieder eine weitgehend offene, lebendige Stadt. Durch die Hochschule, den weiteren Ausbau wissenschaftlicher Forschungskapazitäten im maritimen Bereich des Deutschen Schiffahrtsmuseums, den Aktivitäten des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung und die erhebliche Ergänzung des Angebots für den Tourismus und die Naherholung rund um den Alten - und Neuen Hafen ist Bremerhaven heute eine Stadt im Umbruch. Einige Bürger sprechen bereits von einer "Neugründung".



Schiffdorf – Spaden/ Gewerbe“park“



Schiffdorf – Ortserweiterung durch Wohnbebauung ehemals landwirtschaftlicher Nutzflächen

Bremerhaven wächst in die Landschaft

Bremerhaven mit seiner neuen Wirtschaftsstruktur ist sogar so erfolgreich, dass sie zum Hauptarbeitsplatzversorger der Umlandgemeinden wurde. Historisch niedrige Bauzinsen und die staatliche Förderung von völlig unangemessen großen, die gewachsenen Dorfstrukturen sprengenden Einfamilienhaussiedlungen für Pendler auf dem Lande brachten Bremerhaven eine nie gekannte Verzerrung der Bevölkerungs- und Kostenstruktur.

Seit Mitte der neunziger Jahre wächst die Stadt in die Fläche. Mehr als fünftausend Einfamilienhäuser wurden in dieser Zeit von Bremerhavener Haushalten in den Umlandgemeinden gebaut. Über zehntausend Bremerhavener Bürger zogen dorthin. Dadurch wohnen nun fast fünfzig Prozent (nach anderen Quellen sogar um fünfundsiebzig Prozent) der Besitzer von Bremerhavener Arbeitsplätzen in den niedersächsischen Umlandgemeinden. Meistens sogenannte „Besserverdienende“.

Verstädterung der Landschaft

Ein großer Teil der Bevölkerung auf dem Land will wie in der Stadt Bremerhaven leben (Anspruch auf alle zentralen Einrichtungen), viele Bremerhavener wollen wie auf dem Land leben (Anspruch auf Einfamilienhaussiedlungen). Der Wohnort wird beliebig. Die Grenzen zwischen der Stadt Bremerhaven und dem noch immer landwirtschaftlich geprägtem Umland werden verwischt. Die Nachteile des Wohnens auf dem Lande (lange Verkehrswege) verbinden sich mit denen der Stadt Bremerhaven (überlastete Verkehrswege).

Die Alternative ist eine polyzentrierte Besiedlung unserer Region aus komplett eigenständigen Orten mit dazwischen liegenden Grünlandpuffern ("green belt"), d.h. daß die überwiegende Anzahl der Bewohner unserer Umlandgemeinden bzw. -städte ihren Arbeitsplatz vor Ort finden.



Gemeinde Loxstedt – Nückel/ Landhaus



Gemeinde Loxstedt – Nüchel/ Moorsee

Existenzgrundlage "Landschaft"

Man kann das Umland auch als Garten der Stadt Bremerhaven betrachten. In einem Garten gibt es Nutz- und Zierflächen. Das Umland ist daher eine zusätzliche Wirtschaftsfläche der Stadt. Von hier wird die Stadt mit landwirtschaftlichen Produkten versorgt. Aber die seit Jahrhunderten dort betriebene Landwirtschaft wird in unseren Tagen mehr und mehr verdrängt. Nicht von ökonomischen Zwängen, wie ständig behauptet wird, auch nicht von den immer großflächiger angebotenen Lebensmitteln (Stichwort: Gammelfleisch), sondern von einer völlig hilflosen Politik, die offenen Auges die schwierige Zukunft der Einfamilienhaussiedlungen auf dem Land konstruiert. Das Gleichgewicht des Naturhaushalts im Umland ist gefährdet.

Um die Stadt Bremerhaven herum häufen sich die Probleme.

Versorgung

Wie die Wurzeln eines Baumes holt sich die Stadt Bremerhaven das Wasser aus dem Land ringsum, Bremerhaven lebt auch in diesem Sinne vom Umland. Was die Stadt Bremerhaven sich leistet erkennt man vor allem im Umland. "Betriebswirtschaftliches" Denken und Handeln der Stadt Bremerhaven verhindert häufig sachgerechte Lösungen.

Die Grenzwerte der Umweltbelastung orientieren sich nicht an der Belastbarkeit der Natur des Umlandes, sondern an der wirtschaftlichen Belastbarkeit der Betriebe der Stadt Bremerhaven.

Wenn Großprojekte wie der Ausbau des Stadtbremischen Überseehafens in Bremerhaven zwingend Ausgleichsmaßnahmen in niedersächsischen Gemeinden erfordern ist der Konflikt vorprogrammiert: ökonomische Vorteile der Städte Bremen und Bremerhaven, ökologische Nachteile der Umlandgemeinden.



Gemeinde Loxstedt – Junkerhose/ Gutshof

Die Nahwanderung gestalten

Bremerhaven ist heute eine wirtschaftlich starke, in die Fläche gewachsene und ihre regionale Zentrumsfunktion ausbauende Stadt. Demgegenüber signalisieren politisch interpretierte statistische Daten eine schrumpfende, mit verheerenden Arbeitsmarktzahlen kämpfende Stadt. Unkritische Medien und unverantwortliche Politiker verstärken auch noch dieses Bild.

Tatsächlich ist Bremerhavens Problem ein historisches: die Stadt ist nach wie vor geteilt. Während ihre einzelnen Bereiche mehr oder weniger ungeplant zusammenwachsen, ist sie politisch und verwaltungstechnisch noch immer geteilt in die städtischen Bereiche: Stadt Bremerhaven, Stadt Bremen (Überseehafen), Stadt Langen, Gemeinde Schiffdorf und Gemeinde Loxstedt, Stadt Nordenham. Vier Städte und zwei vorstädtische Gemeinden bilden eine großstädtische Wirtschafts- und Kultureinheit von etwa 180.000 Einwohnern, die aber über keine gemeinsame Zukunftsplanung verfügt.

Das regionale Zentrum Bremerhaven an der Wesermündung

Geteilt ist Bremerhaven somit insbesondere von seinem „Speckgürtel“ durch eine Stadt- und Bundeslandgrenze, ein in der Bundesrepublik einmaliger Fall, wenn man von der Berliner Situation einmal absieht. Aber es ist vor allem geteilt durch die in vielen Jahrhunderten gewachsene Übung der „Hanseaten“ in Bremen eine Beteiligung Anderer am bremischen Gewinn aus dem lukrativen Seehandel möglichst auszuschließen (Stichwort: Weserzoll).

Das Verhältnis zu den Städten Bremen, Langen und Nordenham sowie den Umlandgemeinden muss daher grundlegend erneuert werden.

Übergeordnete Planung

Bremerhavens Zukunft

Wenden wir uns nun der Zukunft unserer Stadt zu. Der Stadtbauplan für Bremerhaven entsteht also aus den in einem langen historischen Prozess entstandenen Eigenschaften der „Stadtbausteine“, den „Stadtbauideen“ zu den schon bestehenden Eigenarten der städtischen Teilräume und den aktuellen Bedürfnissen ihrer Bewohner („Stadtbauziel“) im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben übergeordneter Pläne.

Zusätzlich zur neuen Planungsebene "Europa" gibt es heute vier Planungsebenen in der Bundesrepublik:

- die Raumordnung des Bundes auf der Grundlage des GG Art. 75
- die Landesplanung
- die Regionalplanung
- die Gemeinde- und Stadtplanung



Stadtteil Lehe – Ernst-Reuter-Schule

Leitlinien des Europarats

Die oberste Planungsinstanz stellt die Europäische Raumordnungsministerkonferenz des Europarates dar. Sie hat auf ihrer 12. Zusammenkunft am 7./8. September 2000 in Hannover die „Leitlinien für eine nachhaltige räumliche Entwicklung auf dem europäischen Kontinent“ verabschiedet.

Der Europarat deckt mit seinen 41 Mitgliedstaaten mit wenigen Ausnahmen den gesamten europäischen Kontinent und den nördlichen Teil des asiatischen Kontinents ab. Mit den Leitlinien wird das Ziel verfolgt, alle Kommunen und Regionen in diesem Bereich aktiv an dem Prozess der europäischen Integration und Demokratisierung teilhaben zu lassen.

Da der europäische Kontinent durch Vielfalt geprägt ist, muss die Umsetzung dieser europaweit gültigen Grundsätze einer nachhaltigen Raumentwicklung gleichermaßen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene erfolgen.

Die Leitlinien beinhalten im einzelnen folgende Grundsätze:

- Förderung des territorialen Zusammenhaltes durch eine ausgewogenere sozio-ökonomische Entwicklung der Regionen und eine Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit
- Nutzung von Entwicklungsimpulsen, die von städtischen Funktionen und einer besseren Stadt-Land-Partnerschaft ausgehen
- Schaffung ausgewogenerer Erreichbarkeitsbedingungen
- Entwicklung des Zugangs zu Information und Wissen
- Verringerung von Umweltschäden
- Verbesserung und Schutz natürlicher Ressourcen und des Naturerbes
- Aufwertung des kulturellen Erbes als Entwicklungsfaktor
- Entwicklung von Energieressourcen und Gewährleistung der Sicherheit
- Förderung eines qualitativen und nachhaltigen Tourismus
- Verringerung der Auswirkungen von Naturkatastrophen

Obwohl diese Grundsätze zunächst nicht rechtsverbindlich für die Mitgliedstaaten sind, kann man aber davon ausgehen, dass die mit diesen Leitlinien verbundenen Förderinstrumente der Europäischen Union genügend Autorität bei deren Umsetzung ausüben werden.

Bundesraumordnung

Städte waren schon immer Gegenstand eingehender Planungen, der ländliche Raum wurde im wesentlichen nur als Rohstofflieferant wahrgenommen. Erst im ausgehenden 19. Jhd. wurde durch die massiv expandierenden europäischen Metropolen die Notwendigkeit erkannt, auf die Umlandflächen übergreifende Planungen zu entwickeln. Hierbei entstand die moderne Raumordnungs- und Regionalplanung. Heute findet Raumordnung in Deutschland im Rahmen des 1989 novellierten Raumordnungsgesetzes 1965, der Raumordnungsverordnung 1990 und des Investitions- und Wohnbauland-gesetzes 1993 statt. Neue umweltpolitische Gesichtspunkte, u. a. die Umweltver-träglichkeitsprüfung raumbedeutsamer Investitionen, die Absicht, den ländlichen Raum zu stärken, Erleichterungen des Bauens und Verfahrensbeschleunigung machten die Aktualisierungen notwendig.

Beirat für Raumordnung - Bundesraumordnungskonferenz

Die Bundesraumordnung hat in Abstimmung mit den jeweiligen Landesplanungen der Bundesländer (Beirat für Raumordnung und Bundesraumordnungskonferenz) die räumliche Gliederung des Bundesgebietes zu beeinflussen.

Landesplanung

Sie hat unter dem Gesichtspunkt einer regionalen Strukturpolitik (Regionalplanung) für eine Koordinierung der verschiedenen Fachplanungen und öffentlichen Investitionen zu sorgen. Sie legt zu diesem Zweck materielle Ziele fest, die als zusammenfassendes und übergeordnetes Leitbild für die gemeindliche Bauleitplanung (Flächennutzungsplan), die Fachplanungen sowie die sonstigen raumbedeutsamen öffentlichen Maßnahmen verbindlich sind.

Neben der Aufstellung eines Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen bildeten die Bundesländer Bremen und Niedersachsen die Arbeitskreise der Gemeinsamen Landesplanung. Hier werden raumbedeutsame Projekte von gemeinsamen, auch regionalem Interesse landesplanerisch begleitet. Die Stadt Bremerhaven ist wegen ihrer besonderen regionalen Bedeutung durch die Bremischen Seehäfen ebenfalls vertreten.

In den Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen ersetzen die Flächennutzungspläne die Raumordnung.

Gemeinsame Planung

Regionale Entwicklungsplanung

Bei der Gebietsreform (ca. 1960 – 1980) wurde darauf verzichtet, die Region als Gebietskörperschaft auszubauen, wahrscheinlich schon damals im Hinblick auf eine angestrebte politische Einigung und die damit verbundene Stärkung der europäischen Planungsebene.

Bund und Länder überließen es weitgehend den Städten und ihren Umlandgemeinden sich grenzüberschreitend zu verständigen oder die ungelösten Probleme auszuhalten. Erst in den letzten Jahren bildete sich verstärkt die Bereitschaft bei den Ländern aus, den Städten in dem Maße Einfluss auf die Gestaltung ihrer Umlandgemeinden einzuräumen, wie diese von ihren dynamischen Wachstumskräften profitierten.



Stadtteil Fischereihafen – Spezialschiffbau und Schiffsreparatur

Regionale Planung im Bereich der Stadt Bremerhaven

Als Bundesland mit großer Fläche erschien es Niedersachsen geboten, nicht nur ein Landesraumordnungsprogramm sondern auch Rechtsgrundlagen für eine Regionalplanung zu schaffen. Auf dieser Basis entstand das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven.

Von der Planungshierarchie entspricht dieses RROP auf niedersächsischer Seite dem Flächennutzungsplan Bremerhaven auf landbremischen Gebiet. Von einem gleichberechtigten Einfluss der Stadt Bremerhaven auf die Gestaltung dieses regionalen Raumordnungsprogramms kann aber nicht gesprochen werden. Die Landesgrenze ist eine sehr schwer zu überwindende Hürde auf dem Weg zu gemeinsamen Anstrengungen in der Region.



Stadtteil Fischereihafen – Schichau Seebeck Werft/ Einer der letzten Schiffsneubauten

Spezielles Planungsproblem: die Verwaltungsgrenzen

Auch das neu geschaffene, nur auf **Verwaltungsebene** tätige Regionalforum Unterweser, bestehend aus Städten, Landkreisen und Gemeinden der Unterweserregion, dürfte nicht in der Lage sein, über ein vages regionales Leitbild hinaus deutlicher und verbindlicher zu werden.

Denn obwohl unsere städtische Entwicklung über die Landesgrenze weit hinaus greift (Einzugsbereich), wird das dazugehörige Planungsgebiet durch eine Vielzahl von Grenzen durchschnitten:

- Stadtgrenzen
- Gemeindegrenzen
- Landkreisgrenzen
- Landesgrenzen
- Europagrenzen (Zollgrenzen)

Abhilfe bei den dadurch bestehenden Problemen würde nur eine möglichst kurzfristig herbeigeführte *politisch*-regionale Zusammenarbeit aller Städte und Gemeinden rund um das Zentrum Bremerhaven schaffen.

Diese Regionalisierung, ohnehin auch im Rahmen der europäischen Einigung erforderlich, hätte die Aufgabe einen gemeinsamen Natur- und Wirtschaftsraum Jade- Wesermündung mit der größten Stadt in diesem Bereich, Bremerhaven (180.000 Einwohner mit Umlandgebietskörperschaften) als Regionalzentrum, zu erarbeiten, unabhängig von der Gestaltung einer Metropolregion "Bremen-Oldenburg", die wieder einmal Bremerhaven nur eine Randfunktion zugesteht.



Wesermündung – Windkraft/ Zukunft der Region

Gemeinsamer Flächennutzungsplan

Da mit konkreten Ergebnissen durch die *politisch - regionale* Zusammenarbeit erst längerfristig zu rechnen ist, käme es entscheidend darauf an, vor Ort planerisch tätig zu werden um eines der dringendsten Probleme, die Suburbanisierung der Stadt Bremerhaven und die damit verbundenen finanziellen, kulturellen und sozialen Nachteile zu vermindern, aber vor allem die unserer Region gegebenen enormen Möglichkeiten gestalterisch zu nutzen.

Wenn also, wie hier in Bremerhaven mit seinem Umland, die städtebauliche Entwicklung wesentlich durch gemeinsame Voraussetzungen und Bedürfnisse bestimmt wird oder ein gerechter Ausgleich der verschiedenen Belange ermöglicht werden soll, hat die Aufstellung eines gemeinsamen Flächennutzungsplans nach dem Baugesetzbuch zu erfolgen.

Örtliche Planung

Städtebauliches Leitbild – Allgemein

Jede der genannten drei Planungsebenen (Europa, Bund, Land) wirkt unter Beachtung der Vorgaben der jeweils höheren Ebene auf die nachfolgende rahmensetzend und steuernd ein.

Sie planen auf einer Planungsebene, auf der es lediglich um abstrakte Zuordnungen von Raumbeanspruchungen geht, die nur wenige Vertreter öffentlicher Belange betreffen. Die das Alltagsleben eines jeden Bürgers berührende Deutlichkeit findet erst auf der Ebene der regional - örtlichen Planung statt. Erst auf dieser (vierten) Ebene kann sich der Bürger sinnvoll beteiligen. Erst hier werden ihm die Konsequenzen für seine privaten Lebensvorstellungen klar.

Auf der kommunalen Ebene ist jeder Bürger persönlich betroffen, hier geht es immer um menschliche Schicksale. In unseren Städten müssen letztlich die Probleme unserer Welt gelöst oder geduldet werden. Übergeordnete Belange erhalten hier eine Gestalt. Aber hier entlädt sich zumeist auch der Ärger der Bürger.



Überseehäfen – Wohin geht die Reise?

Leitbild - Notwendigkeit

In welche Richtung die Gestaltung am Ende der Planungskette tendiert entscheiden ganz wesentlich die Bürger vor Ort. Wir Bürger gestalten unsere Stadt und deren Umland. Und ähnlich wie ein Künstler eine Idee für sein Werk haben muss, so müssen wir Bürger ein Leitbild für unsere örtlichen Planungen haben um die rahmensetzenden übergeordneten Leitvorstellungen in unserem Sinne auszufüllen.

Wir brauchen daher ein städtebauliches Leitbild!

Die Grundlage jeder städtischen Planung ist das Renditedenken von kleinen und großen Investoren, die Vorsorgepflicht der „Stadtväter“, aber auch das Unbehagen, welches viele Bewohner spüren. Ein Leitbild wäre eine, u. a. aus dem Unbehagen abgeleitete gemeinsam erarbeitete Vorstellung der Bürger einer Stadt, wie sie sich ihre Stadt in der Zukunft wünschen. Das städtebauliche Leitbild wäre dann die Grundlage für weiterführende Planungen auf der Grundlage des Baugesetzbuches (Bauleitplanung).

Leitbild – Unbehagen

Alles was heute in Bremerhaven gebaut wird – und das ist nicht wenig – entspricht dem städtebaulichen Leitbild der siebziger und achtziger Jahre „Seestadt Bremerhaven“. Die Ziele der Konzepte waren zu ihrer Zeit richtig und sie bestimmen noch heute unser Tun. Mit jedem gelösten Problem wird ein aber neues Problem sichtbar.

"Haushaltssanierung", „Kostenreduzierung“, „Abriss zw. Rückbau“ sind lediglich hilflose Floskeln. Ein städtebauliches Leitbild stellen diese Schlagwörter nicht dar!

Wie soll es also weitergehen? Wie will Bremerhaven seine städtischen Interessen bei dem sich immer deutlicher abzeichnenden Umbau des Landes Bremen und der Bundesrepublik Deutschland vertreten, wenn die Stadt nicht weiß in welche Richtung sie sich flächen- und strukturmäßig entwickeln will?

Leitbild - Sammlung von Informationen

Und wie ein Künstler auch genaue Kenntnisse der wesentlichen Eigenschaften seines Materials besitzen muss mit dem er seine Ideen darstellen will, müssen die Bürger die wichtigsten Daten ihrer Stadt kennen. Sie müssen einige Kenntnisse von der Geschichte, dem Wesen und der Struktur ihrer Stadt, ihres Stadt- und Ortsteiles, ihrer Nachbarschaft besitzen.

Diese Kenntnisse verdichten sich in einer Vielzahl von Diskussionen, zu Hause, in der Nachbarschaft über den Zaun, am Stammtisch, am Arbeitsplatz und in den Schulen, in der Regel provoziert durch städtebauliche Projekte und verstärkt durch die Medien zu einer öffentlichen Meinung. Man ist dafür oder dagegen, oder man hat alternative Vorstellungen.

Leitbild - Strukturierung der Informationen

Aufgabe der Vertreter der politischen Parteien ist es, diese nebelhafte öffentliche Meinung zu moderieren und zu strukturieren, also im Sinne des Grundgesetzes an der Meinungsbildung der Bürger mitzuwirken.

Der Prozess der Strukturierung, zumeist in der Form von Arbeitspapieren, Wahlprogrammen, Koalitionsvereinbarungen der politischen Parteien, mündet in einem geschriebenen städtebaulichem Leitbild, einem Bild ohne feste Konturen. Zunächst ist daher kaum jemand in der Lage sich aufgrund dieser schriftlichen Aufzeichnungen die städtebauliche Gestalt der Vorhaben vorzustellen.

Flächennutzungsplan - Derzeitiger

Die Einwohnerzahl innerhalb des Stadtgebietes stieg seit der Umbenennung der Stadt „Wesermünde“ in „Bremerhaven“ und der verwaltungsmäßigen Neuordnung 1947 kontinuierlich von 100.000 auf ca. 142.000 (VZ 1961). In dieser Wiederaufbauphase, von ständigem Wachstum bestimmten Atmosphäre, erarbeitete das Stadtplanungsamt den Wirtschaftsplan 1958. Auf dieser Grundlage legte Prof. Ernst May 1962 in Zusammenarbeit mit Prof. Leibbrand (Verkehr) und Prof. Isenberg (Wirtschaft) einen Flächennutzungsplan mit der Annahme einer Bevölkerungszahl von 225.000 (in der optimistischsten Variante) vor. Seitdem ist die Bevölkerungszahl auf 133.000 (VZ 1987, im wesentlichen Fernwanderung) und derzeit auf 114.000 (Stat. Amt, 2010, im wesentlichen Nahwanderung) gesunken. Der aktuelle Flächennutzungsplan Bremerhaven wurde 1977 wirksam (mit unerheblichen Ergänzungen 2006). Das damalige Leitbild ging von einem erheblichen Zuwachs der Bevölkerung (Zielzahl 150.000) innerhalb des Stadtgebietes aus, während es heute darum geht, eine flächige Ausdehnung ins Umland (Bevölkerung Bremerhaven und Umlandgemeinden ca.180.000) planerisch zu gestalten.

Flächennutzungsplan – Zukünftiger

Die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung - das noch ohne feste Konturen geschriebene Leitbild - stellt die gesetzlich geforderten voraussehbaren Bedürfnisse der Stadt dar. Aus ihnen ergibt sich die zukünftige Art der Bodennutzung. Diese bildet die inhaltliche Grundlage des Flächennutzungsplans. Die Vielzahl übergeordneter Planungsvorgaben erhalten in diesem Planwerk zum ersten Mal eine sichtbare Gestalt. Und wird damit Gegenstand der Beteiligung der Bürger! Nachdem die Bürger vor dem eigentlichen Verfahren die grundsätzlichen Alternativen der städte-baulichen Gestaltung diskutieren können, haben sie nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nochmals die Möglichkeit Bedenken und Anregungen vorzutragen. Mit der Abwägung dieser Bedenken und Anregungen durch die politischen Gremien der Kommune wird das Verfahren abgeschlossen. Der Plan ist danach behördenverbindlich. Das Ergebnis des langen und langwierigen Prozesses, die privaten Lebensvorstellungen einzelner Bürger mit der staatlichen Vorsorgeplanung in Verbindung zu bringen, hat damit eine deutliche Gestalt bekommen!



Überseehäfen – Autotransporter auf dem Weg nach Süd-Ost-Asien

Bebauungspläne

Noch deutlicher, flurstücksscharf und für jeden Bürger rechtsverbindlich, sind die Bebauungspläne, die aus dem Flächennutzungsplan entwickelt sein müssen. Sie enthalten die Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung und bilden die Grundlage privater und öffentlicher Baumaßnahmen, notfalls auch gerichtlicher Auseinandersetzungen.



Überseehäfen – Die „Star Princess“ auf dem Weg in die Karibik

Stadtbauwegweiser

Zusammenfassung der Beteiligungsmöglichkeiten

Theorie der Bürgerbeteiligung

Unser Staat garantiert eine Vielzahl von Grundrechten. Eines der wichtigsten ist das Wahlrecht. Wir können so ziemlich alles wählen: unseren Glauben, den Beruf, unseren Lebenspartner, den Arbeitsort, die politische Richtung unseres Staates und noch vieles mehr. Alles natürlich im Rahmen bestehender aber auch zu ändernder Gesetzgebung. In der Gesamtheit der Wahlmöglichkeiten also: die Gestaltung unseres Lebensortes und unserer Lebensart liegt bei uns!

Denn unser Rechtsstaat lebt von der Staatsgewalt, die vom Volk ausgeht. Vom Volk wird diese in Wahlen und Abstimmungen aller Art ausgeübt. Das Wahlvolk setzt sich zusammen aus denjenigen der Staatsbewohner, die das Wahlrecht nach Artikel 16 des Grundgesetzes besitzen, also Staatsbürger sind. Um dieses Wahlrecht, die Abstimmungen und die zahlreichen gesetzlich vorgesehenen Bürgerbeteiligungen sinnvoll ausüben zu können, bedarf es der politischen Willensbildung. Der Artikel 21 des Grundgesetzes sieht vor, dass bei dieser Diskussion des Volkes die Parteien mitwirken.



Stadtteil Lehe – Ehemaliges Rickmerswerftgelände an der Geeste/ Heute „Kapitänsviertel“

Leitbilddiskussion

Wenn also in unserem Staat und in unserer Stadt irgendetwas nicht zu unserer Zufriedenheit läuft, sind wir selber schuld. Wir haben uns dann nicht genügend an der Staats- und Stadtentwicklung beteiligt. So einfach ist es!

Um uns diesen Vorwurf zu ersparen, sollten wir uns als erstes an der Diskussion zum zukünftigen Leitbild unserer Stadt beteiligen. Aber da stoßen wir schon auf das erste Problem: während unsere kleine Nachbarstadt Langen soeben ihre öffentliche Leitbilddiskussion abgeschlossen hat, findet eine Leitbilddiskussion in Bremerhaven nicht statt.

Eine Stadt ohne öffentlich diskutiertes Leitbild als Grundlage weiterführender, den neuen Herausforderungen auf städtischer und regionaler Ebene begegnende Planung ist aber eine Stadt ohne Zukunft, ohne Zukunftssicherung. Planung braucht wirtschaftliche und gesellschaftliche Kontinuität, sie ist die Suche nach dem tragfähigen Kompromiss über städtebauliche Veränderungen.

Bauleitplanung

Auffällig ist dabei das finanztechnische Pokern um einen möglichst hohen Anteil öffentlicher Gelder und damit natürlich einem entsprechend hohen öffentlichen Risiko. Auf der Grundlage dieser, den „privaten Unternehmer“ möglichst wenig belastenden Plan wird ein Bebauungsplan erstellt. Und danach wird der Flächennutzungsplan in kleinen Teilbereichen (sogenannten "Briefmarken") geändert. Diese Verfahrensweise ist nicht in Ordnung. Sie entspricht nicht dem gesetzlich vorgesehenen Ablauf der Bauleitplanung!

Eine echte, gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der Bürger an der Zukunftsgestaltung ihrer Stadt findet zur Zeit nicht statt!

Fordern wir also von unseren Volksvertretern eine öffentliche Diskussion über ein neues Leitbild für die zukünftige Stadtentwicklung und eine Aktualisierung des Flächennutzungsplanes, die diese Bezeichnung auch wirklich verdient.

Investorenprojekte

Aus der Mangelzeit der Nachkriegsjahre und den sehr schwierigen Jahren des Strukturwandels haben wir uns planmäßig herausgearbeitet. Das Ergebnis dieser Arbeit ist, dass wir heute in einer der reichsten und wirtschaftskräftigsten Region der Welt leben, auch wenn einige unserer "Volksvertreter" aus naheliegenden Gründen ständig das Gegenteil behaupten. Aber die Geschichte geht weiter. Es gibt neue Aufgaben: die Herausforderung der Asiaten, die Erweiterung Europas, die Neuordnung der Bundesländer.

Bei dieser Vorbereitung auf die Zukunft der regionalen Bedeutung unserer Stadt können uns Städte wie zum Beispiel Lübeck als Vorbild dienen. Das städtebauliche Leitbild der Lübecker Bürger ist im Internet nachzulesen. In Ermangelung eines öffentlich diskutierten Leitbildes ist derzeit im wesentlichen der gesetzlich vorgesehene Planungsablauf in Bremerhaven auf den Kopf gestellt: Von Großinvestoren werden konkrete Investitions- vorhaben (Renditeobjekte) vorgestellt. Diese sind zumeist nicht aus öffentlich überprüfbaren Architektenwettbewerben hervorgegangen.



Stadtteil Mitte – Havenwelten/ Alter Hafen-Projekt „Mediterraneo“

Fazit

Planen und Bauen sind urmenschliche Tätigkeiten. Ohne diese Tätigkeiten ist kein friedliches gesellschaftliches Leben denkbar. Planen und Bauen ist Grundlage jeglicher Kultur. Umso wichtiger ist die **Beteiligung aller Bürger** an diesen kulturschaffenden Tätigkeiten in einer hochkomplexen Industriegesellschaft wie der unseren. Denn nur allzu leicht gelingt es einigen gesellschaftlichen Kräften dank guter Lobbyarbeit ihre rein renditeorientierte Interessen durchzusetzen wenn alternative Forderungen an die entscheidenden Politiker und die planenden Behörden fehlen.

Daher: Beteiligen Sie sich an den städtischen Planungen, stellen Sie Ihre Wünsche und Vorstellungen Ihren Volksvertretern vor.

Bauen Sie mit an der Zukunft unserer Heimat:

Regionalzentrum Bremerhaven an der Wesermündung



Bremerhaven - Neue Stadtansicht von der Geestemündung

Beteiligungsadressen der Gebietskörperschaften

Land Bremen

Stadt Bremerhaven

- **Parteien**
 - SPD www.spd-bremerhaven.de
 - CDU www.cdu-bremerhaven.de
 - Grüne www.gruene-bremerhaven.de
 - FDP www.fdp-bremerhaven.de

- **Stadtportal**
- (Zentrale Web-Site) www.bremerhaven.de
- Stadtverwaltung www.bremerhaven.de/sixcms/detail.php?id=7672

Land Niedersachsen

Landkreis Cuxhaven

- Parteien - SPD www.spd-kreis-cuxhaven.de
- CDU www.cducuxhaven.de
- Kreisportal
- (Zentrale Web-Site) www.landkreis-cuxhaven.de

Stadt Langen

- Parteien - SPD www.langen-spd.de
- CDU www.cdu-langen.de
- Stadtportal
- (Zentrale Web-Site) www.langen.de

Gemeinde Schiffdorf

- Parteien - SPD www.spd-schiffdorf.de
- CDU www.cdu-schiffdorf.de
- Gemeinde
- (Zentrale Web-Site) www.schiffdorf.de

Gemeinde Loxstedt

- Parteien - SPD www.spd-loxstedt.de
- CDU www.loxstedt.cdu.de
- Grüne www.gruene-loxstedt.de
- Gemeinde
- (Zentrale Web-Site) www.loxstedt.de

Stadt Nordenham

- Parteien - SPD www.spd-nordenham.de
- CDU www.cdu-nordenham.de
- Kreisportal
- (Zentrale Web-Site) www.nordenham.de

Benutzte Literatur**Theorie der Bürgerbeteiligung**

- 1)Ackermann, Paul:
Bürgerhandbuch - Basisinformation und 57 Tips zum Tun
- 2)Arnim, von, Hans-Herbert:
Vom schönen Schein der Demokratie - Politik ohne Verantwortung
- 3)Brinck, Christine:
Adopt an ideal: Gute Ideen aus USA
- 4)Facklam, Rolf-Gerhard, Sakuth, Peter:
Ortsamtsbeiräte in Bremen: Ein Modell für Bürgerbeteiligung
- 5)Gillich, Stefan:
Gemeinwesenarbeit: eine Chance der sozialen Stadtentwicklung
- 6)Gisevius, Wolfgang/ J.H.W.Dietz/ Bonn 1997
Leitfaden durch die Kommunalpolitik
- 7)Schiller, Theo (Hg.)/ Campus/ Frankfurt 1999
Direkte Demokratie in Theorie und Praxis
- 8)Schmidt-Eichstaedt, Hans/ Schäfer, Meyers Lexikon 1986
Städte, Kreise und Gemeinden
- 9)Weizsäcker (von), Richard/ Eichborn/ Frankfurt 1992
... im Gespräch mit Gunter Hofmann und Werner A. Perger

Stadtentwicklung Bremerhaven

- 1) Allmers, Hermann/ H.Th.Wenner/ Osnabrück 1979
Marschenbuch - Land- und Volksbilder aus den Marschen der Weser und Elbe
- 2) Besell, Georg/ Originaldruck 1927/ Bremerhaven 1989
Geschichte Bremerhavens
- 3) Conrads/ Scharoun, Hans/ Bauwelt 34/ Bertelsmann/ Berlin 1970
Projekt für das Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven
- 4) Deissmann (Dr.), Gerhard/ R. Bargmann/ Bremen 1965
Wachsende Städte an der Unterweser-Bremen-Bremerhaven im Aufbau 1958 bis 1964
- 5) Dierks, August/ Ditzen&Co/ Bremerhaven 1965
Bremerhaven - Tätige Stadt im Nordseewind
- 6) Fromlowitz, Peter/ Privatdruck/ Berlin 1975
Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven 1975
- 7) Gabcke, Harry/ Ditzen&Co/ Bremerhaven 1973
Seestadt Bremerhaven - früher und heute
- 8) Gabcke, Harry/ Ditzen&Co/ Bremerhaven 1977
150 Jahre Bremerhaven
- 9) Gullasch, Hermann u. Stölting (Dr.) Wilhelm/ Magistrat-Archiv/ Bremerhaven 1956
Bremerhaven 1945 - 1955 - Wiederaufbau in Wort und Bild
- 10) Gläbe, Friedrich/ Eilers&Schünemann/ Bremen 1968
Die Unterweser - Chronik eines Stromes und seiner Landschaft
- 11) Magistrat Bremerhaven (Hg.), Prof. Ernst May, Bremerhaven 1962
Bremerhaven - Morgen/ Generalplanung-Wirtschaft-Verkehr
- 12) Rosenberg (Dr.), Franz/ Neue Heimat/ Bremen 1971
Columbus - Center Bremerhaven
- 13) Schwarzwälder, Herbert/ Magistrat-Archiv/ Bremerhaven 1974
Das Ende an der Unterweser
- 14) Scheper, Burchard/ Magistrat-Archiv/ Bremerhaven 1977
Die jüngere Geschichte der Stadt Bremerhaven
- 15) Syring, Eberhard/ Magistrat-Kulturamt/ Bremerhaven 1998
Stadtvisionen im Wandel/ Bremerhavens neue Mitte am Alten Hafen

Theorie der Stadtentwicklung

- 1)Benevolo, Leonardo/ Georg D.W.Callwey/ München 1964
Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts
- 2)Benevolo, Leonardo/ C.H.Beck/München 1993
Die Stadt in der europäischen Geschichte
- 3)Giedion, S./ Harvard-Cambridge/ Massachusetts USA 1941-1964/
Otto Maier/ Ravensburg 1965
Raum, Zeit, Architektur - Die Entstehung einer neuen Tradition
- 4)Giedion, S./ Wasmuth/ Tübingen 1969
Architektur und das Phänomen des Wandels
- 5)Müller-Wulckow/ Langewiesche-Köster/ Königstein 1975
Architektur der Zwanziger Jahre in Deutschland
- 6)Mumford, Lewis/ Kiepenheuer&Witsch/ Köln, Berlin 1963
Die Stadt - Geschichte und Ausblick
- 7)Pehnt, Wolfgang/ Gerd Hatje/ Stuttgart 1981
Die Architektur des Expressionismus
- 8)Pevsner, Honour, Fleming/ Prestel/ München 1992
Lexikon der Architektur

Anhang
Impressum

Verantwortlicher Anbieter

Günter Rösler
Walter-Delius-Str. 35a
27574 Bremerhaven
T: 0471-26659
E-Mail: g.roesler@t-online.de
Internet: www.guenter-roesler.de

Inhaltlich Verantwortlicher

Günter Rösler
Dieses Werk ist – einschließlich aller seiner Teile – urheberrechtlich geschützt. Abdruck, auch auszugsweise, bedarf der Zustimmung des Autors. Eine Vervielfältigung dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes.
Copyright bei Günter Rösler
Obgleich alle Anstrengungen unternommen wurden, um die Richtigkeit der Angaben sicherzustellen übernimmt der Autor keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

Fotonachweis

Seite 42 Max Rösler/ Bremerhaven
Alle anderen Fotos: Günter Rösler/ Bremerhaven