Nachlaß

Hermann Heimerich

Zugang: 24/1972

100 Jahre
LEITZ
Ordnung

3924 Juris
Made in Germany

209

Denkschrift

zur Frage der staatlichen Selbständigkeit

der

Freien Hansestadt Bremen

Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen

30. November 1953

303

14. Dez. 1953

Der Vorsitzende des
Sachverständigen - Ausschusses
für die Neugliederung des
Bundesgebiets

Bonn, den 8. Dezember 1953

A/19

- Ausschuss - Sekretär -

An die

Herren Mitglieder des
Sachverständigen - Ausschusses
für die Neugliederung des Bundesgebiets

In der Anlage überreiche ich das mit Rundschreiben Nr. 12 vom 25.9.53 angekündigte Memorandum des Landes Bremen.

Schröder.

Denkschrift

zur Frage der staatlichen Selbständigkeit

der

Freien Hansestadt Bremen

Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen

30. November 1953

D E N K S C H R I F T

ZUR FRAGE DER STAATLICHEN SELBSTÄNDIGKEIT DER FREIEN HANSESTADT BREMEN

Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen

30. November 1953

G l i e d e r u n g

1.) Die naturräumlichen Gegebenheiten des Zusammenhangs der Unterweser und der Bedeutung der Mittelweser. S. 2

2.) Die landsmannschaftlich-kulturellen Zusammenhänge. S. 6

3.) Die geschichtlich-politischen Zusammenhänge. S.10

a) Bremen als freie Stadt und Land (Stadtstaat). S.10

b) Die Geschichte der Raumgestaltung des Landes Bremen und sein Verhältnis zu den Nachbarn. S.13

c) Die Verwaltungsgliederung des Landes Bremen, Verhältnis zu den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven. S.18

aa) Landesverfassung und Verwaltung. S.18

bb) Verhältnis des Landes zu den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven. S.20

d) Die Bundesbehörden und ihre Verwaltungsräume. S.22

e) Die Erfahrungen mit dem "Weser-Ems-Gau" - der Mediatisierung im Rahmen der staatlichen Zuständigkeiten des ehemaligen Reichsstatthalters. S.23

f) Die Einstellung zu einem Nordweststaat. S.24

4.) Die wirtschaftlichen und Verkehrs-Zusammenhänge und Zweckmässigkeiten. S.27

a) Der Binnengrossmarkt Bremens und sein Einzugsgebiet. S.27

b) Die Einzugsgebiete der Arbeiterschaft; Pendlereinzug und Siedlungszusammenhang. S.28

c) Die Industrie und ihre Verflechtung mit dem Hinterlande; die nicht hafen- und schiffahrtsgebundene Industrie. S.29

d) Der Zusammenhang mit der küstenorientierten Industrie Niedersachsens. S.32

e) Die Verflechtung des Handels mit dem Hinterland. S.33

f) Die Verkehrsverflechtung mit dem Binnenlande. S.35

g) Der Zusammenhang der Unterweser und die Gestaltung der Unterweser-Hafengemeinschaft. S.36

h) Das Interesse an der Mittelweser und der Anteil an ihrer Kanalisierung. S.39

i) Überseehandel, Schiffahrt, Hafenwirtschaft. S.41

k) Die Zweckmässigkeit der eigenstaatlich-kommunalen Hafenorganisation im Vergleich zur Organisation anderer Welthäfen, z.B. in Grossbritannien, Holland, Frankreich, USA. S.49

5.) Das soziale Gefüge. S.55

6.) Grösse und Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Erfüllung der dem Lande obliegenden Aufgaben. S.57

a) Verwaltungskraft. S.57

b) Wirtschaftskraft. S.59

c) Finanzkraft. S.62

7.) Das Verhältnis zu Hamburg, Cuxhaven, Emden und anderen europäischen Häfen. S.69

8.) Das Verhältnis zu Niedersachsen. S.71

9.) Die psychologische Einstellung der Bevölkerung. S.74

10.) Zusammenfassende Schlussbemerkung. S.75

Denkschrift
zur Frage der staatlichen Selbständigkeit
der Freien Hansestadt Bremen.

Vorbemerkung.

Der Vorsitzende des Sachverständigenausschusses der Bundesregierung für die Neugliederung des Bundesgebietes, Herr Reichskanzler a.D. Dr.Hans Luther, besuchte in Begleitung seiner Mitarbeiter, Landesrat a.D. Dr.Kühl und Oberlandesgerichtsrat Schröder, in der Zeit vom 15. bis 19.April 1953 die Freie Hansestadt Bremen, um sich in Gesprächen mit Vertretern des Senates, der politischen Parteien, der Wirtschaft und der Gewerkschaften, sowie durch das Studium der örtlichen Verhältnisse über die Fragen zu unterrichten, die nach Artikel 29 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland für die Neugliederung des Bundesgebietes von Bedeutung sind.

Der Vorsitzende des Sachverständigenausschusses hat den Senat mit Schreiben vom 28.April 1953 aufgefordert, die Gesichtspunkte, die für die Position Bremens bei der Neugliederung des Bundesgebietes von Bedeutung sind, in einer Denkschrift zusammenzufassen, und hat - gestützt auf das Ergebnis der Bremer Besprechungen - zugleich eine Gliederung der Fragestellung gegeben, die der folgenden Ausarbeitung zugrunde liegt. Dabei ist lediglich im 4.Abschnitt die Reihenfolge der einzelnen Punkte etwas verändert worden. Wiederholungen sind an einigen Stellen bewusst in Kauf genommen, um die Geschlossenheit der Darstellung in den einzelnen Abschnitten zu wahren.

1.) Die naturräumlichen Gegebenheiten des Zusammenhangs der Unterweser und der Bedeutung der Mittelweser.

Bremen, das zuerst um das Jahr 800 als Bischofssitz und Mittelpunkt eines Missionssprengels hervorgetreten ist, ist an einer Stelle des Weserstroms gegründet worden, die in den damaligen Zeiten für Handel, Verkehr und Seeschiffahrt besonders günstig war: hier tritt auf dem rechten Weserufer ein Geestrücken unmittelbar an den Fluss heran, während auf dem linken Ufer die Delmenhorster Geest ebenfalls verhältnismässig nahe ist; ein kleiner Nebenarm der Weser, die Balge, bietet einen ersten geschützten Hafen; weiter flussabwärts ist das Ufer beim Fehlen aller Deiche sumpfig, und der Fluss verästelte und erweiterte sich vielfältig.

Die Weser ist im Vergleich zur Elbe und zum Rhein der kleinere Strom. Ihr Einzugsgebiet beträgt nur 45 500 qkm gegenüber 144 000 qkm bei der Elbe. Auch ihre Nebenflüsse leiden im Sommer mehr unter Wassermangel als die der Elbe oder des Rheins. Trotzdem darf nicht verkannt werden, dass die Weser eine grosse Pionieraufgabe in ihrem heute noch verhältnismässig industriearmen Stromgebiet zu leisten hat.

Wenn sich am Unterlauf eines solchen Stromes ein grosser Seehafen wie Bremen behaupten will, muss er nicht nur unablässig um den Zugang zur See, sondern auch um die Verbindung mit dem Hinterland und um die Erfüllung der besonderen Aufgaben bemüht sein, die mit dessen Aufschliessung verbunden sind. Der Kampf um beides und des öfteren auch die Überwindung der Widerstände in den benachbarten rein binnenländisch orientierten Uferstaaten ist daher auch zum Hauptinhalt der bremischen Geschichte viele Jahrhunderte hindurch bis auf den heutigen Tag geworden und geblieben.

Die zunehmende Versandung der Unterweser hat, als die Schiffe etwas grösser wurden, Bremen zur Anlage künstlicher Häfen weiter unterhalb veranlasst. Die erste Gründung war Vegesack unterhalb der Lesummündung im Jahre 1619, das erste künstliche Hafenbecken Deutschlands. Ihr folgte 1827 die Gründung Bremerhavens.

Im Laufe des 19.Jahrhunderts haben sich besonders auf der oldenburgischen Seite, die am Prallufer des Flusses günstigere Voraussetzungen bot, an sich ruhige und abgeschiedene Marschenorte zu Hafenplätzen entwickelt. Besondere Bedeutung haben Brake und Nordenham erlangt; Brake zählte um die Wende vom 18. zum 19.Jahrhundert erst 700 bis 800 Einwohner, Nordenham vollends bestand noch 1878 nur aus drei Marschenhöfen. Dabei ist bemerkenswert, dass die Entwicklung auch dieser Plätze weitestgehend auf bremische Initiative zurückzuführen ist. Dies gilt sowohl für die dort ansässigen Industrien, deren Unternehmen zumeist durch bremische Kaufleute und Industrielle gegründet worden sind, als auch für den Hafenverkehr selbst. Diese Häfen sind keine Handelshäfen, d.h. Stätten eines starken unternehmenden Eigenhandels wie die Hansestädte, vielmehr liegt der Schwerpunkt ihres Hafenverkehrs im Umschlag bestimmter Massengüter (Kohle, Erze, Getreide, Mineralöle, in Brake ausserdem pflanzliche Öle und Fette), und ihre Umschlagsfirmen sind zu einem wesentlichen Teile eng mit Bremen verbunden.

Eine Sonderstellung nimmt das alte Geestemünde/Wesermünde ein, das zwei Jahrzehnte nach der Gründung Bremerhavens, nämlich 1845, vom Königreich Hannover gegründet und von ihm, später von Preussen, nachdrücklich unterstützt wurde: Während sich seine Handelshäfen gegenüber dem Wettbewerb der stadtbremischen und Bremerhavener Häfen nicht durchsetzen konnten, hat es sich zum grössten Fischereihafen des Kontinents entwickelt. Die bedeutendste

Fischdampfer-Reederei, die "Nordsee" Deutsche Hochsee-fischerei A.G., ist allerdings auch von Bremer Kaufleuten in Nordenham gegründet worden und später nach Geestemünde übergesiedelt. Heute ist es mit dem alten, nördlich der Geeste liegenden bremischen Bremerhaven zu einer Stadt vereinigt, die den Namen "Bremerhaven" angenommen hat.

So bietet die Unterweser ein in dieser Form einzigartiges Bild: Bremen ist der zentrale Aussenhandels-, Schiffahrts- und Hafenplatz mit starkem, den gesamten Raum befruchtenden Eigenhandel. Daneben haben sich drei andere bedeutendere Häfen (Bremerhaven, Brake, Nordenham) mit jeweils besonderen Funktionen entwickelt, zu denen noch eine Anzahl kleinerer, dem Schiffs- und namentlich dem Bootsbau dienender Plätze getreten ist. Unter unstreitiger Führung Bremens hat sich im gesamten Raum eine arbeitsteilige Zusammenarbeit gebildet, die zunächst in formlosen Abreden der Verkehrstreibenden und vor kurzem darüber hinaus im Unterweserverkehrsabkommen der beiden Länder Bremen und Niedersachsen ihren Ausdruck gefunden hat.

Der Unterweserraum zeigt damit ein ähnliches Bild wie der Raum der Unterelbe: In beiden Räumen dominiert eine Hansestadt mit starkem Eigenhandel, die den Raum beherrscht und ihm Leben, Bedeutung und Würde verleiht, eine Hansestadt, die auch industriell den Schwerpunkt des gesamten Gebietes bildet. Doch ist trotzdem ein gewisser Unterschied beider Gebiete nicht zu übersehen: An der Unterelbe haben die günstigen Fahrwasserverhältnisse des grösseren Stromes ähnliche Schwierigkeiten wie an der Unterweser nicht aufkommen lassen, und so konzentriert sich alles viel ausgeprägter auf den einen Platz Hamburg, neben dem nur seine alte Tochterstadt Cuxhaven noch eine gewisse Bedeutung hat, die aber bei weitem nicht an

diejenige Bremerhavens für den Unterweserraum heranreicht.

Die Mittelweser fliesst von Minden bis Bremen durch ein heute noch industriearmes Gebiet. Sie hat im Mittelalter den Verkehrsansprüchen durchaus genügt; damals bildete die Ausfuhr des Getreides aus dem Weserraum nach Norwegen einen Hauptgegenstand des bremischen Handels. Mit zunehmender Grösse der Schiffe konnte sie jedoch ihre Funktion als Zubringer für den Seehafen Bremen wegen ihres knappen Wassers immer weniger erfüllen. So blieb Bremen im Rahmen der preussischen Kanalpläne unablässig bemüht, alles zu tun, um die Weser aus ihrer Isolierung zu befreien und sie vollgültig an das neue Wasserstrassennetz anzuschliessen. Trotz erheblicher finanzieller Opfer Bremens gelang dies zunächst nur in sehr unvollkommener Weise. Zwar wurde der Anschluss an den Mittellandkanal erreicht, jedoch so, dass die ohnehin wasserarme Weser das Wasser zur Kanalspeisung zu liefern hatte und dadurch noch wasserärmer wurde. Die zum Ausgleich angelegten Stauweiher (Eder- und Diemeltalsperre), deren Kosten zu 1/3 von Bremen getragen wurden, brachten keinen ausreichenden Ersatz, und nach Ausführung auch des östlichen Teils des Kanals wurde die Wasserentnahme noch gesteigert. Die zugesagte Kanalisierung wurde zwar nach langem Kämpfen endlich in den dreissiger Jahren des Jahrhunderts begonnen, doch mussten die Bauarbeiten nach Ausbruch des Weltkrieges eingestellt werden. Nach 1945 setzten die Bemühungen Bremens um Einlösung des alten verbrieften Anspruchs erneut ein. Wiederum musste Bremen eine erhebliche finanzielle Beteiligung auf sich nehmen. Aber es gelang nunmehr, die Kanalisierung der Mittelweser in Gang zu bringen und somit den Schlußstein zu setzen, der Bremen endlich die Erfüllung des wiederholt gegebenen Versprechens bringen wird.

2.) Die landsmannschaftlich-kulturellen Zusammenhänge.

Bremens Bevölkerung ist überwiegend niedersächsischen Stammes. Wie die Herkunftsbezeichnungen unter den mittelalterlichen Personennamen ausweisen, kamen die Zuwandernden, soweit sie nicht aus der unmittelbaren Umgebung Bremens stammten, im Zuge der grossen Südwest-Nordost-Wanderung besonders zahlreich aus den hoyaischen und delmenhorstischen Gebieten in der Nähe Bremens. Daneben hat es immer eine begrenzte friesische Zuwanderung gegeben, die sich im Volkscharakter, bei allem zähen Festhalten an dem Errungenen, in dem Ausgreifen nach neuen Zielen, besonders wirtschaftlicher Art, ausgedrückt haben dürfte. Für die nachmittelalterliche Zeit wird der Zuwanderungskreis gelegentlich weitergesteckt. Glaubensverwandtschaft spielt eine Rolle bei den Zuwanderungen etwa aus Hessen und aus den Niederlanden. Auch hugenottische Flüchtlinge sind in grösserer Zahl nach Bremen gekommen. Die Stadt hat stets grosse Angleichungskraft bewiesen; Zugewanderte fühlen sich sehr bald als Bremer.

1871 waren über 3/5 und 1890 noch fast 3/5 der Bevölkerung im bremischen Staatsgebiet selbst geboren; mehr als die Hälfte war es noch vor dem ersten Weltkrieg, (1900: 55,05%, 1905: 53,61%, 1910: 52,37%), wobei der Zustrom aus dem bremischen Landgebiet nicht einmal eingerechnet ist. Das war trotz der grossen Anziehungskraft der wachsenden und wirtschaftlich erstarkenden Großstadt mehr als viermal soviel, wie die Zuwanderung aus der Provinz Hannover betrug, und machte fast das Fünfzehnfache der Zuwanderung aus Oldenburg aus. Mit zunehmender Industrialisierung sind indessen manche Bevölkerungsteile auch von weiterher, sogar aus dem Ausland gekommen; doch der bodenständige, die Zugewanderten stark assimilierende Charakter der bremischen Bevölkerung ist

in seinen typischen Eigenarten niemals wesentlich verändert worden.

Der Grossteil der Bevölkerung Bremerhavens stammt aus dem Niederweserland; sie ist also gleichfalls durch ihre Herkunft aus der nächsten Nachbarschaft bodengebunden.

Im Hinblick auf die kirchlichen Verhältnisse nimmt Bremen im nordwestdeutschen Raume seit Jahrhunderten eine bis in die Gegenwart fortwirkende Sonderstellung ein. Im Mittelalter zunächst der geistige Mittelpunkt aller Länder des Nordens von Europa bis Grönland und später immer noch des massgeblichen Erzstiftes in Norddeutschland, hat sich das wirtschaftlich und politisch erstarkende Bürgertum gegen Ende dieser Zeit aus dem Streben nach Selbständigkeit heraus von dem Einfluss des Erzbischofs freizumachen gesucht, so dass dieser nicht einmal mehr in Bremen Hof hielt. Erzstift und Stadt waren zweierlei geworden, erst recht, als sich diese als eine der ersten in Norddeutschland seit 1522 mit grosser Entschiedenheit dem neuen Glauben zuwandte.

Über einen nach längeren Bekenntniswirren gewonnenen Kryptokalvinismus wandte sich Bremen nach der nächsten Jahrhundertwende einem reformierten, dem Kalvinismus stark angenäherten Bekenntnis zu, das auch in den damals der Stadt noch gehörenden Aussengebieten wie im Bederkesaischen und im Amte Blumenthal eingeführt wurde. Dieses Bekenntnis verband Bremen jetzt mit den Glaubensbrüdern in Hessen, in der Pfalz, in Anhalt, später auch in Brandenburg, in der Schweiz, vor allem aber am Niederrhein und in Holland. Das hat das kulturelle Bild der Stadt auf Jahrhunderte geformt. Viele bremische Theologen haben auf holländischen Kanzeln gestanden oder auf niederländischen Hochschulen gelehrt. Damit die

Stadt inmitten lutherisch eingestellter Landesteile nicht geistig verkümmere, wurde das Gymnasium Illustre als Hochschule mit vier Fakultäten eingerichtet, das wiederum mit den glaubensverwandten Ländern inner- und ausserhalb Deutschlands in regem Studenten- und Professorenaustausch stand, und dessen Anziehungskraft bis zu den böhmisch-mährischen Brüdern, nach Polen und Ungarn reichte.

Dagegen war der Dom, der unter schwedischer, später hannoverscher Oberhoheit verblieb, ein Sammelpunkt der Lutheraner. Er besass kein Pfarrecht, sondern lediglich eine mit dem Bevölkerungszustrom aus Bremens Nachbarschaft wachsende Personalgemeinde. Erst 1803 kam der Dombezirk unter stadtbremische Hoheit. Im 19.Jahrhundert milderte die protestantische Unionsbewegung die scharfen Bekenntnisgegensätze ab, und alle städtischen Pfarreien wurden Personalgemeinden. Unumstösslicher Grundsatz für alle blieb die unbedingte Glaubens-, Gewissens- und Lehrfreiheit. Peinlich genau sorgte der Senat für deren Aufrechterhaltung, obwohl er als landesherrlicher Summus Episcopus sein Oberaufsichtsrecht im übrigen nur lose ausübte.

Das im kirchlichen Leben Bestimmende waren und sind bis auf den heutigen Tag - ein Erbe jener reformiert-kalvinistischen Zeit - die Einzelgemeinden geblieben. Niemals hat es eine Kirchenregierung in dem Sinne wie etwa in den benachbarten Gebieten des niedersächsischen Raumes gegeben. Niemals ist die bremische Kirche eine geistlich geleitete Pastorenkirche gewesen: vielmehr haben sich ihre Gemeinden stets durch selbstgewählte Körperschaften verwaltet und über ihr Bekenntnis selber bestimmt. Seit der Reformation ist die evangelische Kirche in der Stadt Bremen - im Landgebiet lagen die

Verhältnisse zum Teil etwas anders - eine freie Gemeinschaft selbständiger Gemeinden gewesen, die nur durch den landesherrlichen Summepiskopat des Rates (Senats) zusammengehalten worden sind.

Dem entspricht es, dass sich die Bremische Evangelische Kirche, als die Reichsverfassung von 1919 Staat und Kirche trennte, im Jahre 1920 eine Verfassung gab, die nur einen lockeren Zweckverband der Gemeinden begründete. Diese Verfassung wurde nach 1945 wieder in Kraft gesetzt. Erst 1953, nach mehrjährigen Verhandlungen, trat die Landeskirche Bremen der EKD bei, und zwar unter Bedingungen, die es erlauben, die Verfassungsbestimmung der Landeskirche Bremen, wonach für sie und ihre Gemeinden in allen Fragen des Bekenntnisses allein ihre Verfassung und die bremische Gemeindeordnung massgebend sind, aufrechtzuerhalten. Unverändert steht auch im Gegensatz zu den anderen Ländern an der Spitze der Bremischen Landeskirche der vom Kirchentag gewählte ehrenamtliche Kirchenausschuss, dessen Präsident ein Laie sein muss, und nicht ein Landesbischof.

Eine katholische Gemeinde gibt es in Bremen erst seit 1648 wieder, seit 1806 unter dem Schutze des Rates, seit 1920 als Körperschaft öffentlichen Rechts. Die Zahl der Katholiken im Lande Bremen betrug bei der Volkszählung 1950 50 015 = 8,95 v.H.

Eine ähnlich eigenständige, von der aller übrigen Länder Deutschlands abweichende Entwicklung zeigt sich auch auf dem Gebiet des bremischen Schulwesens.

Als 1823 der bremische Staat die ersten öffentlichen Schulen einrichtete, geschah es mit der deutlichen Betonung, dass sie zwar auf christlicher Grundlage zu arbeiten hätten, sich aber von Bindungen an konfessionelle Dogmen oder gar an kirchliche Gruppen frei zu halten

hätten. Aus diesem Grunde wird seitdem in den öffentlichen Schulen Bremens Unterricht in biblischer Geschichte, niemals aber konfessioneller Religionsunterricht erteilt. Die bremische Verfassung von 1947 legte diesen, seit 1823 tatsächlich bestehenden Grundsatz in Absatz 1 ihres Artikels 32 wie folgt fest: "Die allgemeinbildenden öffentlichen Schulen sind Gemeinschaftsschulen mit bekenntnismässig nicht gebundenem Unterricht in Biblischer Geschichte". Das Grundgesetz hat diese über 100jährige bremische Schulform im Artikel 141 anerkannt.

3.) Die geschichtlich-politischen Zusammenhänge.

a) Bremen als freie Stadt und Land (Stadtstaat).

Durch seine natürliche Lage ist Bremen schon im frühen Mittelalter zu seiner geschichtlichen Aufgabe, Handel und Seeschiffahrt, berufen. Diese Aufgabe hat Bremen früh erkannt und mit Kraft und Beharrlichkeit verfolgt. Diese Aufgabe bestimmt seine innere und äussere Politik und die staatsrechtliche Form seines öffentlichen Lebens.

Weil Bremen in der Erfüllung dieser Aufgabe bei dem Erzbischof von Bremen, der sein Landesfürst war, nicht genügend Verständnis und Unterstützung fand und in seiner Entwicklung gehindert wurde, erstrebte und erreichte Bremen im Mittelalter Schritt für Schritt eine Befreiung von den landesherrlichen Fesseln und Lasten, so dass es schon lange vor der formellen Anerkennung seiner Reichsunmittelbarkeit, die erst im Jahre 1646 durch den Kaiser verbrieft wurde, fast jede Abhängigkeit von seinem Landesherrn beseitigt hatte und tatsächlich eine freie Stadt geworden war. Sinnbild dieser Städtefreiheit war schon im Mittelalter das Standbild

des Rolands, das in Bremen im Jahre 1404 anstelle eines älteren hölzernen Rolands errichtet wurde und ursprünglich nur ein Zeichen der Marktgerechtigkeit und Gerichtsbarkeit gewesen war.

Während aber im Mittelalter und noch in den ersten Jahrhunderten der Neuzeit neben Bremen und dem in ähnlicher Lage befindlichen Hamburg hunderte von freien Reichsstädten in Deutschland vorhanden waren, schmolz ihre Zahl mit dem Erstarken der deutschen Landesfürsten immer mehr zusammen. Stadt auf Stadt verlor ihre Reichsunmittelbarkeit und wurde dem Fürsten des anliegenden Landes unterworfen. Nach der napoleonischen Zeit gab es nur noch vier freie Städte in Deutschland: Hamburg, Bremen, Lübeck und Frankfurt/M., nach 1866 nur noch die drei Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck und seit der nationalsozialistischen Zeit nur noch die beiden Hansestädte Hamburg und Bremen.

Die staatsrechtliche Stellung der deutschen Einzelstaaten (Länder) hat sich vom Jahre 1646 (dem Jahre der kaiserlichen Anerkennung der Reichsunmittelbarkeit Bremens) bis zur Gegenwart mehrfach gewandelt. In jeder Periode dieser geschichtlichen Entwicklung von 1646 bis 1945 hatten Hamburg und Bremen jedoch dieselbe staatsrechtliche Stellung wie die übrigen deutschen Länder. Sie hatten von 1646 bis 1806 neben den weltlichen und geistlichen Fürsten Sitz und Stimme in dem alten deutschen Reichstage. Der Staatsvertrag, durch den 1815 der Deutsche Bund vereinbart wurde, ist von den monarchischen Staaten Deutschlands und den freien Städten Hamburg, Bremen, Lübeck und Frankfurt/M. geschlossen worden, der Staatsvertrag, durch den 1866 der Norddeutsche Bund und 1871 das Reich gegründet wurden, von den monarchischen Staaten Deutschlands und den

freien Städten Hamburg, Bremen und Lübeck. Die Senate der freien Städte standen den deutschen Fürsten gleich. So hätten die Senate auch, wie die Monarchen der übrigen deutschen Länder, von 1815 bis 1866 Sitz und Stimme in der Bundesversammlung des Deutschen Bundes in Frankfurt/M.; von 1866 bis 1918 Vertretung und Stimme im Bundesrate des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches und in der demokratischen Zeit der Weimarer Verfassung bis 1934 Vertretung und Stimme im Reichsrat.

Die Tatsache, dass sich Hamburg und Bremen in allem Wandel der deutschen Geschichte neben den räumlich grösseren deutschen Ländern und inmitten der monarchischen Staaten Deutschlands als gleichberechtigte Länder und Stadtrepubliken behauptet haben, ist kein Zufall, sondern die Folge davon, dass die beiden Hansestädte ihre besondere wirtschaftliche Aufgabe hatten, die keine andere Stadt so durch die Jahrhunderte erfüllt hat und die kein grösseres deutsches Land so erfüllen konnte. Auf diese eine Aufgabe, die Pflege von Schiffahrt und Handel, haben Hamburg und Bremen ihre ganze Kraft gerichtet. In weiser Beschränkung auf das, was ihnen als geschichtliches Ziel gewiesen war und was nur sie erreichen konnten, haben sie unter einmütiger Zustimmung und Unterstützung ihrer Bevölkerung alles für diese Aufgabe eingesetzt und Politik und Wirtschaft in den Dienst dieser Aufgabe gestellt. So haben Hamburg und Bremen es vermocht, Ungewöhnliches auf diesem ihrem Sondergebiete zu leisten, und diese Leistung hat die beiden Stadtrepubliken in allen Wechselfällen und Stürmen der deutschen Geschichte als gleichberechtigte Gliedstaaten Deutschlands erhalten.

Wenn aber Bremen auch für die Gegenwart und Zukunft seine Selbständigkeit als Land für nötig hält, so entspringt diese Auffassung nicht geschichtlicher Tradition und Pietät gegen die Vergangenheit, noch weniger einem Prestigebedürfnis, sondern den realen Erfahrungen und Erkenntnissen und der Überzeugung, dass die Erfüllung der eigentlichen Aufgabe Bremens und damit das Dasein Bremens davon abhängen, dass Bremen weiter die Stellung, Beweglichkeit und Finanzkraft eines Landes behält. Bremen sieht seine staatliche Selbständigkeit nicht als Selbstzweck an, sondern als Mittel zur Erfüllung seiner Aufgabe, die in der Seeschiffahrt und im Welthandel liegt.

Zur Geschichte der staatsrechtlichen Selbständigkeit Bremens siehe Anlage A.

b) Die Geschichte der Raumgestaltung des Landes Bremen und sein Verhältnis zu den Nachbarn.

Die Einstellung Bremens zu raumpolitischen Fragen war stets von dem Grundsatz bestimmt, der Stadt nur den Raum zu gewinnen und zu erhalten, der für die besondere Aufgabe Bremens erforderlich ist; nicht aber um territorialen Machtzuwachs zu erwerben. Hätte doch solcher Gebietserwerb Bremens die Stadt mit der Verantwortung für ihr wesensfremde, insbesondere landwirtschaftliche Interessen belastet und damit die Konzentration auf ihre eigentlichen Aufgaben gehindert. Deshalb hat Bremen auch dann, wenn territorialer Zuwachs ohne Schwierigkeiten erreichbar war - wie nach 1945, als ihm die Militärregierung die landwirtschaftlichen Gebiete der sogenannten Enklave (Landkreise Osterholz-Scharmbeck, Wesermünde-Land und Wesermarsch) anbot -, die Kongruenz zwischen Raum und wirtschaftlicher Aufgabe bewusst gewahrt.

Die beigefügte Karte (Anl.1) zeigt die territoriale Entwicklung Bremens in der Vergangenheit, unter besonderer Darstellung derjenigen Gebiete, die im Laufe der Geschichte irgendwann zu Bremen gehört haben. Bremen hat in den vergangenen Jahrhunderten Besitzungen am rechten und einige Jahrzehnte auch am linken Weserufer gehabt, die aber immer nur die Aufgabe von Aussenposten zur Sicherung der Schiffahrt und des Handels und zur wirksamen Bekämpfung der Seeräuber und ihrer Stützpunkte an Land zu erfüllen hatten. Im übrigen hat es Bremen stets vermieden, sich (mit Ausnahme der unmittelbaren Nachbardörfer) territorial auszudehnen.

Die Stadt Bremen, bis vor 100 Jahren noch auf Alt- und Neustadt und einige wenige Vorstädte geringen Ausmasses beschränkt, umfasst heute das gesamte frühere bremische Landgebiet und die 1939 - zusammen mit der bremischen Hafenstadt Vegesack - eingegliederten ehemals preussischen Gemeinden Lesum, Grohn, Schönebeck, Aumund, Blumenthal, Farge, Hemelingen und Mahndorf (vgl.Anl.2).

Seit dem späten Mittelalter übte der Rat in den ländlichen Gebieten der Stadt Obrigkeitsrechte aus; voll anerkannt wurde seine Landeshoheit in nachreformatorischer Zeit. Mit dem 1673 endgültig abgeschlossenen Erwerb des Gerichtes Borgfeld und mit der 1803 durch den Reichsdeputationshauptschluss zugestandenen Übernahme des alten erzstiftischen, zuletzt hannoverschen Landes in und bei der Stadt (Dombezirk, Schwachhausen, Hastedt, Vahr) und des bis dahin zu Oldenburg gehörenden Grolland durfte der bremische Besitz an Landgebiet als abgerundet gelten. Doch ist auch ein Teil der ehemals preussischen Gemeinden nördlich der Lesum, soweit sie innerhalb des alten Amtes Blumenthal gelegen waren, von 1436 bis 1741 schon einmal bremischer Besitz gewesen.

Die Stadt Bremen hat sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts immer weiter in das bremische Landgebiet hinein ausgedehnt. Das starke Wachstum der Hafen- und Industrieanlagen und die dementsprechende Zunahme der Bevölkerung, vor allem seit der letzten Jahrhundertwende, führten zu den grossen Eingemeindungen von 1902, 1921, 1939 und zuletzt 1945.

Auch die Stadt Bremerhaven alten Umfanges ist, wie die frühere Stadt Lehe, auf Grund und Boden entstanden, der schon von 1408 bis 1654 als Teil des zur bremischen Herrschaft Bederkesa gehörigen Gerichtes Lehe in Bremens Hand war. Damals war dieses Gebiet ein starker Aussenposten Bremens, das sich bemühte, zur Sicherung seines Seehandels und seiner Schiffahrt Stützpunkte längs der Unterweser zu gewinnen.

Als die Weser immer mehr versandete und Bremens Seehafenstellung dadurch aufs Äusserste gefährdet wurde, erwarb die Stadt unter ihrem grossen Bürgermeister Smidt 1827 von Hannover einen schmalen Gebietsstreifen nördlich der Geestemündung und erbaute dort einen Hafen. Das Wachstum des bremischen Überseeverkehrs machte mehrfach (1861, 1869, 1892 und 1905) neuen Gebietserwerb für den weiteren Ausbau der Hafenanlagen erforderlich. 1827 und 1905 wurde dafür bremisches Gebiet an der Wörpe und bei Borgfeld abgetreten.

Das Königreich Hannover hatte das bremische Unternehmen zunächst unterstützt. Im Jahre 1845 gründete es jedoch südlich der Geestemündung, wo bis dahin nur einige Höfe (Geestendorf) gestanden hatten, einen Freihafen und eine Stadt, die den Namen Geestemünde erhielt. Geestemünde trat in der Folgezeit in einen scharfen Gegensatz zum bremischen Bremerhaven.

In diesem Wettbewerb konnte sich, was den Umschlag an Handelsgütern anbelangt, Geestemünde nicht gegenüber Bremerhaven durchsetzen, vor allem, weil die Zahl seiner Eigenhandelsfirmen gering blieb. Auf der anderen Seite wurde Geestemünde im Laufe der Entwicklung zum grössten Fischereihafen des europäischen Kontinents und überflügelte insoweit Bremerhaven.

Nach dem ersten Weltkrieg kam es zu mancherlei Reibungen, besonders als im Jahre 1924 die Städte Geestemünde und Lehe (das sich aus einem Bauerndorf zur Arbeiterwohnstadt entwickelt hatte) zur Stadt Wesermünde vereinigt wurden. Der preussisch-bremische Staatsvertrag vom 21.Juni 1930, der das Wirtschaftsgebiet an der Unterweser einheitlich erschliessen und in verständnisvoller Gemeinschaft nach einheitlichen Gesichtspunkten entfalten sollte, war ein bedeutsamer Fortschritt; er konnte sich indes nicht voll auswirken, weil Preussen in der Zeit des Nationalsozialismus deutliche Absichten auf das bremische Bremerhaven erkennen liess. § 4 der Reichsverordnung über die Einführung der Deutschen Gemeindeordnung in den Gemeinden des bremischen Landgebietes vom 30.März 1938 stellte ausdrücklich fest, dass die Hafenanlagen in Bremerhaven zum Seehafen Bremen gehörten; auf der anderen Seite wurde die Stadt Bremerhaven durch die Verordnung vom 28.September 1939 mit Wesermünde vereinigt und ging damit an Preussen über.

Am 1.Januar 1947 kam die Stadt Wesermünde (d.h. das ehemals bremische Bremerhaven und die früheren, 1924 miteinander vereinigten preussischen Städte Geestemünde und Lehe) zum Lande Bremen. Die Stadt nahm auf einstimmigen Beschluss ihrer Stadtverordnetenversammlung den Namen "Bremerhaven" an (Vgl.Anlage 3).

Das Land Bremen besteht seitdem aus den beiden Städten: Bremen und Bremerhaven.

Das Verhältnis Bremens zu seinem hannoverschen Nachbarland ist in der Geschichte mancherlei Belastungen ausgesetzt gewesen. Der alte Gegensatz zwischen der Stadt Bremen und dem Erzstift mag nach dessen Übergang auf Hannover dazu beigetragen haben. Die Anerkennung seiner Reichsstandschaft durch den Erben des alten Erzstiftes, den Kurfürsten von Hannover, hat Bremen 1741 nur durch völligen Verzicht auf sein nördlich der Lesummündung gelegenes Gebiet (ausgenommen den Hafen von Vegesack) und auf die Landeshoheit in Teilen des bremischen Werder- und Blocklandes gewinnen können.

Andererseits bewirkten die klugen Verhandlungen Bürgermeister Smidts über den Erwerb Bremerhavens (1825/27) zeitweilig eine verständnisvolle und den bremischen Belangen gegenüber aufgeschlossene Haltung Hannovers, die allerdings nach der Gründung Geestemündes (1845) durch die damit entstehenden Konkurrenzverhältnisse wieder beeinträchtigt wurde.

Das Verhältnis Bremens zu Oldenburg war lange Zeit recht schlecht. Als die Oldenburger Grafen nach Überwindung der friesischen Gemeinwesen mit Ausgang des Mittelalters an der Weser erschienen, haben sie deren Erbe in der Behinderung des bremischen Weserhandels angetreten. Der von dem bei Kaiser und Reich klug verhandelnden Grafen Anton Günther 1623 durchgesetzte Elsflether Weserzoll hat den Bremern wegen ihrer Gegenwehr 1652 eine Reichsacht eingebracht und ihren Handel für zwei Jahrhunderte (bis 1820) sehr empfindlich belastet; Versuchen Oldenburgs, Brake als Endpunkt der damaligen Schiffahrt auf der versandeten Weser das

Erbe Bremens antreten zu lassen, blieb der Erfolg versagt, weil in Brake eigene Handelsfirmen fehlten und weil Bremen durch die Gründung Bremerhavens im Jahre 1827 einen wesentlich günstigeren Endpunkt der damaligen Schiffahrt schuf. Eine letzte Schärfe erhielt der Gegensatz zwischen Oldenburg und Bremen in der Zeit des Nationalsozialismus, als der oldenburgische Gauleiter Röver Bremen unter seine Reichsstatthalterschaft zu bringen wusste.

Die Eingemeindung der ehemals preussischen Randgemeinden in die Stadt Bremen und die Zusammenfassung der rechtsseitigen Wesermündungsstädte zur bremischen Stadt Bremerhaven haben jedoch Verhältnisse geschaffen, die den natürlichen und wirtschaftlichen Grundlagen entsprechen.

c) Die Verwaltungsgliederung des Landes Bremen, Verhältnis zu den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven.

aa) Landesverfassung und Verwaltung.

Das Land Bremen (Freie Hansestadt Bremen) besteht aus den beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven. Die Verhältnisse des Landes und der Stadtgemeinde Bremen regeln sich nach der Landesverfassung vom 21.Oktober 1947.

Das Parlament des Landes ist die "Bürgerschaft", deren 100 Mitglieder - 80 aus der Stadt Bremen und 20 aus der Stadt Bremerhaven - auf 4 Jahre gewählt werden.

Landesregierung ist der von der Bürgerschaft auf 4 Jahre gewählte "Senat", dessen Mitgliederzahl durch Gesetz bestimmt wird. Der Senat wählt zwei seiner Mitglieder zu Bürgermeistern, davon einen

zum Präsidenten. Der Präsident des Senats ist primus inter pares. Die Senatsmitglieder tragen nach einer vom Senat beschlossenen Geschäftsverteilung die Verantwortung für die einzelnen Verwaltungsbehörden und Ämter. Die Einrichtung der Senatskommissionen und Senatskommissare gibt die Möglichkeit, besonders wichtige oder mehrere Ressorts berührende Angelegenheiten elastisch und zweckmässig zu behandeln. Die Senatoren sind in der Regel hauptberuflich tätig. Doch ist auch heute eine alte hanseatische Tradition beibehalten, nach der Senatsmitgliedern die Beibehaltung ihrer beruflichen Tätigkeit gestattet werden kann, wodurch die reichen Kenntnisse und Erfahrungen dieser nicht nur aus der Praxis kommenden, sondern ständig mit ihr in lebendiger Verbindung bleibenden Persönlichkeiten der Senatsarbeit zugute kommen.

Die Deputationen sind eine besondere, in jahrhundertelanger, zuerst gewohnheitsrechtlicher Entwicklung entstandene Einrichtung des hanseatischen Staatsrechtes. Sie sind sowohl in ihrer Zusammensetzung wie in ihren Aufgaben von rein bürgerschaftlichen Ausschüssen, die es auch gibt, zu unterscheiden. Sie bestehen aus Vertretern des Senats und der Bürgerschaft; die Bürgerschaft kann auch Personen entsenden, die ihr nicht angehören. Die Zahl der Senatsmitglieder darf höchstens die Hälfte der Zahl der bürgerschaftlichen Mitglieder betragen. Über die üblichen Aufgaben eines Parlamentsausschusses hinaus sind die Deputationen in weitgehendem Masse auch in wichtige Verwaltungsentscheidungen eingeschaltet.

Zeigt sich schon hierin die für die Hansestädte kennzeichnende enge Verbindung zwischen Verwaltung

und Bürgern, so wird dies noch mehr durch die grosse Bedeutung unterstrichen, welche die Kammern seit jeher für die Staatspraxis haben. Bremen ist das einzige deutsche Land, in dem es (seit 1921) neben den herkömmlichen Kammern - z.Zt. Handelskammer Bremen, Industrie- und Handelskammer Bremerhaven, Handwerkskammer - Arbeitnehmer-Kammern gibt, die Arbeiterkammer und die Angestelltenkammer. Zu ihnen ist im Jahre 1950 eine paritätisch zusammengesetzte Wirtschaftskammer getreten, die unmittelbar Gesetze bei der Bürgerschaft einbringen und ihren Standpunkt durch eigene Vertreter - gegebenenfalls Vertreter der Mehrheit und der Minderheit - darlegen kann. Es entspricht alter bremischer Tradition, den Kammern eine denkbar weitgehende Selbständigkeit und Selbstverwaltung zu geben. In der Praxis findet ein ständiger reger Meinungsaustausch zwischen den Senatoren und Verwaltungen einerseits, den verschiedenen Kammern andererseits statt.

bb) Verhältnis des Landes zu den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven.

Die 80 in der Stadt Bremen gewählten Mitglieder der Bürgerschaft üben die Funktion eines Gemeindeparlaments, der Senat zugleich diejenige des Magistrats der Stadtgemeinde Bremen aus. Es gibt staatliche und städtische Deputationen.

Die Sitzungen der "Stadtbürgerschaft" und der "Bürgerschaft (Landtag)" finden getrennt statt, wie auch in jeder Senatsvorlage unterschieden wird, ob es sich um eine staatliche oder eine städtische Angelegenheit handelt. Für Land und Stadt werden getrennte Haushaltspläne aufgestellt. Gesonderte

Behörden für die Landes- und Kommunalverwaltung sind überall dort gebildet, wo es die gesetzlichen Vorschriften oder die Wahrung der Rechtsschutzinteressen, sei es gegenüber dem Bürger, sei es hinsichtlich des Verhältnisses der beiden Städte zueinander, erforderlich machen. In jedem Falle haben die stadtbremischen Gemeinde- und die Landesbehörden ihren Chef jedoch in dem mit der stadtstaatlichen Doppelfunktion ausgestatteten Senator. Die gleichzeitige Bearbeitung von Landes- und kommunalen Aufgaben und darüber hinaus (über den Bundesrat und seine Ausschüsse) von Bundesangelegenheiten bietet den bremischen Senatoren und Beamten einen besonders umfassenden Einblick in alle Bereiche staatlicher Tätigkeit. Die Vertreter Bremens im Bundesrat und seinen Ausschüssen haben die daraus gewonnenen Erfahrungen oft zum Nutzen der Bundesgesetzgebung, vor allem im Hinblick auf Fragen der Gesetzesausführung in der Praxis, einsetzen können.

Die Stadt Bremerhaven verfügt über eine selbständige Kommunalverwaltung, die in der Verfassung der Stadt Bremerhaven vom 1.Januar 1948 geregelt ist. Danach besteht eine Stadtverordnetenversammlung (48 Mitglieder) als Beschlussorgan und ein Magistrat mit einem Oberbürgermeister an der Spitze als ausführendes Organ. Der Stadt Bremerhaven ist ein zum Teil über den traditionellen Rahmen des deutschen Gemeinderechts erheblich hinausgehendes Mass an Selbstverwaltung eingeräumt worden. Die auf die Gesetzmässigkeitskontrolle beschränkte Kommunalaufsicht übt der Senat (als Landesregierung) aus.

d) Die Bundesbehörden und ihre Verwaltungsräume.

Bundesmittelbehörden bestehen im wesentlichen für Verwaltungszweige mit speziellen, häufig technischen Aufgaben. Die Grenzen ihrer Verwaltungsbezirke richten sich daher nach anderen Gesichtspunkten als die Ländergrenzen. Die Bezirke der verschiedenen für das Gebiet des Landes Bremen zuständigen Bundesmittelbehörden weichen dementsprechend, den Gegebenheiten ihres Verwaltungszweiges folgend, voneinander und von den Landesgrenzen ab.

aa) Zum Bezirk der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Bremen gehört die Weser von der Dreyer-Brücke (kurz oberhalb Bremen, Strom-km 359,43) bis zur Mündung mit ihren Nebenflüssen Lesum (mit Wümme und Hamme) und Ochtum, soweit sie Bundeswasserstrassen sind, und seit dem 1.Oktober 1952 auch der Bezirk des Wasser- und Schiffahrtsamtes Oldenburg (untere Hunte, Küstenkanal km o - 64 sowie Teile des Elisabethfehn-Kanals, der Leda und der Sagter-Ems).

bb) Zum Bezirk der Oberpostdirektion Bremen gehören das Land Bremen, der niedersächsische Verwaltungsbezirk Oldenburg, die Regierungsbezirke Aurich und Osnabrück, der Regierungsbezirk Stade (ohne die Kreise Cuxhaven, Land Hadeln und Stade) und vom Regierungsbezirk Hannover die Kreise Grafschaft Hoya, Grafschaft Diepholz und der ehemalige Landkreis Stolzenau, ferner der braunschweigische Bezirk Thedinghausen und Teile des Landkreises Fallingbostel.

cc) Die Bremen berührenden Eisenbahnstrecken gehören zum Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover. Der Bezirk der Eisenbahndirektion Hamburg beginnt auf der Strecke Bremen - Hamburg, 1 km hinter dem

Bahnhof Bremen-Oberneuland, der Bezirk der Eisenbahndirektion Münster auf der Strecke Bremen-Osnabrück, kurz hinter dem Bahnhof Bremen-Hemelingen.

dd) Der Bezirk der Oberfinanzdirektion Bremen deckt sich mit dem Land Bremen.

ee) Ebenso umfasst das Landesarbeitsamt Bremen das Gebiet des Landes.

e) Die Erfahrungen mit dem "Weser-Ems-Gau" - der Mediatisierung im Rahmen der staatlichen Zuständigkeiten des ehemaligen Reichsstatthalters.

In der nationalsozialistischen Parteigliederung gehörte Bremen zum Gau Weser-Ems, der die Länder Oldenburg und Bremen und die preussischen Regierungsbezirke Aurich und Osnabrück umfasste. Anders war die Gliederung im staatlichen Bereich. Hier hatte der Reichsstatthalter eine Doppelfunktion: Er war Reichsstatthalter in Oldenburg und in Personalunion zugleich Reichsstatthalter in Bremen.

Die staatliche Selbständigkeit Bremens als solche ist also auch in der nationalsozialistischen Zeit nicht angetastet worden. Wohl aber haben sich oft Konflikte zwischen den Interessen Bremens und den ganz andersartigen Interessen Oldenburgs ergeben, wobei der in Oldenburg residierende Reichsstatthalter zumeist dem oldenburgischen Standpunkt den Vorrang gab. Die Vertretung der bremischen Anliegen, insbesondere dem Reiche gegenüber, ist dadurch sehr beeinträchtigt worden. Dies hat sich vielfach zum Nachteil der wirtschaftlichen Stellung Bremens ausgewirkt.

f) Die Einstellung zu einem Nordweststaat.

Das Ziel des bremischen Staatslebens, dem sich Bürger und öffentliche Einrichtungen gleichermassen verpflichtet fühlen, ist die Lösung seiner besonderen wirtschaftlichen Aufgaben als Sachwalter des ganzen Deutschlands.

Daraus erklärt sich von selbst die Ablehnung der Eingliederung Bremens in einen Nordweststaat. Bremens nähere und weitere Umgebung ist ganz überwiegend landwirtschaftliches Gebiet, die Bevölkerung ist dementsprechend binnenländisch orientiert. Ihre Interessen stehen oft in einem natürlichen Gegensatz zu denen Bremens. Regierung wie Bevölkerung wissen, die Behinderung des bremischen Überseehandels durch die umliegenden Territorialgewalten hat es im Laufe der Geschichte häufig genug gezeigt, dass die Interessen der Hansestädte nur bei enger und unmittelbarer Verbindung mit den Zentralinstanzen gewahrt werden können. Bei Eingliederung in einen Nordweststaat würde Bremen seine Belange vor einer Landesregierung zu vertreten haben, die sich der Struktur ihres Gesamtgebietes gemäss vor allem den binnenwirtschaftlichen Aufgaben verpflichtet fühlt. Zumindest aber würden die Organe eines Nordweststaates sich dauernd der Notwendigkeit ausgesetzt sehen, die einander oft widersprechenden Agrar- und Seehafeninteressen durch Kompromisse auszugleichen.

Eine Landesregierung kann aber nicht der Ort sein, solche Gegensätze aus regionaler Sicht zu lösen; denn Seehafenbelange können nur auf Bundesebene aus der Gesamtschau der nationalen Wirtschaftsbelange gegen die binnenländischen Interessen abgewogen werden.

Parlament, Regierung und Verwaltung eines Nordweststaates würden zwangsläufig auch personell im Zeichen binnenländisch orientierter Menschen stehen, da, dem relativ geringen Bevölkerungsanteil entsprechend, die Hansestädte stets nur eine Minorität im Landesparlament etc. stellen könnten. Mit Sicherheit wäre die Folge, dass die hansischen Interessen in entscheidenden Fragen und insbesondere dort, wo sie den agrarisch-binnenländischen Belangen zu widersprechen scheinen, bei Abstimmungen unterliegen würden. Die Fähigkeit zu schneller Anpassung, auf der die Bewahrung der Wettbewerbsfähigkeit der Hansestädte wesentlich beruht, würde beseitigt werden.

Bremen würde aber auch in einem Nordweststaat nicht mehr das Recht haben, seine Belange unmittelbar bei der Bundesregierung und ihren Ministerien zu vertreten. Dort und im Bundestage fallen aber z.B. in den Fragen des Wiederaufbaus der Handelsflotte, der Seehafentarife, des Aussenhandels- und Devisenrechts, der Exportförderung - um nur einiges zu nennen - die Entscheidungen, von denen das Wohl und Wehe der hansischen Seehäfen schlechthin abhängt. Wenn die Hansestädte nicht mehr das Recht hätten, ihre Angelegenheiten mit dem Range eines Bundeslandes unmittelbar und von regionaler Bevormundung frei bei der Bundesregierung zu vertreten, würden sie - zum Nachteile der gesamten Volkswirtschaft - schnell ihre Schlagkraft und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Jeder, der die zahllosen, von der Bundesregierung aufgenommenen und verwirklichten Anregungen kennt, die die Hansestädte allein in den letzten Jahren zu Fragen der Aussenwirtschaft und des Seeverkehrs auf Bundesebene gegeben haben, wird dies bestätigen.

Das gleiche gilt für Sitz und Stimme der Hansestädte im Bundesrat, die sie bei Eingliederung in einen Nordweststaat verlieren würden. Die Mitgliedschaft im Bundesrat gibt den Hansestädten das Recht eigener Gesetzesinitiative und der Mitsprache in allen Fragen der Bundesgesetzgebung und -verwaltung. So können sie "in statu nascendi" zum Wohle des Ganzen den auf ihren besonderen wirtschaftlichen Aufgabengebieten in Jahrhunderten erworbenen Erfahrungsschatz selbst in die Waagschale werfen.

Gelegentlich wird die Idee vertreten, man sollte die Hansestädte in ein grösseres Land eingliedern, ihnen aber unbeschadet dessen das Recht zu unmittelbarem Verkehr mit der Bundesregierung und Sitz und Stimme im Bundesrat für ihre besonderen Seehafeninteressen belassen. Selbst unter Ausserachtlassung der verfassungsrechtlichen Seite einer solchen Regelung wird jedem Politiker und Verwaltungspraktiker klar sein, dass eine solche Zwitterstellung zum Schaden der Sache mit soviel Reibungen und Schwierigkeiten belastet sein muss, dass ihre Durchführung niemals die Belange der Hansestädte im gleichen Umfange sichern kann, wie es bei unverändertem Fortbestand ihrer bewährten staatsrechtlichen Selbständigkeit der Fall ist.

Bei Eingliederung in einen Nordweststaat würde Bremen nach allem - nicht zuletzt auch in finanzieller Hinsicht, wie an anderer Stelle dieser Denkschrift dargelegt wird - nicht in der Lage sein, seinen besonderen deutschen Aufgaben gerecht zu werden; deshalb wird die Einbeziehung Bremens in einen Nordweststaat von Regierung und Bevölkerung der Hansestadt einmütig abgelehnt.

4.) Die wirtschaftlichen und Verkehrs-Zusammenhänge und Zweckmässigkeiten.

Einleitende Bemerkung.

Die nachfolgende Darstellung wird zu belegen haben, dass Bremen zwar, wie jede Großstadt, die normalen Funktionen eines "zentralen Ortes" für seine nähere und weitere Umgebung ausübt, dass aber weit darüber hinaus der Schwerpunkt seiner Wirtschaft und seines Verkehrs auf seine speziellen Aufgaben: Aussenhandel, Seeschiffahrt, Hafen, Hochseefischerei, entfällt. Der ganz überwiegende Teil des bremischen Wirtschaftspotentials ist aus diesen Tätigkeiten erwachsen oder dient ihnen, und auch der weitaus grösste Teil des bremischen Verkehrs mit dem deutschen Binnenlande wird durch sie gespeist.

a) Der Binnengrossmarkt Bremens und seine Einzugsgebiete.

Bremen hat selbstverständlich neben seinen eigentlichen Aufgaben auch im Verhältnis zu den umliegenden landwirtschaftlichen Gebieten die normalen Funktionen einer Großstadt zu erfüllen, zumal es in einem an Gross- und grösseren Städten verhältnismässig armen Gebiet liegt. Die räumliche Ausstrahlung ist naturgemäss bei den einzelnen Warengattungen verschieden. Im allgemeinen kann gesagt werden, dass Bremen mit landwirtschaftlichen Produkten aus einem Umkreis von etwa 50 - 70 km versorgt wird; Vieh und Kartoffeln kommen z.T. aus noch grösserer Entfernung, während der Umkreis bei der Milchversorgung etwas geringer ist. Für etwa denselben Raum bildet Bremen das Einkaufszentrum.

Im Grundsatz gilt dasselbe für Bremerhaven, nur dass sich hier die räumliche Ausstrahlung auf ein Gebiet im Umkreis von etwa 30 - 45 km auswirkt.

b) Die Einzugsgebiete der Arbeiterschaft;
Pendlereinzug und Siedlungszusammenhang.

Ein gewisser Teil der in Bremen und Bremerhaven tätigen Erwerbspersonen wohnt in den umliegenden niedersächsischen Gemeinden. Im Zeitpunkt der Volkszählung 1950 hatten von den in der Stadt Bremen tätigen Erwerbspersonen 25 572 = 11,6 %, von den in Bremerhaven tätigen Erwerbspersonen 9 348 = 15,9 % ihren Wohnsitz in niedersächsischen Gemeinden. Diese Gemeinden sind in erheblichem Masse von Bremens wirtschaftlichem Ergehen abhängig.

Die Anlagen 4 a bis d geben eine nähere Darstellung dieses Problems.

Ein Teil der Pendelarbeiter zieht das Wohnen in der ländlichen Umgebung dem Wohnen in der Großstadt bewusst vor; ja die "Eigenschaft" des Pendelarbeiters vererbt sich in manchen Fällen von einer Generation zur anderen. Andere Pendelarbeiter dagegen werden durch die Wohnungsnot noch gehindert, nach Bremen/Bremerhaven überzusiedeln.

Etwa ein Drittel der Pendelarbeiter sind Heimatvertriebene aus der landwirtschaftlichen Umgebung Bremens. Für sie bieten Bremen und Bremerhaven die einzigen Arbeitsmöglichkeiten. (In den Jahren 1950 bis 1952 sind jährlich rund 5 000 Heimatvertriebene aus Niedersachsen, überwiegend aus den benachbarten Kreisen, in das Land Bremen gezogen).

So ist die Erhaltung der bremischen Wirtschaftskraft auch für diese vielen nicht in Bremen selbst wohnenden Menschen von entscheidender Bedeutung, zumal sie in ihren Wohngebieten eine andere Arbeitsmöglichkeit nicht finden könnten.

c) Die Industrie und ihre Verflechtung mit dem Hinterlande; die nicht hafen- und schiffahrtsgebundene Industrie.

In der Industrie des Landes Bremen überwiegen bei weitem die see- und aussenwirtschaftlich orientierten Betriebe:

1.) Der Schiffbau mit seinen Zulieferbetrieben aller Art (Maschinen- und Motorenbau, Herstellung von Schiffshilfsmaschinen und Apparaten aller Art für den Schiffsbetrieb) ist für das Gedeihen der bremischen Wirtschaft und die Beschäftigungsmöglichkeiten für die bremische Arbeiterschaft stets von massgeblicher Bedeutung gewesen und ist es noch heute. Um den Bedarf des Schiffbaues zu decken, sind auch Betriebe wie die Tauwerkfabriken, eine grössere Anzahl Holz be- und verarbeitender Betriebe entstanden, die ihre Produktion und ihren Absatz über die ursprünglichen Zwecke hinaus wesentlich erweitert haben.

2.) In ähnlicher Weise ist die namentlich für Bremerhavens wirtschaftliches Ergehen bestimmende Fisch be- und verarbeitende Industrie aller Zweige Küsten-orientiert.

3.) Andere neben dem Schiffbau besonders wichtige Zweige der bremischen Industrie stützen sich auf Importgüter des Seehafens. Sie dienen der Versorgung der gesamten Bundesrepublik, nicht etwa nur der näheren Umgebung Bremens oder auch nur des nordwestdeutschen Raumes. In diesen Zusammenhang gehören insbesondere:

a) die Bremer Wollkämmerei in Bremen-Blumenthal,
b) die Jute-Spinnerei und Weberei,
c) die zahlreichen Betriebe der Tabak verarbeitenden Industrie aller Gattungen,
d) die zahlreichen Kaffee be- und verarbeitenden Betriebe,

e) mehrere Schokoladenfabriken,

f) eine Reihe bedeutender Getreide-, Reis- und Ölgrossmühlen,

g) die auf der Einfuhr nordischen Schnittholzes oder überseeischer Feldhölzer aufgebaute Holz be- und verarbeitende Industrie,

h) die vornehmlich auf der Grundlage importierten englischen Tones entstandene keramische Industrie, insbesondere die Grohner Wandplatten-Fabrik und die Norddeutsche Steingutfabrik,

i) die Silberwaren-Industrie,

k) die Mineralöl-Industrie mit der grossen Crack-Anlage der Vacuum Öl-Aktiengesellschaft,

l) die (heute demontierte) Norddeutsche Hütte sollte nach der Absicht ihrer Gründer (kurz nach der Jahrhundertwende) englische Kohle und schwedische Erze verarbeiten.

Diese Aufstellung ist keineswegs erschöpfend, sondern stellt nur die wichtigsten Gruppen der auf Importgütern aufgebauten bremischen Industrien dar.

Die gesamten Betriebe führen zugleich einen wesentlichen Teil ihrer Produktion wieder aus (beispielsweise die Steingut- und Wandplattenfabrik vor dem Kriege rund 80 % ihrer Erzeugnisse). Als stark exportorientierte Industrie können auch die bremischen Brauereien bezeichnet werden: Das Bier hat sich seit dem 12.Jahrhundert bis heute als bremischer Exportartikel gehalten, und die bremischen Biere geniessen vor allem in den tropischen und subtropischen Gebieten besonderen Ruf.

4.) Manche bremischen Betriebe, vornehmlich der metallverarbeitenden Industrie, wie insbesondere die drei Betriebe der Borgward-Gruppe, einige Maschinenfabriken sowie ein Betrieb der Textilmaschinen-Herstellung, scheinen zunächst nicht see- oder aussenwirtschaftlich

orientiert zu sein, und es könnte gesagt werden, dass sie ebenso gut irgendwo im Binnenlande arbeiten könnten. Indessen beruht ihre Lage in Bremen auf mehr als Zufälligkeiten. In Verbindung mit den Betrieben des Schiffbaues und seiner Zulieferindustrien hat sich ein besonders qualifizierter und geschulter Arbeiterstamm in den metallverarbeitenden Berufen gebildet, auf den auch andere metallverarbeitende Betriebe bei der Wahl ihres Standortes gern zurückgegriffen haben.

In diesem Zusammenhang sei auch ein namhafter Betrieb der Rundfunkherstellung erwähnt, der sich nach dem Kriege in Bremen niedergelassen hat.

Die bremische, bis zum Zusammenbruch recht bedeutende Flugzeugindustrie verdankt ihre Entstehung in den 20er Jahren dem Bestreben der Hafen- und Schiffahrtsstadt, sich auch in das neue Verkehrsmittel, das Flugzeug, und seine Herstellung einzuschalten. Der geschulte Arbeiterstamm der metallverarbeitenden Berufe kam auch ihrer Entwicklung zugute. Die Ereignisse haben dazu geführt, dass diese Betriebe Rüstungsaufträge übernehmen mussten und ihre ursprüngliche und vordergründige Beziehung zu Hafen und Schiffahrt somit zeitweise verloren.

Die Grenzen zwischen der see- und aussenwirtschaftlich orientierten Industrie auf der einen, der "binnenländisch" orientierten Industrie auf der anderen Seite sind sicher in vielen Fällen fliessend. Rechnen wir die vorstehend unter Ziffer 4 aufgeführte Gruppe der arbeitsmarktorientierten Industrie mit, so entfallen 78 % aller bremischen Arbeitnehmer auf die see- und aussenwirtschaftlich orientierten Betriebe; ohne die Gruppe 4 - also nur die unmittelbar see- und aussenwirtschaftlich orientierte Industrie - sind es 59 % der Arbeitnehmer.

Im übrigen wird auf die in der Anlage 5 gegebene Darstellung verwiesen, in der die Ausführungen dieses Abschnittes durch eine Reihe von Zahlen untermauert werden.

d) Der Zusammenhang mit der küstenorientierten Industrie Niedersachsens.

Bis in die zweite Hälfte des 19.Jahrhunderts gab es im hannoverschen und oldenburgischen Teil des Unterweserraums, von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, gar keine Industrie. Bremische Unternehmer haben dann aus verschiedenen Gründen in preussischen oder oldenburgischen Orten Betriebe gegründet, sodass die heute dort ansässige Industrie zu einem überwiegenden Teile auf der Ausstrahlung der bremischen wirtschaftlichen Initiative beruht.

Bis zur Einbeziehung Bremens in das deutsche Zollgebiet im Jahre 1888 errichteten bremische Industrielle ihre Betriebe gern in den umliegenden Orten, um für ihre Waren nicht die nach dem Übergang Deutschlands zur Schutzzollpolitik oft empfindlich hohen Zölle entrichten zu müssen. Ein Teil dieser damals als Standort gewählten Orte, wie Grohn, Blumenthal und Hemelingen, ist 1939 zu Bremen gekommen. Auch die Industrie Delmenhorsts ist zum ganz überwiegenden Teile von Bremern gegründet worden, z.B. die Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei, eine Jutespinnerei und-Weberei, mehrere Betriebe der Kork- und Linoleum-Industrie; viele dieser Betriebe stehen auch heute noch in enger wirtschaftlicher und kapitalmässiger Verbindung mit Bremen.

Auch nach 1888 haben bremische Unternehmer industrielle Betriebe namentlich in Nordenham und Brake gegründet, so die "Norddeutschen Seekabelwerke", die "Metallwerke Unterweser" (eine auf der Verarbeitung überseeischer

Erze beruhende Zinkhütte) und eine Superphosphatfabrik in Nordenham (alle auf der Initiative des Direktors des Norddeutschen Lloyd W i e g a n d beruhend), ferner eine (heute zur Margarine-Union gehörende) Fettraffinerie in Brake, die heute zu den grössten Hydrierwerken für pflanzliche Öle und Fette auf dem europäischen Kontinent gehört.

Während die Werften für Überseeschiffe in Bremen und Bremerhaven liegen, sind über den gesamten niedersächsischen Unterweserraum kleinere und mittlere Werften verteilt; von denen einige als Erbauer von Hochsee-Yachten Weltruf erlangt haben, während andere sich auf den Bau von Küsten- und Binnenschiffen oder von Rettungsbooten spezialisiert haben. Auch hier spiegelt sich im kleinen jene Arbeitsteilung wider, die im grossen ganz allgemein für den Unterweserraum kennzeichnend ist.

e) Die Verflechtung des Handels mit dem Hinterland.

Entsprechend der Stellung Bremens als zweitgrösstem deutschen Seehafen liegt seine Hauptbedeutung als Handelsplatz im Aussenhandel, in erster Linie auf der Einfuhrseite. Der Gesamtumsatz im Warenverkehr mit dem Auslande belief sich 1952 auf 4,6 Milliarden DM. Von dem Gesamtumschlag entfielen 2,6 Milliarden DM auf die Einfuhr und 2,0 Milliarden DM auf die Ausfuhr.

Branchenmässige Schwerpunkte der Einfuhr über die bremischen Häfen sind der Import von Baumwolle, Wolle, Holz, Getreide und Futtermitteln, Reis, Kaffee, Rohtabak und Wein. Bei vielen dieser Waren hat der bremische Handel einen massgeblichen oder sogar überwiegenden Anteil an der Gesamtversorgung des Bundesgebietes; darüber hinaus wurden in der Vergangenheit auch

beachtliche Umsätze im Transithandel erzielt, der allerdings nach dem Kriege aus wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Gründen bisher noch nicht wieder in dem früher gewohnten Umfange zum Zuge kommen konnte. Im Jahre 1952 gingen über die bremischen Häfen (wertmässig):

71,5 vH der deutschen Baumwolleinfuhr
70,4 vH der deutschen Wolleinfuhr
39,2 vH der deutschen Einfuhr von Bast- und Hartfasern
61,9 vH der deutschen Rohtabakeinfuhr
28,4 vH der deutschen Einfuhr von Kaffee
16,6 vH der deutschen Einfuhr von Getreide und Futtermitteln
17,1 vH der deutschen Reiseinfuhr
13,7 vH der deutschen Weineinfuhr
13,7 vH der deutschen Schnittholzeinfuhr.

Die Anteile liegen für einzelne Warenarten tatsächlich noch höher, wenn die vom Bremer Handel über andere Seehäfen oder auf dem Landweg eingeführten Waren mit eingerechnet werden könnten; jedoch stehen erschöpfende statistische Unterlagen dafür nicht zur Verfügung.

Der bremische Importhandel setzt seine Waren im gesamten Bundesgebiet ab. Die als Anlage 6 beigefügte Übersicht zeigt die Verflechtung des Importhandels mit den einzelnen Bundesländern.

Fast alle Bremer Importhäuser e x p o r t i e r e n gleichzeitig. Dabei hat sich manche Firma auf bestimmte Warenarten spezialisiert; neben ihnen stehen die "Länderfirmen", die überwiegend oder ausschliesslich mit bestimmten Ländern handeln. Bei allen Exporteuren stammen die Ausfuhrwaren - abgesehen von geringfügigen Quoten für Waren ausländischen Ursprungs und aus dem sowjetischen Besatzungsbereich - aus dem gesamten Bundesgebiet und West-Berlin, aber nur zu einem geringen Teil aus dem Bremen umgebenden nordwestdeutschen Raum (Vgl.Anlagen 7 und 8).

Auch der überwiegende Teil des in Bremen beheimateten Binnengrosshandels ist see- und aussenwirtschaftlich orientiert. Seine Aufgabe ist es in erster Linie, die durch den Importeur eingeführten Waren im gesamten Bundesgebiet an Fabrikanten oder den örtlichen Handel abzusetzen. In der Anlage werden für acht Fachsparten kurzgefasste Ergebnisse einer enquetemässigen Untersuchung beigefügt (Anl.9). Sie lässt eindrucksvoll die enge Verbindung auch des bremischen Binnengrosshandels mit dem gesamten Bundesgebiet (nicht nur mit dem umliegenden nordwestdeutschen Raum) erkennen.

Z.B. wurden 1952 vom bremischen Baumwollhandel 47 % in Nordrhein-Westfalen, 26 % in Bayern, 18 % in Baden-Württemberg und nur 7 % in Niedersachsen abgesetzt. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Woll-, Tabak-, Kaffee-, Getreide- und Futtermittel-, Reis-sowie Weinhandel.

f) Die Verkehrsverflechtung mit dem Binnenlande.

Die Schaubilder und Zahlen (Anl. 10/12) zeigen Bremens Verkehrsverflechtung mit den verschiedenen deutschen Bundesländern. Daraus geht eindeutig hervor, dass der Hauptteil des bremischen binnenländischen Verkehrs nicht auf den nordwestdeutschen Raum sondern auf die Schwerpunkte der westdeutschen Wirtschaft, insbesondere auf Nordrhein-Westfalen, entfällt.

Der Anteil Nordrhein-Westfalen beträgt
im Eisenbahngüterverkehr (1951, neuere Zahlen liegen nicht vor)

65,8 vH des Empfanges (von Bremen aus gesehen)
34,6 vH des Versandes.

Auch die süddeutschen und südwestdeutschen Länder haben trotz der grösseren Entfernung erheblichen Anteil am bremischen Verkehr.

Es ist selbstverständlich, dass auch das unmittelbar vor den Toren Bremen/Bremerhavens liegende niedersächsische Gebiet eine enge Verkehrsverflechtung mit Bremen aufweist. Bemerkenswert aber ist, dass die Prozentsätze:

im Eisenbahngüterverkehr

17,5 vH des Empfanges
30,2 vH des Versandes

im Binnenschiffsgüterverkehr

30,5 vH des Empfanges
36,9 vH des Versandes

im Eisenbahngüterverkehr ganz wesentlich und selbst im Binnenschiffsgüterverkehr - bis auf den Versand - noch etwas hinter dem Anteil Nordrhein-Westfalens zurückbleiben. Diese Prozentsätze dokumentieren ganz eindeutig, dass die bremischen Häfen ihre Funktion für den gesamten Raum der Bundesrepublik und darüber hinaus, nicht etwa nur für einen beschränkten nordwestdeutschen Bereich, ausüben.

Die anteilige verkehrsmässige Verflechtung Bremens mit allen Ländern der Bundesrepublik, insbesondere die mit Nordrhein-Westfalen, zeigt sich besonders auch bei einzelnen hochwertigen Gütern. Beispielsweise geht die von Bremen mit der Bahn zum Versand kommende Baumwolle

zu 37 vH nach Nordrhein-Westfalen
" 30 vH " Bayern
" 26 vH " Baden-Württemberg
und nur " 3 vH " Niedersachsen.

g) Der Zusammenhang der Unterweser und die Gestaltung der Unterweser-Hafengemeinschaft.

Der knappe Wasserstand der Weser und ihr bis zur ersten, 1883 begonnenen Korrektion flacher, vielfach verästelter Unterlauf hat, wie bereits dargelegt, die Bremer zum Bau weiterer Häfen flussabwärts veranlasst,

als die Schiffe grösser wurden (Vegesack 1619, Bremerhaven 1827). Die Entwicklung der oldenburgischen Orte Brake und Nordenham ist nur möglich geworden, weil bremische Handelshäuser und bremische Initiative die Seeschiffe zur Unterweser holten; ein kaufkräftiger Eigenhandel und eigene nennenswerte Reedereien fehlen diesen Orten, und ihre Umschlagsfirmen arbeiten eng mit den Bremer Betrieben zusammen, haben z.T. sogar ihren Hauptsitz in Bremen.

Die Gründung Bremerhavens (nördlich der Geestemündung) hat zwei Jahrzehnte später (1845) zur Gründung Geestemündes (südlich der Geestemündung) geführt.

Der Unterweserraum zeigt heute folgende Struktur:

1.) Die Aussenhandelsfirmen und die grossen Reedereien Bremens bilden die Grundlage und den Rückhalt des gesamten Seeverkehrs und Hafenumschlags an der Unterweser. Ohne sie würde der ganze Raum seine Wirtschaftskraft verlieren.

Die stadtbremischen Häfen bewältigen den überwiegenden Teil des Umschlags. Sie sind die typischen Stückguthäfen, dienen aber auch dem Massengutumschlag.

2.) Die beiden stadtbremischen Hafengruppen - die in der Stadt selbst und die in Bremerhaven gelegene - ergänzen einander. Die Hafengruppe Bremerhaven ist Passagier- und Auswandererhafen; dort werden alle diejenigen Güter umgeschlagen, bei denen es auf besondere Schnelligkeit ankommt. Sie ist jederzeit auch von den grössten Schiffen zu erreichen. Je grösser die Schiffe werden, je wichtiger die Schnelligkeit der Reisen für den Reeder wird, desto mehr wird der Verkehr dieses unter den deutschen

Nordseehäfen geographisch besonders begünstigten "Vorhafens" zunehmen. Der Betrieb in den öffentlichen Umschlagsanlagen beider Hafengruppen wird von derselben Gesellschaft, der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, geführt. Die beiden Hafengruppen sind untrennbar miteinander verbunden, keine kann ohne die andere leben und ihre Aufgaben erfüllen.

3.) Bremerhaven ist über seine Funktionen als Handels- und Passagierhafen hinaus der grösste Fischereihafen des europäischen Kontinents geworden. Die in Bremen-Vegesack beheimatete Loggerfischerei (mit Zweigbetrieb in Elsfleth) übt daneben eine Spezialfunktion aus.

4.) Brake und Nordenham haben sich auf den Umschlag bestimmter Massengüter (vor allem Kohle, Erz, Getreide, Mineralöle, Brake auch pflanzliche Öle und Fette) spezialisiert. Zwischen ihren Umschlagsfirmen und den Bremer und Bremerhavener Importeuren und Umschlagsgesellschaften besteht seit längerer Zeit, unterstützt durch den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr und den Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr, eine enge Zusammenarbeit, die beide Seiten befriedigt. So werden beispielsweise die von der Einfuhr- und Vorratsstelle gelenkten Getreidetransporte auf die einzelnen Häfen im Unterweserraum in einem bestimmten Verhältnis verteilt. Die Ein- und Ausfuhr von Kohle und Erz sowie von Mineralölen und anderen Gütern bietet weitere Möglichkeiten, sich miteinander abzustimmen und eine gemeinsame Auffassung herzustellen. Diese seit etwa 3 Jahren bestehende Zusammenarbeit ist vor kurzem durch das Unterweser-Verkehrsabkommen der Länder Bremen und Niedersachsen untermauert worden. Beide Länder werden

Probleme, die sie gemeinsam in gleicher Weise berühren, freundschaftlich behandeln, wobei vor allem den schwierigen Tariffragen auf den Gebiet der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt wie auch den in den Häfen zu erhebenden Gebühren besondere Bedeutung zukommt.

Abschliessend sei betont, dass Bremen niemals angestrebt hat, die heute niedersächsischen Unterweserhäfen seinem Gebiet einzuverleiben. Brake und Nordenham sind aus Marschendörfern entstanden und lassen dies noch heute in ihrem Stadtplan und in ihrer Bauart erkennen. Sie sind unbeschadet ihrer Hafenfunktion im übrigen auf das engste mit ihrer unmittelbaren landwirtschaftlichen Umgebung verbunden. Als die amerikanische Militärregierung nach 1945 Bremen die Möglichkeit bot, diese Gebiete staatsrechtlich einzugliedern, hat es dieses Angebot bewusst ausgeschlagen. Bremen glaubt, auch dank des Verständnisses der niedersächsischen Landesregierung, andere, ebenso gute Wege einer Zusammenarbeit gefunden und beschritten zu haben.

h) <u>Das Interesse an der Mittelweser und der Anteil an ihrer Kanalisierung.</u>

Die Bedeutung der Mittelweser-Kanalisierung für Bremen ist schon im ersten Abschnitt dargelegt worden. Mit der zunehmenden Grösse der Schiffe genügte die Mittelweser den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr.

Als die preuss.Kanal-Vorlage des Jahres 1899 ausgearbeitet wurde, erklärte sich Bremen bereit, die Weser von Minden bis Bremen zu kanalisieren; Voraussetzung war die Verpflichtung Preussens, die Weserstrecke von Hameln bis Minden seinerseits zu kanalisieren und den gesamten

Mittellandkanal, d.h. nicht nur den West- sondern auch den Ostflügel bis zur Elbe, zu bauen. Diese Vorlage wurde abgelehnt. Eine zweite Vorlage, die schliesslich die Billigung des preuss. Landtages fand, sah nur den Bau des westlichen Teils des Mittellandkanals vor; auch die Kanalisierung der Weser von Hameln bis Minden fiel fort; statt dessen wurde der Bau der Eder- und der Diemel-Talsperre in Aussicht genommen. Damit waren für Bremen die Voraussetzungen entfallen, die Weser von Minden bis Bremen auf eigene Kosten zu kanalisieren. Bremen übernahm dafür 1/3 der Baukosten der beiden Talsperren.

Die Hoffnung, dass es durch den Bau dieser Talsperren und durch Regulierungsarbeiten gelingen würde, die Mängel des Fahrwassers zu beseitigen, ging nicht in Erfüllung. Deshalb wurde nach dem ersten Weltkriege der Plan einer Mittelweserkanalisierung wieder aufgenommen. In den Jahren nach der Inflation wurden auf ständiges bremisches Drängen wiederholt entsprechende Beträge in den Entwurf des Reichshaushalts aufgenommen; doch erst im Frühjahr 1934 wurde mit der Kanalisierung begonnen. Als die Arbeiten im Jahre 1942 eingestellt wurden, waren rd. 40 Mill. RM investiert; ein Bauvorhaben war bis zu 63 %, die übrigen vier Staustufen waren nur in geringerem Umfange fertiggestellt.

Alsbald nach dem Zusammenbruch drängten der Bremer Senat und Bremer Wirtschaftskreise erneut unablässig auf die Fortführung der Arbeiten. Während der Bund im Jahre 1950 die Arbeiten an der Staustufe Petershagen seinerseits wieder aufnahm, um die vollschiffige Bedienung des Kohlenkraftwerks Lahde zu ermöglichen, mussten erst Nordrhein-Westfalen und schliesslich auch Niedersachsen in unendlich mühsamen Verhandlungen für

eine Beteiligung an den übrigen Arbeiten gewonnen werden. Am 14.August 1952 wurde in Gegenwart des Bundesverkehrsministers in Hannover das Regierungsabkommen über die Durchführung der Arbeiten und die Gründung der "Mittelweser A.G." unterzeichnet. Von dem Grundkapital in Höhe von 3 Mio DM übernahmen:

die Bundesrepublik (einschl.der Preussischen Elektrizitäts-A.G.) . . .	66 2/3 %
Bremen	16 2/3 %
Niedersachsen	11 2/3 %
Nordrhein-Westfalen	4 1/6 %
die Stadt Minden	5/6 %.

In demselben Verhältnis sollen die Vertragschliessenden in acht Jahresbeträgen von je 12 Mio DM die für die Bauarbeiten notwendigen Mittel als Zuschuss zur Verfügung stellen.

Im Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens lag die Zustimmung Niedersachsens noch nicht vor. Um das Projekt nicht noch im letzten Augenblick zu gefährden, übernahm der bremische Staatsrat Ramdohr als Treuhänder zunächst den niedersächsischen Anteil, mit der Verpflichtung, ihn an Niedersachsen nach der Unterzeichnung des Abkommens durch dieses Land weiter zu übertragen. Auch übernahm es Bremen, die niedersächsischen Zuschüsse für die ersten 3 Jahre vorzufinanzieren. Niedersachsen hat inzwischen beschlossen, dem Abkommen beizutreten. Die Arbeiten sind im Frühjahr 1953 begonnen worden.

i) <u>Überseehandel, Schiffahrt, Hafenwirtschaft.</u>

1.) Seeschiffahrt, Aussenhandel und Seehafen sind seit jeher Bremens Schicksal. Sie haben seine wirtschaftliche Stellung bestimmt, seine geschichtliche Entwicklung gestaltet, und das Denken und Handeln seiner Bevölkerung kreist um diese Aufgaben. Das Ringen um den freien

Zugang zur See, und zwar mit den Seeräubern, mit den Territorialgewalten des umliegenden Raumes und mit der Versandung des Stromes, das Ringen um gute Verbindungen zum Hinterlande sind die Leitmotive der bremischen Geschichte.

Seit der Eingliederung Bremerhavens ist als vierter, für das Wohlergehen dieser Stadt entscheidender Wirtschaftsfaktor die Hochseefischerei hinzugekommen.

Statistisch ist der Teil der bremischen Wirtschaft, der vom Ergehen von Seeschiffahrt, Aussenhandel, Seehafen und Hochseefischerei abhängig ist, schwer zu erfassen. Zu den in der Schiffahrt, im Hafen, in den Aussenhandelsfirmen, in der Hochseefischerei und der Fisch be- und verarbeitenden Industrie Tätigen muss man alle diejenigen hinzurechnen, welche in den Zulieferbetrieben dieser Wirtschaftszweige beschäftigt sind. Ein wesentlicher Teil der in den Banken, in den Versicherungsgesellschaften, in der Verwaltung tätigen Personen, der Handelsvertreter, der Agenten und Makler hat mit den gleichen Aufgaben zu tun. Mittelbare Auswirkungen erstrecken sich auf alle sonstigen der Versorgung der städtischen Bevölkerung dienenden Wirtschaftszweige. So kann ohne Übertreibung gesagt werden, dass Bremen und Bremerhaven ohne Seeschiffahrt, Aussenhandel, Seehafen und Hochseefischerei veröden würden.

2.) Seehafenbetriebe sind überaus empfindliche, äusserst komplizierte Organismen. Hier treffen die binnenländischen Verkehrsmittel - und zwar Eisenbahn, Lastwagen und Binnenschiffahrt zugleich - auf engstem Raum mit den Seeschiffen zusammen, deren Betrieb auch heute noch in besonderem/von den Naturgewalten abhängig ist. Hier müssen die inländischen Vorschriften über die Behandlung der Waren mit denen der Versand- oder

Masse

Empfangsländer in Übereinstimmung gebracht werden. Die Unterschiede in den Wirtschaftssyctemen, den Handelsbräuchen, den behördlichen Vorschriften der beteiligten Länder bringen immer neue vielgestaltige Probleme mit sich. Die Zusammenballung vieler verschiedener Waren, die in ihrer Art und Menge täglich, stündlich wechseln, stellt an die Verkehrsabwicklung wie an die behördliche Beaufsichtigung besondere Aufgaben.

Bau und Instandhaltung grosser Überseehäfen erfordern sachkundige Aufwendung ausserordentlich hoher Mittel. Das reibungslose Funktionieren eines Grosshafenbetriebes setzt ein erhebliches Mass von langer Erfahrung und rascher Entschlusskraft der verwaltenden Stellen voraus. Da Seehäfen angesichts der Eigenart des Seeverkehrs anders als Eisenbahnknotenpunkte dem offenen Wettbewerb ausgesetzt sind, kann nur der laufende Ausbau der Zufahrtswege, Hafenbecken, Lösch-, Lager- und Landevorrichtungen nach modernsten Gesichtspunkten ihr Leben erhalten. Jeder Stillstand muss sich verhängnisvoll auswirken und bringt erbarmungslos fremde Häfen nach vorn. Von der Geschwindigkeit und Sicherheit der Abfertigung der Schiffe, von der raschen, komfortablen Bedienung der Passagiere, von der zweckmässigen Behandlung, Lagerung und Weiterleitung der Ware hängt der Erfolg eines Hafens ab.

Alle diese Probleme sind in jedem Hafen verschieden je nach seiner geographischen Lage, seiner technischen Ausrüstung, der Art der umgeschlagenen Waren und der Beschaffenheit seiner binnenländischen Verbindungen.

3.) Der Verkehrsumfang der einzelnen Seehäfen wird weitgehend durch Massnahmen des Bundes beeinflusst. Hier ist nicht nur an die Gesetzgebung zu denken. Die

Gestaltung und Höhe der Tarife für die Eisenbahn, den gewerblichen Kraftwagenverkehr und die Binnenschiffahrt, die Kanalgebühren, der Bau neuer Kanäle, die Verteilung staatlich gelenkter Einfuhren (z.B. heute durch die Einfuhr- und Vorratsstellen auf dem Ernährungsgebiet) - um nur einzelne Beispiele zu nennen - sind für die einzelnen Häfen von grösster Wichtigkeit.

Entsprechendes gilt für den Aussenhandel und die Schiffahrt als die Auftraggeber und Kunden der Häfen. Die Bedeutung, welche die Zollpolitik, der Inhalt der Handelsverträge, die Gestaltung und Handhabung der Devisenvorschriften haben, ist offensichtlich. Die Gewährung und Verteilung der Wiederaufbaudarlehen des Bundes für die Seeschiffahrt, die Gestaltung der steuerlichen Vergünstigungen für den Wiederaufbau der Handelsflotte und die Eröffnung neuer Finanzquellen für den deutschen Schiffbau spielen für die Seeschiffahrt eine ähnlich grosse Rolle. Für die Fischwirtschaft hat eine ähnliche Bedeutung beispielsweise das Problem der Bundesbürgschaften für Lieferungen in die Ostzone, auf die vor dem Kriege 40 % des Absatzes der gesamten deutschen Hochseefischerei entfiel.

Alle diese hier nur beispielhaft angeführten Massnahmen hängen weitgehend von dem Verständnis und der Bereitwilligkeit der obersten Bundesorgane ab, denen diese Bedürfnisse und Anliegen der Seehafenplätze immer wieder von sachverständiger Seite dargelegt werden müssen.

4.) Die Erfahrungen der letzten 80 bis 100 Jahre zeigen, dass ein moderner Seehafen in allen Ländern erhebliche Zuschüsse benötigt.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts genügten für die Ausrüstung eines Hafens verhältnismässig einfache Kajemauern am Strom und einige Dalben in ihm oder allenfalls der Bau verhältnismässig einfacher Hafenbecken. Das Laden und Löschen wurde mit der Hand oder mit eigenen Geräten der Schiffe vorgenommen.

Je schneller und grösser die Schiffe werden, umso grösser wird auch das in ihnen investierte Kapital; je mehr die Zahl der auf den Weltmeeren verkehrenden Schiffe zunimmt, desto schärfer wird der Konkurrenzkampf der einzelnen Reedereien, der wiederum die Frachtraten drückt. So wird es für den Reeder, um rentabel arbeiten zu können, immer wichtiger, dass seine Schiffe möglichst viele Reisen im Jahre machen; die Rentabilität eines Schiffes hängt oft von einer Reise mehr oder weniger im Jahre ab. Deshalb müssen auch die Liegezeiten in den Häfen immer mehr verkürzt werden, und die Reeder bevorzugen diejenigen Häfen, in denen ihre Schiffe am schnellsten abgefertigt werden.

Dieses Problem ist dort besonders dringend, wo der Konkurrenzkampf der Häfen am schärfsten ist. Wohl kaum irgendwo auf der Erde gibt es eine solche räumliche Zusammenballung grosser und grösster Seehäfen wie in Nordwesteuropa von Hamburg bis Le Havre und Rouen. Alle diese Häfen bemühen sich im wesentlichen um dasselbe Hinterland, nämlich das grosse Industriegebiet, das sich von der Ruhr, dem Rhein und dem unteren Main durch die Beneluxstaaten nach Nordfrankreich erstreckt. Wegen des gekrümmten Verlaufes der Küste überschneidet sich das Hinterland der einzelnen Häfen in besonderem Masse. Diese nordwesteuropäischen Häfen stehen dabei nicht nur untereinander, sondern in gewissen Verkehrsbeziehungen auch mit einigen Mittelmeerhäfen in scharfem Wettbewerb.

So ist es für den einzelnen Hafen von ganz entscheidender Bedeutung, technisch allen Ansprüchen voll genügen zu können.

Diese Verhältnisse haben dazu geführt, dass die Einnahmen der Häfen die laufenden Hafenkosten immer weniger zu decken vermögen. Vor dem ersten Weltkriege erbrachten die bremischen Hafenanlagen noch einen gewissen Überschuss über die laufenden Kosten, wenn sie auch schon damals die Aufwendungen für Neuinvestitionen bei weitem nicht decken konnten. In den Jahren zwischen den beiden Kriegen begannen die laufenden Kosten mehr und mehr die Hafeneinnahmen zu übersteigen. Diese Entwicklung hat sich nach dem letzten Kriege fortgesetzt. In der letzten, vom Bundesfinanzministerium für den horizontalen Finanzausgleich aufgestellten Berechnung wird von einer laufenden Belastung Bremens durch den Betrieb der Häfen in Höhe von 19,3 Mill. DM ausgegangen.

Diese Ausführungen bezogen sich nur auf die laufenden Kosten.

Die Aufwendungen für Neuinvestitionen haben auch schon vor dem ersten Weltkriege durch Anleihen gedeckt werden müssen. Um die Hafenanlagen dem technischen Fortschritt und dem gesteigerten Verkehr jeweils anzupassen, hat Bremen nach dem ersten Weltkriege bis zur Krise der 30iger Jahre jährlich im Durchschnitt 12 Mill. RM, die aus Anleihen stammten, eingesetzt.

Zu diesen Notwendigkeiten der laufenden Anpassung ist nach dem letzten Kriege ein sehr erheblicher Wiederaufbaubedarf getreten. Bremen hat seit dem Zusammenbruch, wie in einem anderen Abschnitt näher dargelegt wird, seine finanzielle Kraft auf den Wiederaufbau der Häfen konzentriert. Trotzdem werden, um den Wiederaufbau zu vollenden, noch mehr als 100 Mill.DM benötigt.

Diese Mittel können nur durch Anleihen beschafft werden, die Bremen bei einer weiteren Konsolidierung und Gesundung des Kapitalmarktes zu erhalten hofft. Bremen ist bereit, für diese Notwendigkeiten, wie oft in seiner Geschichte, eine Verschuldung einzugehen. Die Kreditwürdigkeit des selbständigen Stadtstaates wird ihm dabei, wie auch früher, eine entscheidende Hilfe sein.

5.) Die geschilderten Verhältnisse machen für die Seehäfen eine "hafennahe" Verwaltung mit der Möglichkeit, jederzeit schnelle Entscheidungen über alle Dinge herbeizuführen, die nicht dem Bund vorbehalten bleiben müssen, notwendig. Die erhebliche Bedeutung, welche zahlreiche Massnahmen des Bundes für den Verkehrsumfang der Häfen, wie für Aussenhandel, Seeschiffahrt und Hochseefischerei haben, zwingt dazu, die Bedürfnisse und Anliegen dieser Wirtschaftszweige sachverständig und nachdrücklich dem Bund gegenüber zu vertreten. Für den Erfolg dieser Vorstellungen ist es nur zu oft von ausschlaggebender Bedeutung, dass hinter ihnen das ganze Gewicht und die ganze Autorität eines eigenen Landes steht. Es sind alles Sachgebiete, für die bei keinem anderen der deutschen Länder ein so dringendes Interesse, eine so fundierte Sachkunde vorhanden ist. Eine blosse Selbstverwaltung der Seehäfen genügt diesen Notwendigkeiten nicht. Einmal beschränken sich die Interessen der Hansestädte keineswegs nur auf Hafenfragen, sondern richten sich ebenso auf Aussenhandel, Seeschiffahrt, Hochseefischerei und alles, was damit zusammenhängt, also auf Sachgebiete, die in stärkstem Masse die allgemeine Wirtschaftspolitik berühren.

Weiter aber - und das ist ein ganz entscheidender Gesichtspunkt - benötigen die Hansestädte dasjenige Mass finanzieller Autonomie und Selbstverantwortung, das nach deutschem Staats- und Verfassungsrecht nur dem selbständigen Bundesland zukommt. Es ist dargelegt worden, dass schon der laufende Betrieb eines Seehafens ein Zuschussbetrieb ist, von den Neuinvestitionen ganz abgesehen. Die Hansestädte müssen selbst entscheiden können, welche Opfer sie ihren Bürgern zumuten können, und wie sie ihre Ausgaben für Häfen und Schiffahrt im Verhältnis zu den Aufwendungen beispielsweise für soziale und kulturelle Zwecke oder für den Wiederaufbau von Wohnungen und Schulen bemessen wollen.

6.) Die Hansestädte haben sich in ihrer langen Geschichte einen grossen "good will" im Ausland erworben. Dieser "good will" ist nicht in Zahlen zu messen; er bedeutet aber immer wieder und auch heute ein beachtliches deutsches Aktivum im Auslande.

Dies gilt sowohl für den einzelnen Aussenhandelskaufmann oder Reeder, der auch nach diesem Kriege unerwartet schnell das Vertrauen seiner ausländischen Geschäftsfreunde und Kunden zurückerwarb, als auch für die Hansestädte als Gemeinwesen.

Ihr Ruf als freie republikanische Staaten, als traditionsreiche Mittelpunkte von Aussenhandel und Schiffahrt reicht bis in die fernsten Teile der Erde.

Daher haben sich Bremen und Hamburg nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland immer als besonders kreditwürdig erwiesen. Diese Kreditwürdigkeit muss im Interesse ganz Deutschlands wie auch des Stadtstaates selbst erhalten bleiben.

k) Die Zweckmässigkeit der eigenstaatlich-kommunalen Hafenorganisation im Vergleich zur Organisation anderer Welthäfen, z.B. in Grossbritannien, Holland, Frankreich, USA.

Gegenüber der Forderung der Hansestädte auf Beibehaltung ihrer Eigenstaatlichkeit wird manchmal die Frage aufgeworfen, warum denn die Seehäfen in anderen Ländern keine Selbständigkeit haben.

Um diesem Einwand begegnen zu können, muss zunächst die Verwaltungsorganisation der wichtigsten ausserdeutschen Seehäfen betrachtet werden.

1.) Bei den Hafenverwaltungen im Ausland lässt sich eine immer stärkere Tendenz feststellen, selbständige Häfen (Port Authority bzw. Port Autonome) zu schaffen.

Den Anfang hat Kopenhagen schon im Jahre 1742 gemacht. Der Hafen wird dort von einem Verwaltungsrat geleitet, dessen Mitglieder teils der Staat, teils die Stadt, teils die interessierten Wirtschaftskreise bestellen.

Dann folgten seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts zahlreiche Häfen des angelsächsischen Raumes. Port Authorities wurden die Häfen folgender Städte:

1858 Liverpool, Glasgow, Quebec
1863 San Francisco
1894 Montreal
1896 New Orleans
1908 London
1911 Seattle, Toronto
1918 Tacoma
1920 Baltimore
1921 New York (Gesamthafen), Los Angeles
1923 Mobile.
1929 Boston.

Diese Beispiele haben zur Errichtung autonomer Häfen auch in Frankreich:

Le Havre, Bordeaux und Strassburg (seit 1925)

und in Italien:

Genua (seit 1903), Venedig (seit 1919)

(auch Triest und Fiume waren autonome Häfen) geführt.

Für die Verwaltung der selbständigen Häfen haben sich zwei Formen herausgebildet.

In den englischen und - ihnen folgend - in den französischen Häfen ist ein vielköpfiger ehrenamtlicher Verwaltungsrat, in dem möglichst alle am Hafen interessierten Kreise (Privatwirtschaft und Behörden) vertreten sind, oberstes Organ, nach dessen Weisungen der Hafendirektor arbeitet. Dagegen beauftragt in den USA und in Kanada die Staatsverwaltung einige wenige, politisch unabhängige, meist aus der Privatwirtschaft stammende Commissioners mit der selbständigen Verwaltung des Hafens.

Städtische Häfen (die nicht autonome Häfen im Sinne der vorstehenden Ausführungen sind) finden sich vornehmlich in den kleineren europäischen Ländern, z.B. in den Niederlanden (Rotterdam und Amsterdam), in Belgien (Antwerpen ist städtischer Hafen; während die Hafenbecken der Stadt gehören, gehören jedoch der Strom und die Kais dem Staate; das Nebeneinander wird als unglücklich empfunden) und in den skandinavischen Ländern (ausser dem schon erwähnten Kopenhagen). Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich in diesen kleineren, zentral verwalteten Ländern städtische Verwaltungen wesentlich leichter durchsetzen können als in grösseren Ländern; dies gilt insbesondere dann, wenn die Hafenstädte für die Wirtschaft ihres Landes eine so grosse Bedeutung haben

wie Rotterdam und Amsterdam für die Niederlande und Antwerpen für Belgien.

So kann wohl überall das Bestreben festgestellt werden - und zwar in den Formen, die das jeweilige Staatsrecht bietet, und die den Rechtsanschauungen des Volkes entsprechen-, den Seehäfen eine weitestgehende Selbstverwaltung unter Ausschaltung bürokratischer oder provinzieller Handlungen zu geben. Auch haben die grösseren Seehäfen überall eine weitergehende Selbständigkeit als kleinere Häfen erhalten.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass bei den übrigen grossen schiffahrttreibenden Nationen (England, Frankreich, Italien, Niederlande, Belgien, Norwegen) "Länder" als Mittelinstanz im Gegensatz zu dem föderalistischen Deutschland fehlen. Die Häfen, ob sie nun "autonome" oder städtische Häfen sind, haben also unmittelbare Verbindung mit der Zentralinstanz, während in Deutschland zwischen Einzelgemeinde oder autonomer Körperschaft einerseits und Bundesregierung andererseits immer eine Landesregierung, häufig auch noch ein Regierungspräsident, eingeschaltet sein würde.

2.) Der Umstand, dass es in den USA, die wie Deutschland ein Bundesstaat sind, keine "Hansestädte" gibt, ist für die deutschen Verhältnisse ohne Beweiskraft, da sich die Einzelstaaten der USA unter ganz anderen Voraussetzungen und Notwendigkeiten als in Deutschland gebildet haben.

Die deutschen Hansestädte sind seit dem Mittelalter Stätten eines kräftigen, unternehmenden Eigenhandels und eigener Reeder; ihre staatliche Selbständigkeit ist in erster Linie von Persönlichkeiten errungen

worden, die Fernhandelskaufleute waren, und die auf diese Weise sicherstellen wollten, dass sich Bremen, von fremder Landeshoheit unbehindert, ganz diesen besonderen Aufgaben widmen konnte.

Die Abgrenzung der Einzelstaaten im Osten der USA dagegen ist schon bei Beginn der Besiedlung im 17.Jahrhundert vorgenommen. Damals erteilte die englische Krone Handelsgesellschaften oder Einzelpersonen - wie z.B. dem Lord Baltimore für das von ihm nach der damaligen Königin benannte Maryland - Privilegien für bestimmte Gebiete. In diesen entwickelte sich mit zunehmender Besiedlung ein bei Beginn des Unabhängigkeitskrieges schon so fest verwurzeltes Zusammengehörigkeitsgefühl, eine Art Staatsbewusstsein, dass sich kein Einheitsstaat, sondern die "Vereinigten Staaten" bildeten. Die Grenzen der ursprünglichen 13 Staaten sind in der Folgezeit - von der Loslösung West-Virginias im Sezessionskriege abgesehen - nicht verändert worden. Die Grenzen der später hinzutretenden Staaten ergaben sich aus dem Fortschreiten der Besiedlung.

Als sich die ersten Bundesstaaten entwickelten, waren ein eigener kapitalkräftiger Aussenhandel und eine eigene Handelsflotte nur erst in Anfängen vorhanden und somit kein Anlass gegeben, um ihrer besonderen Pflege wegen staatsrechtliche Selbständigkeit bestimmter Plätze vorzusehen. Es fehlte also jene besondere Interessenlage, die in Deutschland zur Bildung unabhängiger Hansestädte geführt hat, und die auch heute noch gegeben ist.

3.) In England ist kein Ort des Landes weiter als 120 km von der Meeresküste entfernt. Hier treten die Besonderheiten des Seehafens und des Seeverkehrs von

früher Jugend an jedem Bürger eindringlich ins Bewusstsein. Das Britische Commonwealth erstreckt sich über alle Ozeane; die Ereignisse und Entwicklungen in fremden Kontinenten berühren jeden einzelnen Engländer ungleich mehr als etwa den einzelnen Deutschen. So ist ganz England von "maritimem" Geist erfüllt.

Ähnlich liegen die Verhältnisse auch in den Niederlanden, deren Häfen die Hauptwettbewerber der deutschen Nordseehäfen sind, und in dem so stark exportorientierten Belgien mit seinem grossen afrikanischen Besitztum.

Dagegen ist die grosse Mehrzahl der Deutschen ihrer ganzen Wesensart und ihrem Denken nach vorwiegend "kontinental" eingestellt, und "kontinentale" Probleme und Notwendigkeiten bilden den Hauptgegenstand der deutschen Geschichte. Die Hansestädte vertreten in Deutschland das "maritime" Element. Sie bringen die besonderen Beziehungen zur Schiffahrt und zum Aussenhandel in die Vielgestaltigkeit des deutschen Lebens. Ihre besondere Art, die Probleme zu sehen, muss bei der Willensbildung des Bundes zur Geltung kommen. Für die Hansestädte besteht angesichts der föderativen Verfassungsstruktur Deutschlands die Eigenstaatlichkeit nicht in der Unterstellung unter ein sachverständiges Fachministerium des Bundes, das die Hafen- und Schiffahrtsprobleme genau kennt, sondern in der Eingliederung in ein vorwiegend agrarisch-binnenwirtschaftliches, der See- und Aussenwirtschaft recht fern stehendes anderes Bundesland.

4.) Zum Unterschied von den ausländischen Seehäfen kommt für die Hansestädte noch folgender Gesichtspunkt hinzu: Gewiss stehen auch die einzelnen englischen, amerikanischen, französischen Seehäfen miteinander im Wettbewerb. Aber in diesen Ländern fliesst der ganz

überwiegende Teil der seewärtigen Ein- und Ausfuhr über die nationalen Seehäfen. Es ist z.B. vom englischen Standpunkt aus gleichgültig, ob London oder Liverpool, Glasgow oder Hull an diesem Verkehr einen etwas grösseren oder geringeren Anteil haben; vom amerikanischen Standpunkt aus ist es ebenfalls gleichgültig, mit welchem Prozentsatz etwa New York oder Baltimore oder Boston an der seewärtigen Ein- und Ausfuhr beteiligt sind.

Ähnlich ist die Situation auch für die Niederlande und Belgien. Antwerpen ist ohnehin der dominierende Seehafen seines Landes, und für die niederländische Ein- und Ausfuhr sind vom nationalen Standpunkt aus Rotterdam und Amsterdam gleich wertvoll. Der namentlich zwischen Rotterdam und Antwerpen sehr scharfe Wettbewerb geht nicht so sehr um das nationale holländische oder belgische Gebiet, sondern um das deutsche Hinterland.

Die Stellung Deutschlands dagegen ist ganz anders als die der bislang behandelten Staaten, und zwar in dieser Ausprägung einzigartig unter allen aussenhandel- und seeschiffahrttreibenden Nationen. Rein geographisch tendiert ein erheblicher, wirtschaftlich bedeutungsvoller Teil seines Gebietes zu den niederländischen und belgischen Seehäfen. Diese Situation ist in einem Lande mit vorwiegend kontinental eingestellter Bevölkerung und bundesstaatlichem Aufbau gegeben. Würden nicht die selbständigen Hansestädte für die eigene deutsche Seeschiffahrt, die eigenen deutschen Seehäfen, den eigenständigen deutschen Aussenhandel eintreten, so entstände die Gefahr, dass Deutschland auf die Ausübung eigener Funktionen dieser Art mehr und mehr verzichten und zum Hinterland der ausländischen Seehäfen, zum Versorgungsgebiet der ausländischen Schiffahrt und auch des ausländischen Handels würde.

5.) Das soziale Gefüge.

Wie auch der Begriff des "sozialen Gefüges" im Sinne des Art.29 Abs.1 des Grundgesetzes auszulegen sein mag: Bremen hebt sich in seiner gesamten sozialen Struktur eindeutig nicht nur vom nordwestdeutschen Raum, sondern (ähnlich wie Hamburg) vom gesamten übrigen Bundesgebiet ab.

Wohl finden sich auch im Wesen des Bremers die kennzeichnenden Eigenschaften der Niedersachsen und Friesen, die den Kern der bremischen Bevölkerung bilden: nüchtern-realistisches Denken und Handeln, Bedächtigkeit und Sparsamkeit sowie Ablehnung theoretischer Systeme und radikaler Lehren. Die Vorliebe für das Einfamilienhaus, das oft auch der einfache Arbeiter besitzt, und für die Arbeit im Kleingarten, deren Zahl in Bremen grösser als in irgendeiner anderen deutschen Großstadt ist, zeigt niedersächsische Art, wie sie in der Eigentümlichkeit in Großstädten des heutigen Niedersachsens kaum bewahrt wurde.

Vor allem anderen aber ist das soziale Gefüge Bremens von den maritimen Aufgaben bestimmt. Die beständige Verbindung mit fernen Meeren und Ländern hat den Blick der Menschen geweitet und ihr Wesen geformt. Sie haben gelernt, gegenüber fremden Völkern wie gegenüber den eigenen Bürgern Toleranz zu üben; sie jagen nicht utopischen Zielen nach, zeigen aber Wagemut zur rechten Zeit, wenn es ein wirklich grosses Ziel zu erreichen gilt.

Die enge Verbindung mit den grossen seefahrenden Nationen jener Zeit, den Holländern und Engländern, hat viel dazu beigetragen, dass sich Bremen in kirchlicher Beziehung von seiner lutherischen Umgebung absonderte und dem

reformierten Glauben zuwandte. Die besondere Gestaltung der bremischen Kirche mit ihrem Vorherrschen des Laienelements, mit den Personalgemeinden und der unbedingten Glaubens-, Gewissens- und Lehrfreiheit jeder einzelnen Gemeinde ist an anderer Stelle geschildert worden.

In den Hansestädten haben seit Jahrhunderten freie Bürger aktiv an der Regierung des Staates und der Gestaltung des Staatslebens im Sinne echter Demokratie mitgewirkt und in den langen Jahrhunderten der hansischen Geschichte republikanische Tradition begründet und in guten wie in schlechten Zeiten bewahrt.

Dieser republikanischen Tradition entspringt die Ablehnung von Uniformen und Orden sowie der Verzicht auf Adelsprädikate. Nach der Auflösung des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation bestimmte ein Rats- und Bürgerbeschluss vom 29. August 1806:

> "Es ist der bisher jederzeit angenommene Grundsatz, nach welchem Angehörige dieser Stadt so wenig durch fremde Aufträge, als durch fremde Titel, oder durch den Adel irgendeinige Befreiungen oder Vorzüge vor andren, welcher Art dieselbe auch sein mögen, reell oder personell erlangen können, förmlich bestätigt."

Dieser Grundsatz ist in die bremischen Verfassungen von 1849 und 1854 (die bis 1918 gültig blieb) ausdrücklich übernommen und auch nach 1919 beibehalten worden. Aus Adelsgeschlechtern der Umgebung stammende bremische Bürger haben den Adel abgelegt.

Die geschichtliche Darstellung zeigt, wie die Bremer immer wieder gegen ihre Nachbarn, gegen die Versandung ihres Stromes, um ihre Verbindungen zum Hinterland und um ihre staatliche Selbständigkeit kämpfen mussten. So

haben sie gelernt, zusammenzustehen und alle Kräfte in den Dienst ihres Gemeinwesens zu stellen.

Wenn es um die entscheidenden Fragen der Seeschiffahrt, der Häfen und des Handels geht, haben die Bremer ohne Unterschied der Parteien und Berufe, Kaufleute wie Arbeiter, zu allen Zeiten einmütig zusammengestanden. Auch wenn Vorlagen auf diesen Gebieten erhebliche finanzielle Opfer und Lasten mit sich brachten, sind sie in der bremischen Bürgerschaft stets einstimmig, meist sogar ohne Diskussion, angenommen worden.

Auch die Tatsache, dass Bremen von aussen kommende Menschen schnell in seinen Bann zieht und assimiliert, ist ein Zeichen dafür, dass das soziale Gefüge des Stadtstaates noch von lebendigem, echtem Gemeinschaftsgefühl seiner Bürger bestimmt wird.

6.) Grösse und Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Erfüllung der dem Lande obliegenden Aufgaben:
Die Verwaltungs-, Wirtschafts- und Finanzkraft.

a) Verwaltungskraft.

Die Hansestädte haben seit jeher ihre ganze Verwaltungskraft sowohl innerhalb der eigenen Verwaltung als auch bei der Vertretung ihrer Interessen beim Bund frei von Bindungen an binnenländische Interessen auf ihre speziellen Aufgaben gerichtet. Nur eine Verwaltung, die auf übersehbarem Raum wirtschaftliche, kommunale und Landesentscheidungen treffen kann und - soweit erforderlich - jederzeit die Möglichkeit besitzt, ihre Interessen bei den Zentralinstanzen unmittelbar zu vertreten, kann sich den ständig wechselnden Anforderungen, die ein Seehafen stellt, gewachsen zeigen. Seit Jahrhunderten stehen die gleichen Aufgaben im Mittelpunkt der gemeinsamen Arbeit von Bürgerschaft, Senat und

Wirtschaft; sie haben das Wissen und die Fähigkeiten der Menschen geformt und zu Methoden der Verwaltungstätigkeit geführt, die den besonderen Notwendigkeiten einer Seehafenwirtschaft entsprechen. Keine zeitraubenden Instanzenzüge hindern die schnelle Entscheidung, die oft in wenigen Stunden erreicht werden muss und wird. Kaufmannschaft, wirtschaftliche Selbstverwaltung, Parlament, Kommunal- und Staatsverwaltung sind in einem Umfange persönlich und sachlich miteinander vertraut, wie es in einem grösseren Lande niemals der Fall sein könnte. Bei einer etwaigen Eingliederung der Hansestädte in ein grosses Land ginge die Einheit der örtlichen Entscheidungsgewalt verloren, die Kompetenz für alle Landesangelegenheiten würde bei einer vorwiegend anderen Interessen verpflichteten, mit den örtlichen Verhältnissen sachlich und personell weit weniger vertrauten Landesregierung liegen.

Von entscheidender Bedeutung für die Wahrung der den Hansestädten obliegenden Wirtschaftsinteressen und eine wesentliche Grundlage ihrer Verwaltungskraft ist das Recht, mit den Bundesorganen unmittelbar verkehren zu können und im Bundesrat Stimm- und Initiativrecht zu besitzen. Neben den örtlichen Vorkehrungen zur Förderung von Handel, Schiffahrt und Verkehr sind - wie schon geschildert - die Massnahmen des Bundes auf diesen Gebieten von grundlegender Bedeutung. Von der Art seiner Massnahmen hängt es im wesentlichen ab, ob die Hansestädte als Seehafen- und Aussenhandelsplätze gedeihen können oder ob sie im Wettbewerb mit den grossen Auslandshäfen unterliegen. Eine laufende Abstimmung und gegenseitige Beratung über die vielfältigen und dauernd wechselnden Gegebenheiten des Aussenhandels- und Seeverkehrs ist aber nur dann zum

Nutzen ganz Deutschlands wie der Hansestädte möglich, wenn die auf beiden Seiten beteiligten Fachleute ständig und ohne Einschaltung von Zwischeninstanzen miteinander verkehren können. Keine Landesregierung, für die die Belange einer Hansestadt neben der Masse binnenländischer Aufgaben nur eine geringe Bedeutung haben könnte, würde diese Fragen mit gleicher Durchschlagskraft und Schnelligkeit vortragen können.

Aber nicht nur den Hansestädten selbst nützt die Bundesunmittelbarkeit, auch der Bund erhält durch den unmittelbaren Vortrag der aus ständiger praktischer Erfahrung stammenden Anregungen Impulse und Grundlagen für seine Tätigkeit auf allen Gebieten der internationalen Zusammenarbeit.

b) Wirtschaftskraft.

Bei der Beurteilung der bremischen Wirtschaftskraft ist von den besonderen Aufgaben der Hansestadt auszugehen. Es ist zu prüfen, ob die bremische Wirtschaftskraft diese Aufgaben im notwendigen Umfange erfüllen kann.

Gerade die vier für Bremen entscheidenden Wirtschaftszweige - Seeschiffahrt, Aussenhandel, Hafen und Hochseefischerei - sind durch den Krieg und seine Folgen sehr schwer getroffen worden. Die deutsche Handelsflotte sowie ein grosser Teil der Hochseefischereiflotte sind verlorengegangen, die Auslandsniederlassungen des deutschen Handels beschlagnahmt worden, die Hafenanlagen waren bei Kriegsende ebenso wie die wesentlichen Wohngebiete und viele industrielle Betriebe beider Städte zerstört, die Häfen durch Wracks und Minen unbrauchbar gemacht worden; Deutschland konnte einen eigenen Aussenhandel erst sehr spät und zunächst unter sehr einengenden Beschränkungen wieder aufnehmen, und die alliierten Schiffbauverbote und -beschränkungen fielen erst am 26.Juli 1951.

So stand die bremische Wirtschaft nach dem Kriege vor besonders schweren Aufgaben, an denen sie ihre Kraft zeigen konnte und musste.

Die bremische Wirtschaft hat gezeigt, dass sie auch heute ihre Aufgaben voll erfüllt.

Bremen ist weiterhin Handelshafen mit starkem Eigenhandel geblieben. Gerade die für Bremen typischen Zweige des Importhandels haben zwar angesichts der hohen Steuerprogression ihre alte Kapitalkraft noch nicht wieder gewinnen, aber doch ihre alten Funktionen voll wieder aufnehmen und mit dem Wiederaufbau ihrer Auslandsniederlassungen tatkräftig beginnen können.

Die bremische Industrie hat ebenfalls ihren Wiederaufbau tatkräftig durchführen können, obwohl die Schiffbaubeschränkungen gerade Bremens wichtigste Industrie, den Schiffbau, lange behinderten. Die Zahl der Beschäftigten hat nahezu den Stand der Vorkriegszeit wieder erreicht. In der gesamten Industrie waren gegenüber 77 441 Beschäftigten im Jahresdurchschnitt 1936 am 30.September 1953 (nach den Ergebnissen der Industrie-Berichterstattung, also nur Betriebe mit 10 und mehr Beschäftigten) bereits wieder 75 854 Personen beschäftigt. Der Schiffbau, bis dahin Bremens Sorgenkind, hatte die Zahl der im Jahre 1936 Beschäftigten bereits überschritten, der Fahrzeugbau auch diejenigen aufnehmen können, die vor dem Kriege in der Luftfahrtindustrie tätig gewesen waren. Dabei liegt das Schwergewicht der bremischen Industrie weiterhin auf den see- und aussenwirtschaftlich orientierten Betrieben.

Die Bremerhavener Hochseefischereiflotte zählt immerhin wieder die Hälfte der Einheiten, die sie vor dem Kriege besass. Dadurch, dass die neuen Fischdampfer wesentlich

grösser und schneller als die früher benutzten sind, ist die Kapazität der Vorkriegszeit jedoch fast ganz wieder erreicht.

Im Rahmen der deutschen Seeschiffahrt hat Bremen seit jeher die Linienfahrt besonders gepflegt. Mit ihrem Wiederaufbau konnte wegen der einschränkenden alliierten Vorschriften für grössere Schiffe erst zuletzt begonnen werden. Trotzdem ist auch hier Beachtliches geleistet worden. Bei Kriegsende bestand die bremische Handelsflotte nur noch aus 25 völlig überalterten Frachtschiffen mit insgesamt 16 800 BRT; sie umfasst heute wieder 222 Frachtschiffe mit 395 888 BRT.

Die bei Kriegsende weitestgehend zerstörten Häfen sind (wenn auch zunächst noch bei geringerer Schuppenfläche als vor dem Kriege) wieder voll funktionsfähig und bewältigen einen grösseren Verkehr als vor dem Kriege (seewärtiger Güterumschlag 1938 = 8 994 000 to, 1952 = 9 731 000 to).

Die bremische Wirtschaftsinitiative strahlt wieder - wie vor dem Kriege - auf den gesamten Unterweserraum aus und ist gerade in der Zusammenarbeit mit den niedersächsischen Unterweserhäfen neue erfolgversprechende Wege gegangen.

So kann uneingeschränkt gesagt werden, dass Bremens Wirtschaftskraft voll zur Erfüllung seiner speziellen Aufgaben ausreicht, dass aber andererseits diese Wirtschaftskraft nur erhalten und weiter ausgebaut werden kann, wenn die staatsrechtliche Selbständigkeit als ihre wesentliche Voraussetzung unangetastet bleibt.

c) Finanzkraft.

Die Begriffe "Grösse" und "Leistungsfähigkeit" können insbesondere im Hinblick auf die Finanzkraft nur im Zusammenhang betrachtet werden.

Die Finanzkraft einer Gebietskörperschaft setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

a) der steuerlichen Leistungsfähigkeit ihrer Bevölkerung und ihrer Wirtschaft,
b) dem Wert und den Erträgnissen ihres Vermögens,
c) ihrer Kreditfähigkeit.

Die Steuerkraft einer Gebietskörperschaft ist nicht von ihrem Gebietsumfang und ihrer Bevölkerungszahl, also ihrer "Grösse", abhängig. Entscheidend ist vielmehr, dass die Finanzkraft zu den Aufgaben der Gebietskörperschaft und den ihr auferlegten Lasten in einem angemessenen Verhältnis steht; andererseits soll sie dieses Mass aber auch nicht in einem unverhältnismässigen Umfange überschreiten.

Die Finanzkraft der Freien Hansestadt Bremen steht in einem angemessenen Verhältnis zu ihren Aufgaben und Lasten. Für die "Steuerkraft" ist dies aus den Zahlen zu entnehmen, die von dem Bundesminister der Finanzen in seinem Schreiben vom 24.2.1953 - II C 4343a - 38/53 bei der Berechnung des Aufbringungsanteils der Freien Hansestadt Bremen für das Rechnungsjahr 1951 gemäss § 21 des Finanzausgleichsgesetzes 1951/52 zugrunde gelegt worden sind.

Der Vergleich der Landessteuereinnahmen 1951 pro Kopf der Bevölkerung (natürliche Einwohnerzahlen) ergibt danach folgende Zahlen:

Bremen	Nordrh.-West.	Württ.-Baden	Nordrh.-Westf. Württ.-Baden zus.
DM 202.08	DM 172.79	DM 174.92	DM 173.28

Die Landessteuerkraftmesszahl der Freien Hansestadt Bremen überschreitet die angegebenen Vergleichsbeträge um DM 28.30. Doch sind hier die Landessteuereinnahmen aus zwei Städten mit den entsprechenden Steuereinnahmen zweier Länder verglichen. In Großstädten wird einerseits die Steuerkraft massiert, aber auf der anderen Seite steht dem auch ein den Durchschnitt ganz erheblich übersteigender Finanzbedarf gegenüber. Berücksichtigt man diesen Umstand, indem man bei der Berechnung der Landessteuerkraftmesszahl Bremens von der veredelten Bevölkerungszahl gemäss § 16 des Finanzausgleichsgesetzes 1951/52 ausgeht, ohne zunächst die im letzten Satz des § 16 vorgesehene Reduzierung vorzunehmen, so ergibt sich eine Landessteuerkraftmesszahl für Bremen von DM 150.--. Errechnet man die Messzahl unter voller Anwendung des § 16 des Finanzausgleichsgesetzes 1951/52, so erhält man für Bremen eine Landessteuerkraftmesszahl von DM 174.87, die die Messzahl für die beiden Vergleichsländer nicht übersteigt. (Für die beiden Vergleichsländer entspricht die nach § 16 des Finanzausgleichsgesetzes 1951/52 errechnete veredelte Bevölkerungszahl in etwa der natürlichen Bevölkerungszahl).

Bei der Beurteilung der Steuerkraft Bremens ist jedoch weiterhin zu berücksichtigen, dass das bremische Gemeinwesen durch die Seehafenaufgaben einer ständigen, beträchtlichen Sonderbelastung unterliegt.

In § 14 des Finanzausgleichsgesetzes 1951/52 werden die laufenden Hafenlasten mit einem Rechnungsanteil von 12 Mill.DM angesetzt. Tatsächlich sind die Hafenlasten jedoch in der Nachkriegszeit infolge der Kostenerhöhung,

der Kriegszerstörungen und der sonst durch den Krieg veränderten Verhältnisse erheblich gewachsen. Sie betrugen ohne Aufwendungen für Kriegsschädenbeseitigung und Investitionen

1949 = 27,24 Mill. DM
1950 = 23,25 Mill. DM
1951 = 19,30 Mill. DM,

das sind 1951 DM 33.22 pro Kopf der Bevölkerung.

Die Landessteuerkraftmesszahl Bremens liegt unter Berücksichtigung der Hafenlasten knapp im Bundesdurchschnitt und unter der Messzahl der beiden Vergleichsländer. Hieran würde sich auch dann nichts ändern, wenn die Gemeindesteuereinnahmen mit in den Vergleich einbezogen würden, da die Gemeindesteuerkraft Bremens nur in etwa der Gemeindesteuerkraft vergleichbarer Großstädte entspricht und daher nicht über die Deckung des allgemeinen kommunalen Finanzbedarfs hinaus zur Deckung der Hafenlasten herangezogen werden kann. Bremen erfüllt somit im Interesse der Gesamtheit durch die Unterhaltung und den Betrieb seiner Häfen im Vergleich zu den übrigen Ländern eine echte zusätzliche Aufgabe.

Daraus folgt, dass die Finanzkraft Bremens, gemessen an seiner Steuerkraft, zwar noch in einem angemessenen Verhältnis zu seinen Aufgaben und zu seiner Grösse steht, dass aber die Finanzkraft Bremens bei normaler Erfüllung seiner Aufgaben nicht den Zuschussbedarf eines bestehenden oder neu zu bildenden Landes bei Eingliederung in ein solches verringern kann. Bremen gehört dementsprechend auch seit 1951 im horizontalen Finanzausgleich weder zu den aufbringungspflichtigen noch zu den empfangsberechtigten Ländern, ein deutlicher Beweis, dass in Bremen Finanzkraft und Aufgaben miteinander in Einklang stehen.

Weiter ist zu prüfen, ob die Eingliederung Bremens in einen grösseren Gebietsverband zu einer wesentlichen Ersparnis an Verwaltungskosten führt oder den Zuschussbedarf verringert. Das ist nicht der Fall.

Die Verwaltungsaufgaben Bremens sind weit überwiegend kommunaler Art und Aufgaben der Hafenverwaltung, deren Umfang in jedem Falle unverändert bliebe; zudem werden die Landes- und Kommunalaufgaben Bremens weitgehend in Personalunion bearbeitet. Ein Wechsel der Zuständigkeit für einzelne Aufgaben und Verwaltungszweige würde den Zuschussbedarf nicht verringern sondern nur verlagern. Es müsste sogar insgesamt mit einer gewissen Erhöhung der Verwaltungskosten gerechnet werden, da ein grösseres Land bei Eingliederung Bremens zumindest bei seinen obersten Landesbehörden neue Dienststellen einrichten müsste, um die Bremen betreffenden besonderen Aufgaben zu bearbeiten, ohne dass in Bremen bestehende örtliche Verwaltungseinrichtungen wegfallen könnten.

Die sich in der Steuerkraft ausdrückende Finanzkraft Bremens reicht also aus, um die Bremen obliegenden Aufgaben zu erfüllen; sie lässt aber keinen Spielraum, um den Zuschussbedarf eines anderen oder neu zu bildenden Landes spürbar zu vermindern oder gar zu decken.

Im Hinblick auf eine etwaige Neugliederung des Nordwestraumes ist der Zusammenschluss von Bremen und Niedersachsen und auch die Zusammenfassung Hamburgs, Bremens, Niedersachsens und Schleswig-Holsteins in einen Nordweststaat erörtert worden. Die Steuerkraft von Niedersachsen und Schleswig-Holstein liegt z.Zt. beträchtlich unter dem Bundesdurchschnitt. Aber auch die Steuerkraft eines Landes Niedersachsen/Bremen oder eines Nordweststaates würde - im letzteren Falle auch bei Berücksichtigung der relativ hohen Steuerkraft Hamburgs -

den Bundesdurchschnitt nicht erreichen. Die Steuerkraft der Hansestädte würde also entscheidend gemindert und die Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben damit unmöglich, ohne dass das neue grössere Land dadurch auch nur eine dem Bundesdurchschnitt entsprechende Finanzkraft erlangte. Die Hansestädte können über den bereits bestehenden Ausgleich der Steuerkraft durch das Steuer-Zerlegungsgesetz vom 29.3.1952 und den Gewerbesteuer-ausgleich hinaus nicht zur Behebung der Finanzschwäche anderer Länder beitragen.

Die Verwaltung und der Ausbau der Häfen ist, wie die geschichtliche Entwicklung gezeigt hat, eine natürliche Selbstverwaltungsaufgabe der Hansestädte, die nur in eigener finanzieller Verantwortung mit dem grösstmöglichen Erfolg und damit zum Nutzen der Gesamtheit erfüllt werden kann. Jede andere Lösung würde angesichts der starken internationalen Konkurrenz die Leistungsfähigkeit der hansestädtischen Wirtschaftskörper herabsetzen und damit auch ihre Finanzkraft schnell schwächen.

Die finanziellen Auswirkungen würden das sodann verantwortliche Land und den Bund in Mitleidenschaft ziehen. Höhere Finanzzuweisungen müssten beansprucht werden; die Einnahmen des Bundes aus Zöllen und Verbrauchssteuern, sein Anteil an der Einkommen- und Körperschaftssteuer in Bremen würden absinken. Die fruchtbaren wirtschaftlichen Ausstrahlungen Bremens würden geschwächt.

Eine solche Entwicklung würde zwangsläufig auch die anderen Grundlagen der Finanzkraft Bremens, nämlich den Wert des Vermögens und die Vermögenserträgnisse sowie die Kreditfähigkeit beeinträchtigen.

Das Vermögen Bremens besteht in erster Linie in seinen Hafenanlagen. Können diese nicht in dem notwendigen Umfange unterhalten und verbessert werden, so sinkt der Wert dieses Vermögens, und seine Erträgnisse vermindern sich.

Auch die Kreditfähigkeit Bremens beruht in erster Linie auf seiner Stellung als Hafen- und Schiffahrtsstadt und seiner Selbständigkeit. Hafenbauten als werbende Anlagen werden normalerweise auf dem Kreditwege finanziert. Dieser Weg, der für Bremen in normalen Zeiten stets von besonderer Bedeutung war, und auf dem die ersten Schritte jetzt wieder getan sind, muss in Zukunft weiter begangen werden. Aber gerade um ihn wirksam ausnutzen zu können, bedarf Bremen der uneingeschränkten Handlungs- und Entschlussfreiheit. Bremens Erfahrungen im Auslandskredit haben gezeigt, dass die Kreditfähigkeit einer kleinen, aber international bekannten und anerkannten Gebietskörperschaft mit übersichtlichen Finanz-, Vermögens- und Verwaltungsverhältnissen grösser ist als die eines ausgedehnten Verbandes mit für das Ausland unübersichtlicheren oder unbekannten Verhältnissen.

In der Geschichte Bremens sind sich Regierung und Parlament ohne Rücksicht auf die jeweilige politische Konstellation stets darin einig gewesen, dass die Aufwendungen für den Seehafen den Rang vor allen anderen Aufwendungen einzunehmen haben. Die folgenden Zahlen zeigen, dass Bremen seine finanzielle Leistungsfähigkeit zu Gunsten des Hafens bis zur äussersten Grenze ausschöpfen musste und auch weiterhin in Anspruch nehmen muss.

Bremen wendete von 1890 - 1917 (1905: 212 000 Einwohner) ohne Berücksichtigung der Kosten für die laufende Unterhaltung und den Betrieb 229,2 Mill.Mark für den

Hafen- und Strombau auf. Nur in den Häfen wurden bis zum Jahre 1940 über 300 Mill.Mark, davon allein in den Jahren 1924 - 1940 = 132 Mill.RM, investiert. Von 1945 bis zum 20.Juni 1948 wurden für den gleichen Zweck etwa 45 Mill.RM, vom 21.6.1948 bis zum 31.3.1953 DM 120 Mill. weit überwiegend für die Beseitigung von Kriegsschäden aufgewendet. Daraus geht hervor, dass Bremen seine ganze Kraft auf seine überregionalen Aufgaben als Hafenstadt konzentriert hat. Insbesondere sind die Bremen bis 1949 zufliessenden Einnahmen aus Verbrauchssteuern und Monopolen neben sonst verfügbaren Mitteln zum Wiederaufbau der zerstörten Häfen und damit für ganz Deutschland dienende Anlagen verwendet worden.

Die Investitionsaufwendungen (ohne Stadtgebiet Bremerhaven) zu Lasten der Haushalte der Freien Hansestadt Bremen und der Stadtgemeinde Bremen haben in Mill. DM betragen:

Hafen	120
Wohnungsbau	97,06
öffentliche Gebäude	31,9
Schulbauten	30,41
Strassen, Plätze, Brücken	19,42
Kanalbau	10,37
Flughafen	7,79
Sonstiges	20,84.

Trotz eines Kriegszerstörungsgrades (für den horizontalen Finanzausgleich nach dem Grundsteuerausfall berechnet) von

1950 noch 42,2 % und
1951 noch 35,4 %

beträgt der Investitionsaufwand für die Häfen mehr als ein Drittel der Gesamtinvestitionen.

Trotzdem ist es notwendig, die Investitionen in den Häfen zwecks Beseitigung der Kriegsschäden noch bedeutend zu erhöhen. Der Güterumschlag in den Bremer Häfen hat 1952 den Vorkriegsstand erreicht bzw. überschritten. Dagegen macht die verfügbare Schuppenfläche jedoch erst wieder 61 % der 1938 verfügbaren Fläche aus. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den übrigen Hafenanlagen.

In diesem Zusammenhang ist weiterhin auf die so erfolgreiche Förderung des Schiffbaues, der Fischerei, der Fischwirtschaft, der Kanalisierung der Mittelweser u.a.m. durch Bremen zu verweisen, die erhebliche finanzielle Aufwendungen (teils unmittelbar, teils in Form von Krediten oder Bürgschaften) gefordert hat.

Die grossen Anforderungen finanzieller Art, denen Bremen gegenübersteht, können nach alledem nur, wenn die Finanzkraft Bremens erhalten bleibt, in den kommenden Jahren erfüllt werden.

Auch unter dem Gesichtspunkte der Finanzkraft kann Bremen seine Aufgaben voll erfüllen. Dagegen würde seine Eingliederung in ein grösseres Land dem Grundgedanken des Art.29 Abs.1 Satz 2 des Grundgesetzes widersprechen.

7.) Das Verhältnis zu Hamburg, Cuxhaven, Emden und anderen europäischen Häfen.

a) Das Verhältnis Bremens zu Hamburg wird durch die gleiche Stellung als Freie Hansestädte, die gemeinschaftliche jahrhundertelange geschichtliche Entwicklung und die übereinstimmenden Aufgaben und Probleme bestimmt. Für beide Hansestädte stehen Seeschiffahrt, Aussenhandel, Hafen und Hochseefischerei im Mittelpunkt allen Denkens und Handelns; beide vertreten dieselben Anliegen gegenüber dem Bund; beide verwenden einen massgeblichen Teil

ihrer finanziellen Mittel für den Wiederaufbau der Häfen und der Handelsflotte. In beiden Hansestädten lebt dieselbe "maritime" Einstellung, dieselbe jahrhundertealte republikanische Tradition. So fühlen sich Bremen und Hamburg in allen grossen und entscheidenden Fragen zusammengehörig.

Hieran ändert auch der Umstand nichts, dass die beiden Hansestädte, soweit der Verkehr in Frage kommt, miteinander im Wettbewerb stehen.

b) Cuxhaven ist der zweitgrösste deutsche Fischereihafen. In ihm dominiert die "Nordsee Hochseefischerei A.G.", die ihren Sitz in Bremerhaven hat. Insofern kann nur bedingt von einer Konkurrenz beider Fischereihäfen gesprochen werden. Beide Plätze arbeiten gut und eng zusammen.

c) Emdens Aufschwung zu seiner heutigen Stellung wurde entscheidend durch den Bau des Dortmund-Ems-Kanals und die Übernahme der Häfen durch den preussischen Staat beeinflusst. Im Unterschiede zu den Hansestädten ist Emden ein typischer Massengutumschlagshafen für Kohle und Erz, die 90 % seines Verkehrs ausmachen. Noch wesentlicher ist, dass Emden ein reiner Umschlagshafen ist; ein Eigenhandel, wie er für die beiden Hansestädte typisch ist, hat sich dort nicht entwickeln können.

Im Massengutumschlag besteht zwischen Emden und Bremen Wettbewerb. Im Laufe der Zeit hat sich jedoch eine gewisse Arbeitsteilung herausgebildet. In Bremen wird zur Hauptsache Kohle umgeschlagen, die von nicht am Kanal liegenden Zechen stammt und mit der Eisenbahn kommt; die bremischen Umschlagsgeräte behandeln die Kohle besonders schonend. Auch das in Bremen umgeschlagene Erz wird grösstenteils mit der Eisenbahn weiter transportiert. Dagegen ist Emdens Hauptverbindung mit seinem Hinterlande der Dortmund-Ems-Kanal.

d) Die deutschen Nordseehäfen und besonders Bremen haben niemals gefordert, eine Art Monopol für die deutsche seewärtige Ein- und Ausfuhr zu erhalten. Sie haben sich niemals dagegen gewandt, dass die niederländischen und belgischen Seehäfen in den Mündungen von Rhein, Maas und Schelde ihren Anteil, vor allem am Verkehr aus dem linksrheinischen Gebiet und den unmittelbar am Rhein, an seinen Nebenflüssen und Kanälen gelegenen Plätzen erhalten. Die deutschen Seehäfen können jedoch keinen Totalitätsanspruch der niederländischen und belgischen Häfen auf den Verkehr mit dem Westen und Südwesten Deutschlands anerkennen. Es liegt nach Meinung Bremens im nationalen Interesse, dass den deutschen Seehäfen durch geeignete Massnahmen die Möglichkeit des Wettbewerbs in diesem umstrittenen Gebiet auch weiterhin gegeben bleibt.

8.) Das Verhältnis zu Niedersachsen.

Das Verhältnis zu Niedersachsen, d.h. geschichtlich zu Oldenburg und Hannover (bzw. später Preussen), ist in der Vergangenheit häufig von dem Gegensatz der natürlichen Interessen bestimmt gewesen. Wie die Geschichte Bremens lehrt (s.Anl.A), hat es sich lange Zeit hindurch der landesherrlichen Ansprüche und Massnahmen seiner Nachbarn auf vielfältige Weise erwehren müssen, um seine Seehafen- und Welthandelsposition gegenüber den binnenländisch-agrarischen Interessen seiner unmittelbaren Umgebung wahren zu können. Doch hat es andererseits auch nicht an Perioden gegenseitigen Verständnisses gefehlt, wie insbesondere die Abtretung des Gebietes an der Unterweser im Zusammenhang mit der Gründung Bremerhavens zeigt.

Die Basis fruchtbarer Zusammenarbeit zwischen Niedersachsen und Bremen kann nur in der Anerkennung der wesensverschiedenen Aufgabenstellung beider Gebiete

bestehen: hier der maritimen Belange Bremens, dort der vorwiegend binnenwirtschaftlichen Interessen Niedersachsens. So sehr Bremen seine staatliche Selbständigkeit als Grundlage für die Erfüllung seiner besonderen gesamtdeutschen Aufgabe ansehen muss, so sehr ist es nach Klärung der raumpolitischen Situation in seinen Randgebieten und an der Unterweser von der Notwendigkeit enger Zusammenarbeit mit Niedersachsen als ganzem und insbesondere den Bremen umgebenden niedersächsischen Kreisen überzeugt. Hat Bremen doch stets seine staatsrechtliche Selbständigkeit nicht um einer gegenwartsfremden Partikularsouveränität willen verteidigt und ist es doch deshalb, wo dies ohne Gefahr für seine see- und handelsgebundenen Aufgaben möglich war, schon im Interesse rationeller Erledigung der öffentlichen Aufgaben immer zur Zusammenarbeit auf breiterer räumlicher Basis bereit gewesen.

Bremen arbeitet daher auf vielen Gebieten der allgemeinen Verwaltung, teils auf Grund von Verträgen und Verwaltungsvereinbarungen, teils in formlosen Vereinbarungen mit Niedersachsen und den umliegenden Kreisen so zusammen, als wäre eine Landesgrenze nicht vorhanden. Daraus einige Beispiele:

Der unter Beteiligung beider Regierungen auf Grund des Unterweser-Verkehrsabkommens gebildete Unterweserhäfen-Verkehrsausschuss behandelt gemeinsame Seehafenfragen der bremischen und niedersächsischen Häfen. Er setzt damit die Arbeit fort, die der zunächst formlos gebildete Unterweserhäfen-Ausschuss seit mehreren Jahren erfolgreich leisten konnte. Es besteht eine Vereinbarung über die einheitliche Verwaltung der Strandungsangelegenheiten im Gebiete der Unterweser und Aussenweser vom 8.4.36. Über die Mittelweser-Kanalisierung und das Unterweser-Verkehrsabkommen wird an anderer Stelle berichtet. Die

Statistiken über den Seeverkehr der Häfen Brake und Nordenham werden vom Bremer Statistischen Landesamt erstellt; das gleiche gilt für die Statistik der Deviseneinnahmen. Die Befugnisse des seit Jahren nicht mehr besetzten Seeamtes Brake werden vom Seeamt Bremerhaven wahrgenommen. Laufende Zusammenarbeit findet auf den Gebieten der Landesplanung und aller sonstigen grenzüberschreitenden Bauprojekte statt. Das Aussenhandelskontor Bremen regelt alle Schiffahrtsangelegenheiten der niedersächsischen Häfen Brake, Nordenham, Wilhelmshaven, Emden und Cuxhaven; es führt in den gleichen Häfen die Devisenüberwachung und -prüfung der Schiffahrtsfirmen durch; es übernimmt die Devisenzuteilung für Gebiete, die an der Peripherie Bremens und verkehrsungünstig zu Hannover liegen. Die Bremische Landesgesundheitsverwaltung hat den quarantäneärztlichen Dienst für Seeschiffe und den Hafengesundheitsdienst in Nordenham und Brake, die Wasserschutzpolizei Bremens den Dienst auf der ganzen Unterweser übernommen. Die Staatl.Chemische Untersuchungsanstalt in Bremen führt für die Kreise des Reg.Bez.Stade die lebensmittelpolizeilichen Untersuchungen durch. Mit verschiedenen niedersächsischen Gemeinden bestehen Gastschulverträge; Berufsschulpflichtige aus bestimmten niedersächsischen Kreisen können ihre Berufsschulpflicht in Bremen ableisten. Das Amt für Bodenforschung in Hannover hat die Aufgaben einer geologischen Landesanstalt für Bremen übernommen; das Oberbergamt Clausthal-Zellerfeld und das Bergamt in Hannover sind für Bremen als Bergbaubehörden tätig. Für die Durchführung der Fischereiaufsicht in den Küstengewässern ist als gemeinsame niedersächsisch-bremische Behörde das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven errichtet. Durch Vereinbarungen geregelt ist

die Zusammenarbeit der Schutz- und Kriminalpolizei.

9.) Die psychologische Einstellung der Bevölkerung.

Der fremde Besucher Bremens sagt oft ungefragt bei seinem Fortgang, dass ihm die eigenartige Geschlossenheit der Auffassung aller Bevölkerungskreise über die Lebensgrundlagen und -notwendigkeiten der Stadt aufgefallen sei. Und in der Tat findet sich beim Kaufmann wie beim Arbeiter, beim Politiker und dem Beamten fest verwurzelt die Überzeugung, dass Hafen, Schiffahrt und Aussenhandel die gemeinsame Aufgabe und das Schicksal aller Menschen dieser Stadt bestimmen; alle wissen, dass die Fragen, die diese Existenzgrundlage Bremens betreffen, allen anderen voranzugehen haben. Dem einzelnen erscheint die Gefährdung der Lebensgrundlagen der Stadt als Bedrohung auch seiner persönlichen Existenz. Dass fast alle Vorlagen, welche den Hafen und den Seeverkehr angehen, von der Bürgerschaft ohne Rücksicht auf sonstige politische Gegensätze mit überwältigender Mehrheit - selbst wenn sie, wie meist, einschneidende finanzielle Massnahmen betreffen - angenommen zu werden pflegen, ist der sichtbare Ausdruck für die Einstellung der gesamten Bevölkerung. Über 165 Mio RM/DM wurden nach dem Kriege für den Wiederaufbau der Hafenanlagen bewilligt, und zwar überwiegend in einer Zeit, als noch nicht einmal feststand, ob Deutschland Schiffahrt und Aussenhandel wieder in grösserem Umfange erlaubt sein werde. Dieses Geld wurde investiert, obwohl grosses soziales Elend und ungeheure Wohnungsnot herrschte und die Aufwendung aller Mittel allein für diese Zwecke nahegelegen hätte. Doch jeder wusste, dass ohne den Wiederaufbau der Häfen auch jeder andere Wiederaufbau auf die Dauer erfolglos bleiben würde, und der Vorrang des Hafenbaus wurde als etwas Selbstverständliches empfunden.

Geschichte und Gegenwart haben den Bremer aber auch gelehrt und seinem Bewusstsein eingeprägt, dass die staatsrechtliche Selbständigkeit und Bundesunmittelbarkeit die entscheidende Voraussetzung für die erfolgreiche Tätigkeit in dem besonderen Wirkungskreis seiner Hansestadt ist; denn nur sie erlaubt ihm, unbehindert von sachfremder regionaler Beeinflussung alle Kraft auf seine seit Jahrhunderten unveränderten Aufgaben zu richten und sich insoweit als Sachwalter nicht eines Teilgebietes sondern ganz Deutschlands zu fühlen. Der Vorsitzende der Sachverständigenkommission für die Neugliederung des Bundesgebietes selbst hat es in Gesprächen mit Vertretern aller bremischen Lebenskreise erfahren, wie alle übereinstimmend den Vorrang der Hafen- und Aussenwirtschaftsbelange betonten und die Selbständigkeit Bremens als Voraussetzung für ihre erfolgreiche Bewältigung ansehen. Es kann kein Zweifel bestehen, dass die Bevölkerung, zu einer Abstimmung über die Notwendigkeit der Bundesunmittelbarkeit Bremens aufgerufen, diese mit überwältigender Mehrheit bejahen würde, und dies in dem Bewusstsein, dass es hierbei nicht um eine historische Sentimentalität, sondern um die Bewahrung der Existenzgrundlagen des Stadtstaates und seiner Bürger geht.

10.) <u>Zusammenfassende Schlussbemerkung.</u>

1. a) Für Deutschland in seiner geographischen Lage und wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Weltmarkt sind eigene Seehäfen, eine eigene Flotte und ein schlagkräftiger, welterfahrener Aussenhandel unentbehrlich. Hamburg und Bremen sind die Träger dieser maritimen Interessen Deutschlands. Seehäfen, Seeschiffahrt und Aussenhandel bestimmen seit mehr als einem Jahrtausend ihre besondere Aufgabe.

b) Bremen übt diese Aufgabe für ganz Deutschland aus. Es ist, ebenso wie Hamburg, aber anders als die übrigen deutschen Seehäfen, Sitz eines eigenen starken Aussenhandels und eigener weltbekannter Reedereien.

c) Um diese Aufgaben erfüllen zu können, hat Bremen in seiner ganzen Geschichte kämpfen müssen: gegen die Territorialgewalten der Umgebung, gegen die Versandung der Weser, gegen Behinderung seiner Verbindungen mit dem Hinterland. Unter Aufbietung aller Kräfte und im Zusammenwirken der gesamten Bevölkerung hat es die Schwierigkeiten immer wieder meistern können.

2. a) Die Gründe für die Selbständigkeit Bremens sind seit Jahrhunderten unverändert geblieben. Die Forderung Bremens, seine staatsrechtliche Stellung beizubehalten, gründet sich nicht auf geschichtliche Tradition oder Pietät gegen die Vergangenheit. Vielmehr gilt noch heute die Erfahrung, dass Bremen seine besonderen Aufgaben zum eigenen wie zum Wohle des Ganzen nur lösen kann, wenn es selbständig und mit Reich oder Bund unmittelbar verbunden ist.

b) Bremen hat, sofern nicht das Wachsen der Stadt oder - im Mittelalter - die Sicherheit des Stromes es erforderte, jede gebietliche Erweiterung bewusst abgelehnt, um nicht landwirtschaftliche Gebiete und damit wesensfremde Aufgaben übernehmen zu müssen.

3. a) Bremens Bevölkerung ist überwiegend niedersächsischen Stammes. Jahrhundertelange Tätigkeit in Hafen, Schiffahrt und Aussenhandel hat jedoch einen von der binnenländischen Umgebung wesensverschiedenen Lebensraum mit einem besonderen Menschenschlag entstehen lassen, der auch in politischer (alte republikanische Tradition) und kultureller Hinsicht (z.B. Entwicklung

der kirchlichen und schulischen Verhältnisse) eigene Wege gegangen ist.

b) Der überwiegende Teil der bremischen Bevölkerung übt see- und aussenwirtschaftliche Berufe aus, während die Mehrzahl der Deutschen kontinental eingestellt ist.

c) Die politischen Körperschaften Bremens haben fast immer einstimmige Beschlüsse gefasst, wenn es um Hafen, Schiffahrt und Aussenhandel ging, auch wenn, wie meist, einschneidende finanzielle Opfer erforderlich waren.

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

4. a) Ein moderner Seehafen und Welthandelsplatz kann sich im scharfen Wettbewerb nur behaupten, wenn er alle Kräfte der öffentlichen Einrichtungen und der Wirtschaft auf seine besondere Aufgabe konzentriert.

b) Deshalb wird auch ausländischen Seehäfen im wachsenden Umfange die Stellung autonomer Hafenkörperschaften verliehen. Solche Häfen haben im Ausland die notwendige unmittelbare Verbindung zur Zentralinstanz, da anders als in Deutschland "Länder" als Mittelinstanz fehlen.

c) Keine Regierung eines grösseren nordwestdeutschen Landes könnte und würde sich für Schiffahrt und Aussenhandel im gleichen Masse sachkundig und erfolgreich einsetzen.

5. a) Der weit überwiegende Teil der gesamten Wirtschaft Bremens ist an Hafen und Aussenwirtschaft gebunden.

Bremens Importgüter gehen bis in die fernsten Gebiete Deutschlands; seine Exportwaren werden in allen Teilen des Bundesgebietes produziert.

Die wirtschaftliche Verflechtung mit dem engeren

nordwestdeutschen Raume spielt demgegenüber nur eine untergeordnete, auf das für jede Großstadt übliche Mass beschränkte Rolle.

b) Für die Wahrung der deutschen Seehafenbelange sind neben eigenen Anstrengungen der Hansestädte Massnahmen des Bundes von wesentlicher Bedeutung. Seehafentarifbildung, Exportförderung, Aussenhandelslenkung, Devisenwirtschaft, Bau und Unterhaltung der Wasserstrassen, Finanzierungshilfen für den Wiederaufbau der eigenen Handelsflotte sind Angelegenheiten seiner Kompetenz. Er allein ist berufen, zwischen aussenwirtschaftlichen und binnenländischen Interessen Deutschlands den Ausgleich zu finden.

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

c) Wirtschaftskraft und staatliche Selbständigkeit Bremens stehen in unauflösbarem Zusammenhang; die Preisgabe der letzteren würde daher gegen das Gebot wirtschaftlicher Zweckmässigkeit verstossen.

6. a) Die Wettbewerbsfähigkeit eines internationaler Konkurrenz ausgesetzten Welthafens hängt von der schnellen Anpassung an die ständig wechselnden technischen und ökonomischen Erfordernisse ab; sie durchzuführen ist nur mit erheblichen Mitteln möglich.

b) Auch der laufende Betrieb eines modernen Seehafens erfordert jährlich einen namhaften Zuschuss.

c) Der durch Kriegszerstörungen bedingte Wiederaufbaubedarf der bremischen Häfen beläuft sich noch auf mehr als 100 Mill. DM. Aus eigener Finanzkraft hat Bremen nach dem Kriege bereits über 165 Mill.RM/DM in den Häfen investiert.

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

b) Wichtige finanzpolitische Entscheidungen, die infolge der Einheit von Landes- und Kommunalverwaltung jetzt an Ort und Stelle sachgerecht und schnell getroffen werden können, würden aufgesplittert, mit zeitlicher Verzögerung und von Personen, die mit Seehafenbelangen räumlich und persönlich nicht annähernd gleich vertraut sind, gefällt werden.

c) Die Kreditwürdigkeit Bremens im In- und Auslande, die der Stadtstaat wegen der Überschaubarkeit seiner Verhältnisse und wegen seines internationalen good will seit langem geniesst, würde beeinträchtigt werden.

d) Bremens Selbständigkeit, seine Finanz- und Steuerkraft, seine Kreditwürdigkeit, seine Fähigkeit, über finanzielle Massnahmen an Ort und Stelle schnell entscheiden und damit die Wettbewerbsgrundlagen des Hafens und der von ihm abhängigen Wirtschaft erhalten zu können, stehen in unlöslichem Zusammenhang.

Die Kongruenz zwischen Grösse und Leistungsfähigkeit ist nur gesichert, wenn die staatsrechtliche Stellung Bremens gewahrt wird. Materielle Finanzkraft und eigene Dispositionsfähigkeit würden ohne Nutzen für einen Dritten, wohl aber im Ergebnis zum Schaden der ganzen deutschen Volkswirtschaft verlorengehen, wenn Bremen nicht selbständig bliebe.

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

Sämtliche Voraussetzungen, die ein Bundesland nach Artikel 29 Abs.1 des Grundgesetzes erfüllen muss, sind daher für den Stadtstaat Bremen wie in der Vergangenheit, so auch in der Gegenwart unverändert gegeben.

Denkschrift

zur Frage der staatlichen Selbständigkeit

der

Freien Hansestadt Bremen

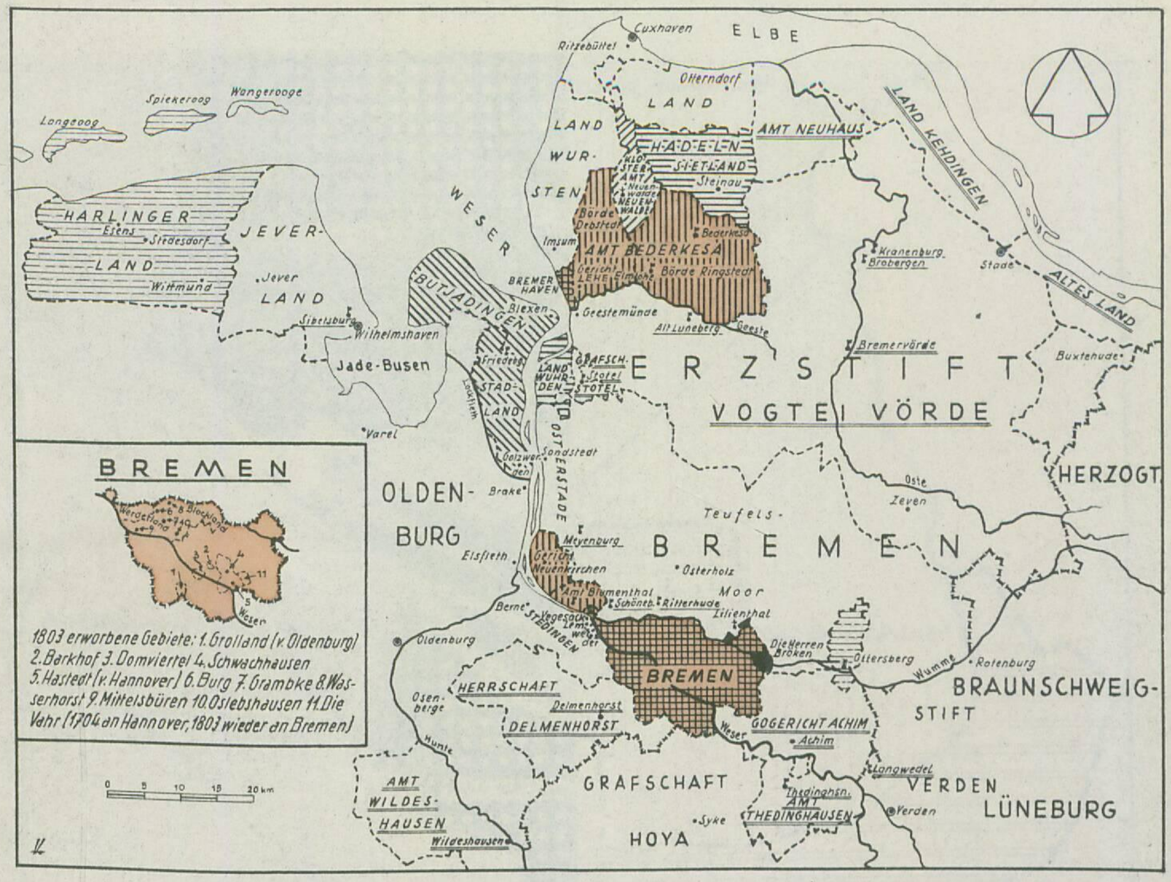
Anlagen 1–12

Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen

30. November 1953

Anlage 1

Bremens Raumentwicklung in mittelalterlicher u. nachmittelalterlicher Zeit –



Staatsgebiet von Bremen bis 1939 (Bremerhaven z.T. schon bis 1654 bei Bremen, seit 1827 vergrößert. Vegesack bis auf Hafen und Hafenhaus 1741 an Hannover, 1803 wieder an Bremen)

Bederkesa und Lehe 1381/1421 - 1654
Blumenthal-Neuenkirchen 1436/1516 - 1741

Butjadingen 1419 - 1424 Schutzherrschaft
Stadland 1384 - 1424 von der Stadt abhängig

Hadelner Sietland 1411 - 1485 im Pfandbesitz der Stadt
Land Wührden 1408 - 1511

Klosteramt Neuenwalde nach 1541 eine Zeitlang Hoheitsrechte der Stadt

Harlingerland 1539 - 1554 von der Stadt abhängig
Ottersberg 1547 - 1562

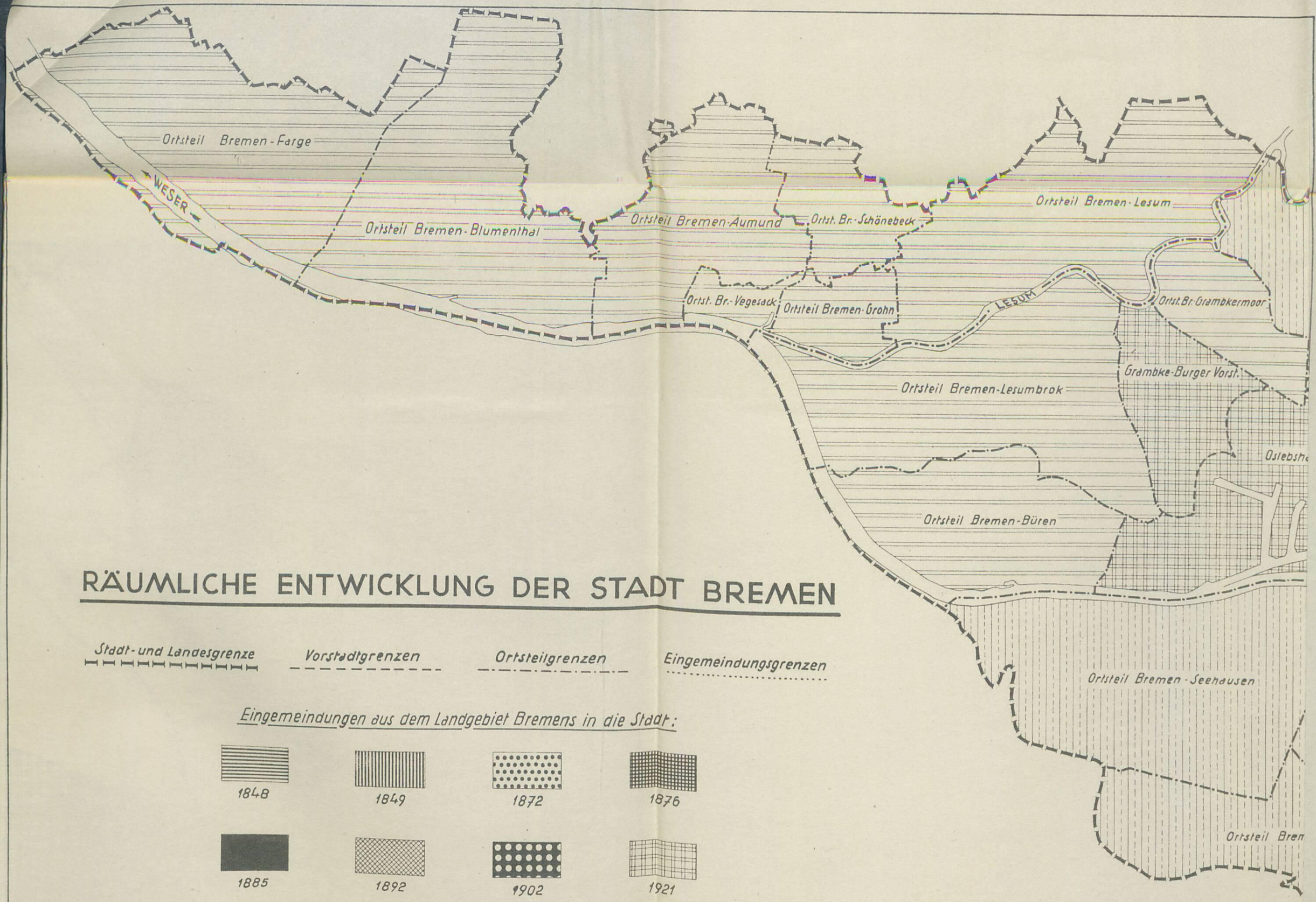
Lemwerder vor 1500 Hoheitsrechte des Hauses Blumenthal

im 19. und 20. Jhdt. für Land an der Geestemündung abgetreten

Bremen und Gebiete, die lange zu Bremen gehörten

Burgen an denen die Stadt im 14. und 15. Jhdt. Öffnungsrechte besaß

Burgen u. Gebiete in denen der Stadt im 14. u. 15. Jhdt. Pfandschaftsrechte zustanden



RÄUMLICHE ENTWICKLUNG DER STADT BREMEN

Stadt- und Landesgrenze

Vorstadtgrenzen

Ortsteilgrenzen

Eingemeindungsgrenzen

Eingemeindungen aus dem Landgebiet Bremens in die Stadt:

1848

1849

1872

1876

1885

1892

1902

1921

1923

1934

1939
einschl. ehemal. preuß. Gebietstle.
(Farge, Blumenthal, Aumund, Grohn, Schönebeck, Lesum, Hemelg., Mahndf.)

1945

Anlage ----

M. 1:50000

WUMME

Ortsteil Bremen-Blockland

Ortsteil Bremen-Borgfeld

Ortsteil Bremen-Lehesterdeich

Ortsteil Bremen-Oberneuland Rockwinkel

user Vorst.

Blocklander Vorst.

Grapelinger Vorst.

Stadtwald

Horner Vorst.

Schwachhauser Vorst.

Walle r Vorst.

Utbremer Vorst.

Bürgerpark

Vahrer Vorst.

Pagentorner Vorst.

Doventors Vorst.

Herdentors Vorst.

Ortst. Bremen-Lankenau

Rablinghs. Vorst.

Sebaldsbrücker Vorst.

Ortst. Br.-Osterholz

Ostertors-

Altstadt

Rathaus

Dom

Vorst.

Hastedter Vorst.

Woltmershauser Vorst.

Neustadt

n-Strom

Werder Vorst.

Suder Vorst.

Ortsteil Br.-Habenhausen

Ortst. Br.-Mahndorf

Ortsteil Bremen-Hemelingen

Neuenlander Vorst.

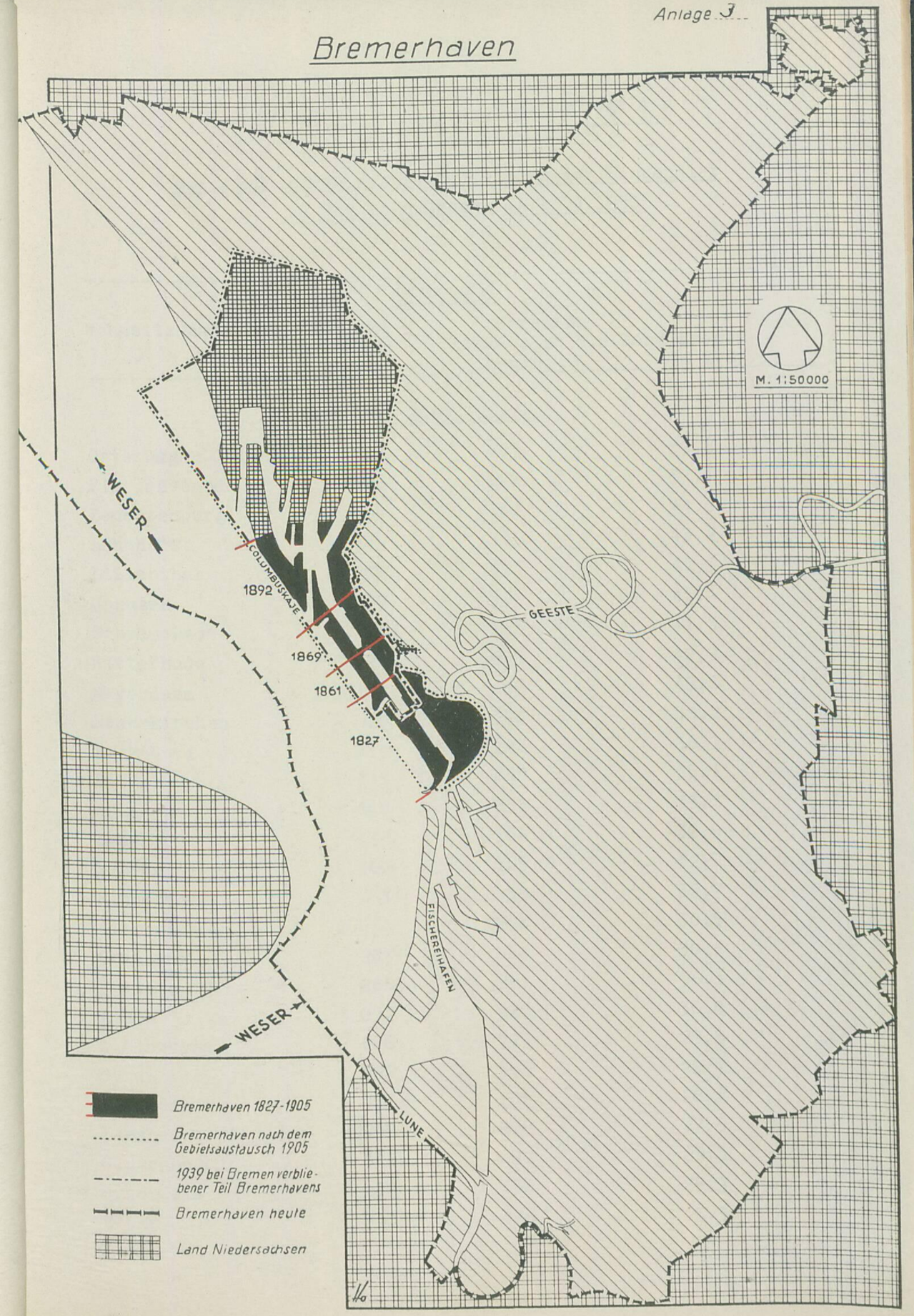
Ortsteil Bremen-Huchting

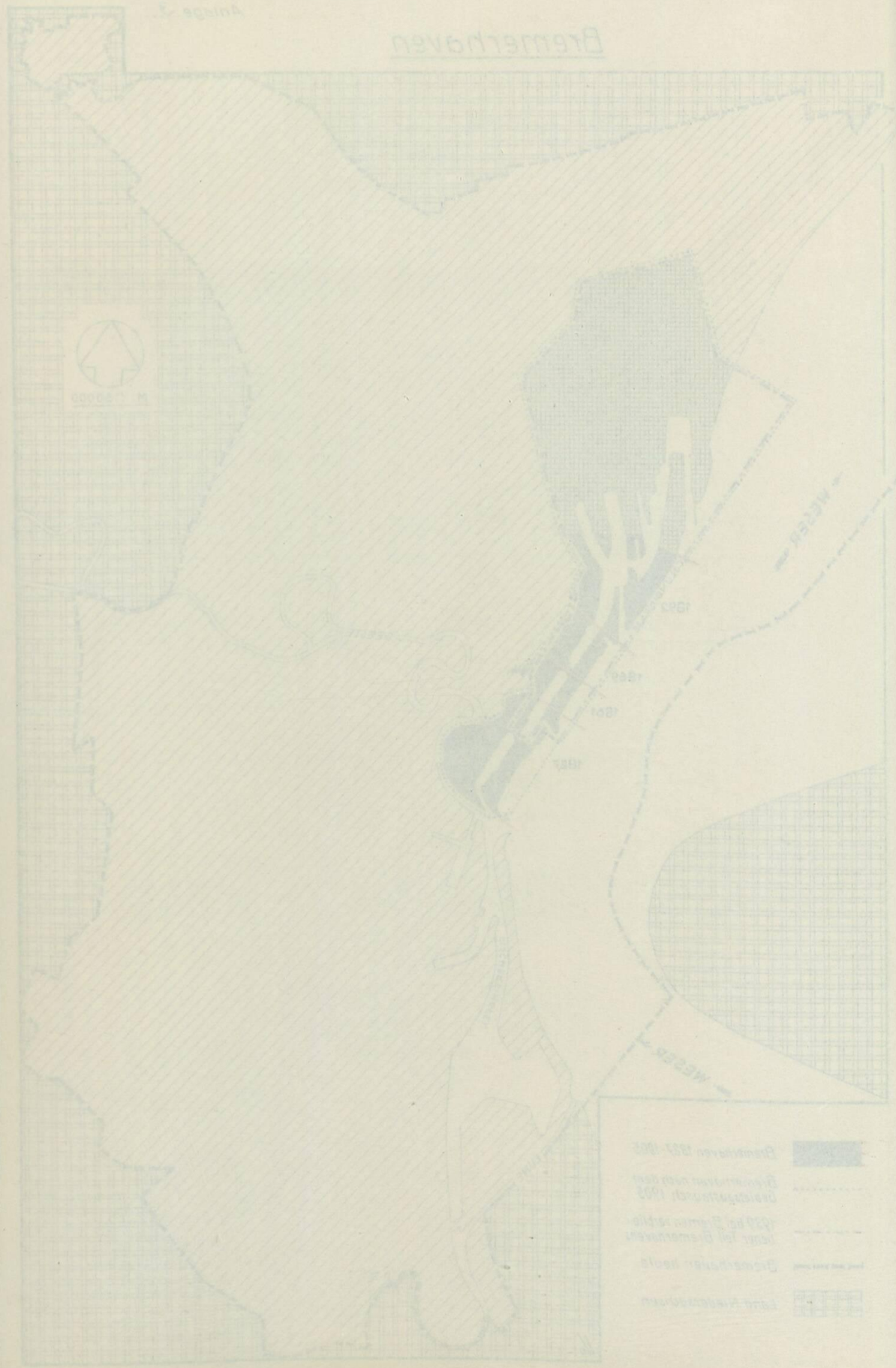
Ortsteil Bremen-Arsten

WESER

Anlage 3

Bremerhaven





Anlage 4 a

Die wichtigsten Wohnsitzgemeinden der Einpendler in das Land Bremen am 13.9.1950

Wohnsitzgemeinde	13.9.1950 Erwerbspersonen	darunter Einpendler i.d.Land Bremen insges.	vH d.Sp.1
Nahe der Stadt Bremen			
Osterhagen-Ihlpohl	480	287	59,8
Platjenwerbe	529	272	51,4
Leuchtenburg	323	142	44,0
Löhnhorst	345	149	43,2
Lilienthal	2 306	957	41,5
Uphusen	897	371	41,4
Schwanewede	1 537	635	41,3
Ritterhude	2 098	859	40,9
Meyerdamm	127	49	38,6
Neuenkirchen	1 020	390	38,2
Beckedorf	335	121	36,1
Baden	1 311	463	35,3
Brinkum	1 640	553	33,7
Sagehorn	495	163	32,9
Bierden	382	125	32,7
Hinnebeck	153	50	32,7
Altenesch	2 934	904	30,8
Grasberg	209	64	30,6
Etelsen	866	261	30,1
Achim	3 092	927	30,0
Kirchweyhe	2 678	799	29,8
Oyten	1 029	306	29,7
Daverden	727	206	28,3
Leeste	2 999	828	27,6
Cluvenhagen	347	92	26,5
Oyterdamm	139	36	25,9
Stuhr	1 963	496	25,3

Wohnsitzgemeinde	13.9.1950 Erwerbspersonen	darunter Einpendler i.d.Land Bremen insges.	vH d.Sp.1
Stendorf	323	82	25,4
Heidberg	391	99	25,3
Langwedel	933	232	24,9
Uesen	603	149	24,7
Barrien	1 074	262	24,4
Lesumstotel	166	39	23,5
Seckenhausen	907	204	22,5
Nahe der Stadt Bremerhaven			
Spaden	942	453	48,1
Langen	1 640	755	46,0
Lanhausen	148	58	39,2
Schiffdorf	804	267	33,2
Westerbeverstedt	477	158	33,1
Freschluneberg	331	107	32,3
Imsum	294	92	31,3
Wehdel	696	204	29,3
Nesse	486	139	28,6
Loxstedt	980	275	28,1
Debstedt	560	157	28,0
Sellstedt	689	189	27,4
Bexhövede	474	125	26,4
Wremen	880	232	26,4
Stotel	731	189	25,9
Mulsum	302	75	24,8
Stinstedt	219	53	24,2
Düring	342	81	23,7
Rechtenfleth	246	58	23,6
Stubben	484	113	23,3
Hollen	396	90	22,7
Neuenlande	243	55	22,6
Altluneberg	228	50	21,9

Wohnsitzgemeinde	13.9.1950 Erwerbs-personen	darunter Einpendler i.d.Land Bremen insges.	vH d.Sp.1
Landwürden	1 166	247	21,2
Langendammsmoor	110	23	20,9
Donnern	384	79	20,6
Bramel	398	80	20,1
Wehdel	327	65	19,9
Dorum	1 581	307	19,4
Drangstedt	658	112	17,0

Anlage 4 b

Ausgewählte wichtige Wohnsitzgemeinden der Einpendler in das Land Bremen am 15.7.1953

(Unselbständige Erwerbspersonen am 30.6.1953)

≠) Zahlen gelten für den 28.8.1953

Wohnsitzgemeinde	Unselbst. Erw.Pers. in nebst. Gemeinde	darunter Einpendler n.Bremen insges.	vH d.Sp.1
	1	2	3
		Nahe der Stadt Bremen	
Osterhagen-Ihlpohl	364	285	78,3
Beckedorf	257	194	75,5
Schwanewede	1 137	790	69,5
Platjenwerbe	430	287	66,7
Lilienthal	1 044	650	62,3
Ritterhude	1 744	1 033	59,2
Achim	2 375	1 363	57,4
Oyten	619	342	55,3
Sagehorn	288	151	52,4
Neuenkirchen	905 ≠)	460	50.8
Uphusen	738	375	50.8
Altenesch	1 938	943	48,7
Baden	930	449	48,3
Bierden	305	132	43,3
Bassen	513	200	39,0
Worpswede	773	289	37,4
Ottersberg	778	278	35.7
Hambergen	832	281	33.8
Osterh.-Scharmb.	3 816	1 183	31,0
Uesen	448	126	28,1
Berne	1 727 ≠)	327	18,9
Delmenhorst	19 766	3 526	17,8
		Nahe der Stadt Bremerhaven	
Spaden	678	490	72,3
Langen	1 224	758	61,9
Schiffdorf	541	292	55,3
Debstedt	349	187	53.6
Wremen	521	268	51,4
Loxstedt	737	354	48.0
Wehdel	408	188	46.1
Nesse	335	150	44.8
Drangstedt	265	108	40,8
Landwürden	745	241	32,4
Dorum	944	290	30,7

Es ist der Versuch gemacht worden, anhand der Statistik der Arbeitsämter das Verhältnis der Einpendler in das Land Bremen zur Gesamtzahl der in ihren niedersächsischen Herkunftsgemeinden wohnenden unselbständigen Beschäftigten für einen neueren Stand (15.7.1953) festzustellen.

Die Nachteile der Feststellungen der Arbeitsverwaltungen liegen vor allem in der Schwierigkeit, bei der Erhebung der am Orte wohnenden unselbständigen Beschäftigten auch alle ausserhalb der Gemeinde arbeitenden Beschäftigten zu erfassen. Die Zahlen sind u.U. zu niedrig.

Die Volkszählungsergebnisse über Pendler bzw. Erwerbspersonen vom 13.9.1950 haben methodische Vorteile:

1.) Eine vollständigere Erfassung der "Beschäftigten" und der Pendler war sichergestellt,

2.) die Erwerbslosen sind in die Zahl der "Beschäftigten" mit einbezogen,

3.) die Selbständigen und Mithelfenden sind in der Zahl der "Beschäftigten" und Einpendler enthalten. Damit wird ein Gesamtbild über die Beschäftigungsmöglichkeiten gegeben.

Der Nachteil besteht darin, dass sie bereits 3 Jahre zurückliegen.

Die Zu- oder Abnahme des gesamten Pendlerstroms vom 30.9.1950 bis 30.9.1953 in vH-Anteil der im Lande Bremen unselbständig Beschäftigten (einschliesslich der Einpendler) beträgt:

Gebiet	13.9.1950	30.9.1953
Bremen-Stadt	14,0	14,7
Bremerhaven	18,9	18,7
Land Bremen	15,0	15,6

Anlage 4c

ANTEIL DER EINPENDLER NACH BREMEN AN DEN ERWERBSPERSONEN DER GEMEINDEN DER NACHBARKREISE

NACH DER VOLKSZÄHLUNG VOM 13. SEPTEMBER 1950

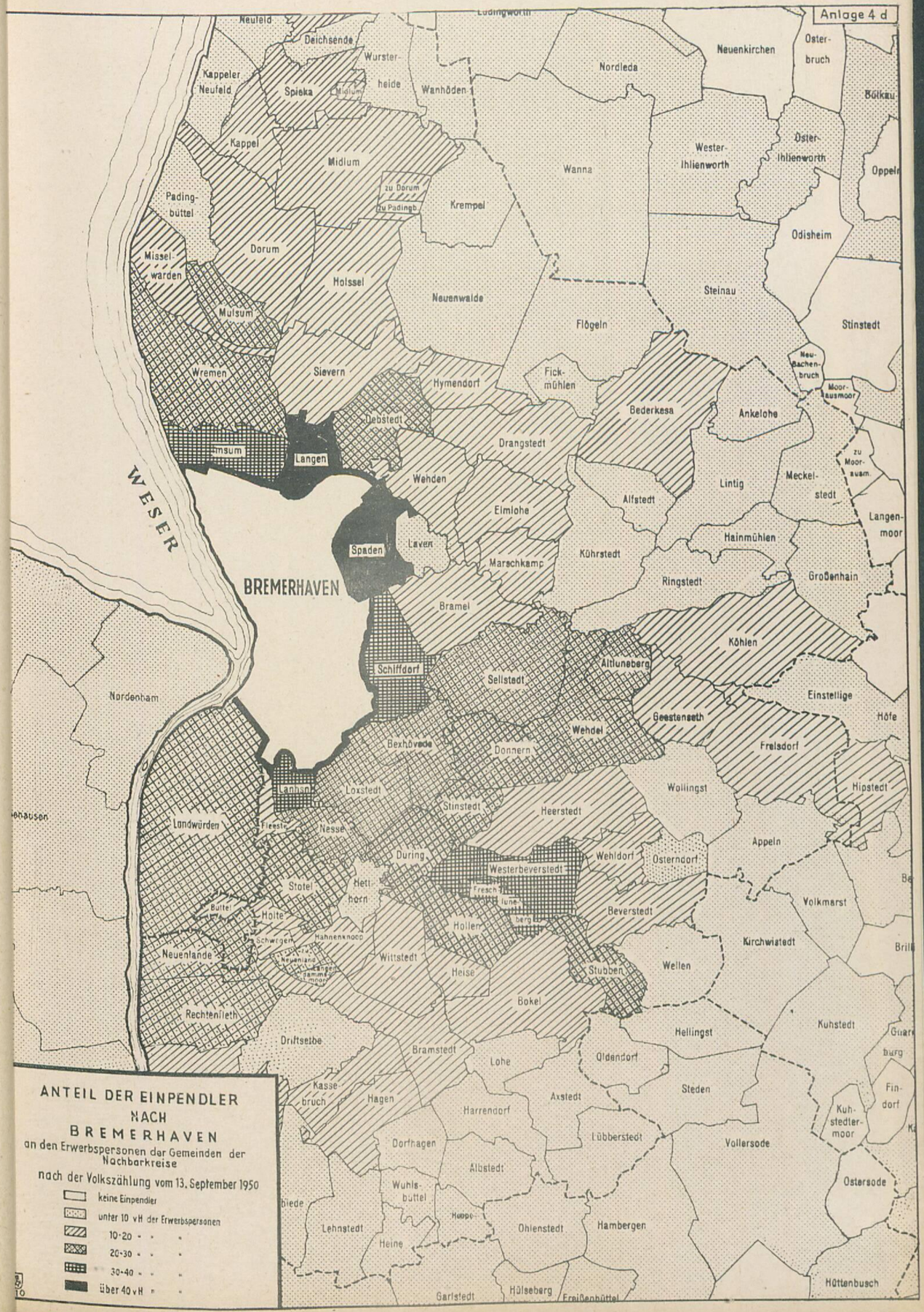
- unter 10 v H der Erwerbspersonen
- 10 - 20 v H " "
- 20 - 30 v H " "
- 30 - 35 v H " "
- 35 - 40 v H " "
- 40 - 50 v H " "
- über 50 v H " "

109

BREMEN

Ovelgonne, Brake, Wersabe, Uthlede, Wurthfleth, Lehnstedt, Wulsbüttel, Heine, Hoope, Albstedt, Ohlenstedt, Hambergen, Vollersode, Ostersode, Hanstedt, Rhadereistadt, Rockstedt, Badenstedt, Brauel, Hesslingen, Ostereistedt, Zeven, Wiersdorf, Breddorf, Hüttenbusch, Oldenbrock, Aschwarden, Meyenburg, Garlstedt, Hülseberg, Freißenbüttel, Sandhsn, Teufelsmoor, Hepstedt, Badenstedt, Oldendorf, Brüttendorf, Wisteat, Elsfleth, Rade, Hinnebeck, Neuenkirchen, Schwanewede, Eggestedt, Brundorf, Heilshorn, Osterholz-Scharmbeck, Pennigbüttel, Oberhamm, Neu Sankt Jürgen, Meyenstedt, Schluddorf, Adolfsdorf, Tüschendorf, Otterstedt, Seehausen, Kirchtimke, Ostertimke, Westertimke, Tarmstedt, Steinfeld, Wahldorf, Gyhum, Bülstedt, Winkeldorf, Nartum, Morriem, Beckedorf, Löhnhorst, Werschenrege, Stendorf, Lesumstotel, Scharmbeckstotel, Leuchtenberg, Platter, Osterbogen, Ritterhude, Worpswede, Waakhausen, Worphausen, Worpedorf, Eichedorf, Grasberg, Schmalenbeck, Wilstedt, Verwern, Stapel, Horstedt, Mulmshorn, Dipshorn, Genkel, Berne, Altenesch, St. Jürgen, Lilienthal, Heidberg, Dannenberg, Seebergen, Hüxfeld, Buchholz, Narthausen, Taaken, Schleeßel, Hüperhofen, Sötersen, Otterstedt, Rautendorf, Quelkhorn, Radum, Klüversborstel, Wurth, Fischerhude, Ottersberg, Förstermoor, Stuvenborstel, Sottrum, Hassendorf, Wattensen, Hude, Schönemoor, Evershausen, Oyten, Saachorn, Bockhorst, Schaphusen, Bassen, Wümmingen, Hellwege, Ahausen, Oysterdamm, Schanzendorf, Giersdorf, Hintzendorf-Stellenfelde, Embsen, Ösen, Haberloh, Eversen, Hasbergen, Delmenhorst, Stuhr, Uphusen, Bierden, Achim, Baden, Freisen, Völkersen, Holtum, Brinkum, Bollen, Hartlingen, Kluvenhagen, Dünsen, Mollebühl, Walle, Hatten, Ganderkesee, Gr. Mackenstedt, Heiligenrode, Seckenhausen, Leeste, Kirchweyhe, Sudweyhe, Werder, Donnerstedt, Langwedel, Döttingen, Horstedt, Gr. Ippener, Kl. Henstedt, Kirchseelte, Fahrenhorst, Ristedt, Barrien, Riede, Thedinghausen, Holtorf-Lunsen, Ahnsen-Otzen, Eissel, Dauelsen, Deelsen, Intschede, Morsum, Wulmstorf, Scharnhorst, Kirchlinteln, Ame-dorf, Kl. Hutberg, Verden, Borstel, Weitzmühlen, Gr. Hutbergen, Mönnich, Eitze, Beppen, Einste, Blender, Emtinghausen, Barlum, Okel, Felde, Gessel, Syke, Nordwohlde, Osterholz, Schnepke, Steimke, Gödestorf, Wachendorf, Clüs, Heiligenfelde, Hensted, Bramstedt, Gr. Henstedt, Klosterseelte, Dünsen, Harpstedt, Stühren, Hollwedel, Kl. Köhren, Barkein, Ringmar, Bassum, Osterbinde, Eschenhsn, Neubruchhausen, Jardinghausen, Süstedt, Unzen, Bruchhausen-Vilsen, Meyerhagen, Schwarme, Hustedt, Diste, Öhlbergen, Stedebergen, Wohnebergen, Ahnebergen, Luttum, Hohenaverbergen, Bornstedt, Stedorf, Wienbergen, Hilgermissen, Wachold, Kleinenborstel, Manfeld, Eitzendorf, Magelsen, Otterndorf, Westen, Hörden, Sottrum, Evershausen

Anlage 4 d



ANTEIL DER EINPENDLER NACH BREMERHAVEN

an den Erwerbspersonen der Gemeinden der Nachbarkreise

nach der Volkszählung vom 13. September 1950

- keine Einpendler
- unter 10 vH der Erwerbspersonen
- 10-20 " " "
- 20-30 " " "
- 30-40 " " "
- über 40 vH " "

Anlage 5

Beschäftigte Personen ausgewählter Industriegruppen im Lande Bremen

	Zahl der beschäftigten Personen am 30.Sept.1953	
	absolut	vH d.industr.Arbeitskräfte
Beschäftigte der Bremer Industrie, insges.	75 854	100
darunter		
I. Küstenorientierte Industrie	28 854	38,0
1) Schiffbau	18 864	20,9
2) Zuliefererbetriebe des Schiffbaus	9 176	12,1
a) Maschinenbau (Schiffsmaschinen, Armaturen, Winden, u.ä.)	6 417	8,4
b) Textil (Tauwerk, Netze)	983	1,3
c) Elektrotechnik	586	0,8
d) Sonstige Zulieferer-betriebe	1 190	1.6
3) Fischverarbeitung (einschl. Fischmehl und Tran)	3 061	4,0
4) Zuliefererbetriebe der Fischverarbeitung	753	1,0
a) Holzverarbeitung (Kisten u.Fässer)	295	0.4
b) Eisgewinnung und Essigherstellung	172	0,2
c) Blechwaren (Konserven-dosen u.Eimer)	286	0,4
II. Importorientierte Industrie	15 951	21,0
1) Wollkämmerei	4 282	5,6
2) Jutespinnerei u.-weberei	489	0,6
3) Tabak	2 802	3,7

	Zahl der beschäftigten Personen am 30.Sept.1953	
	absolut	vH d.industr.Arbeitskräfte
II. Fortsetzung		
4) Kaffee und Tee	1 940	2,6
5) Schokolade	435	0,6
6) Mühlenindustrie (Getreide und Öl)	494	0,7
7) Holzverarbeitung (ohne Kisten u. Fässer)	1 679	2,2
8) Sägewerke u.Holzbearbeitung	1 133	1,5
9) Feinkeramik	1 532	2,0
10) Mineralölverarbeitung	714	0,9
11) Fleischverarbeitung	451	0,6
III. Arbeitsmarktorientierte Industrie	14 399	19,0
Fahrzeugbau	10 575	13,9
Elektrotechnik (Rundfunk)	1 184	1,6
Sonstiger Maschinenbau	2 640	3,5

Anlage 6

Einfuhr über die bremischen Häfen im Jahre 1952 nach Bestimmungsgebieten.

Bestimmungsgebiete	Insgesamt	darunter			
		Wolle	Baumwolle	Kaffee	Rohtabak
		in vH der gesamten Werte			
Schleswig-Holstein	o,4	o,3	o,4	o,3	o,2
Hamburg	2,o	1,6	o,5	o.8	1,9
Niedersachsen	17,7	21,6	10,o	o,1	o,7
Bremen	34,4	39,3	13,4	98,4	85,2
Nordrhein-Westfalen	2o,1	9,o	33,7	o,4	3,7
Hessen	3,6	4,7	o,o	o.o	1,2
Rheinland-Pfalz	1,2	2,6	1,5	o,o	o,9
Baden-Württemberg	9,7	14,4	18,7	o,o	3,6
Bayern	10.7	6,5	21,8	o,o	2,1
Berlin (West)	o,2	o,o	-	o,o	o,2
Einfuhr über die bremischen Häfen insgesamt	loo,o	loo,o	loo,o	loo,o	loo,o

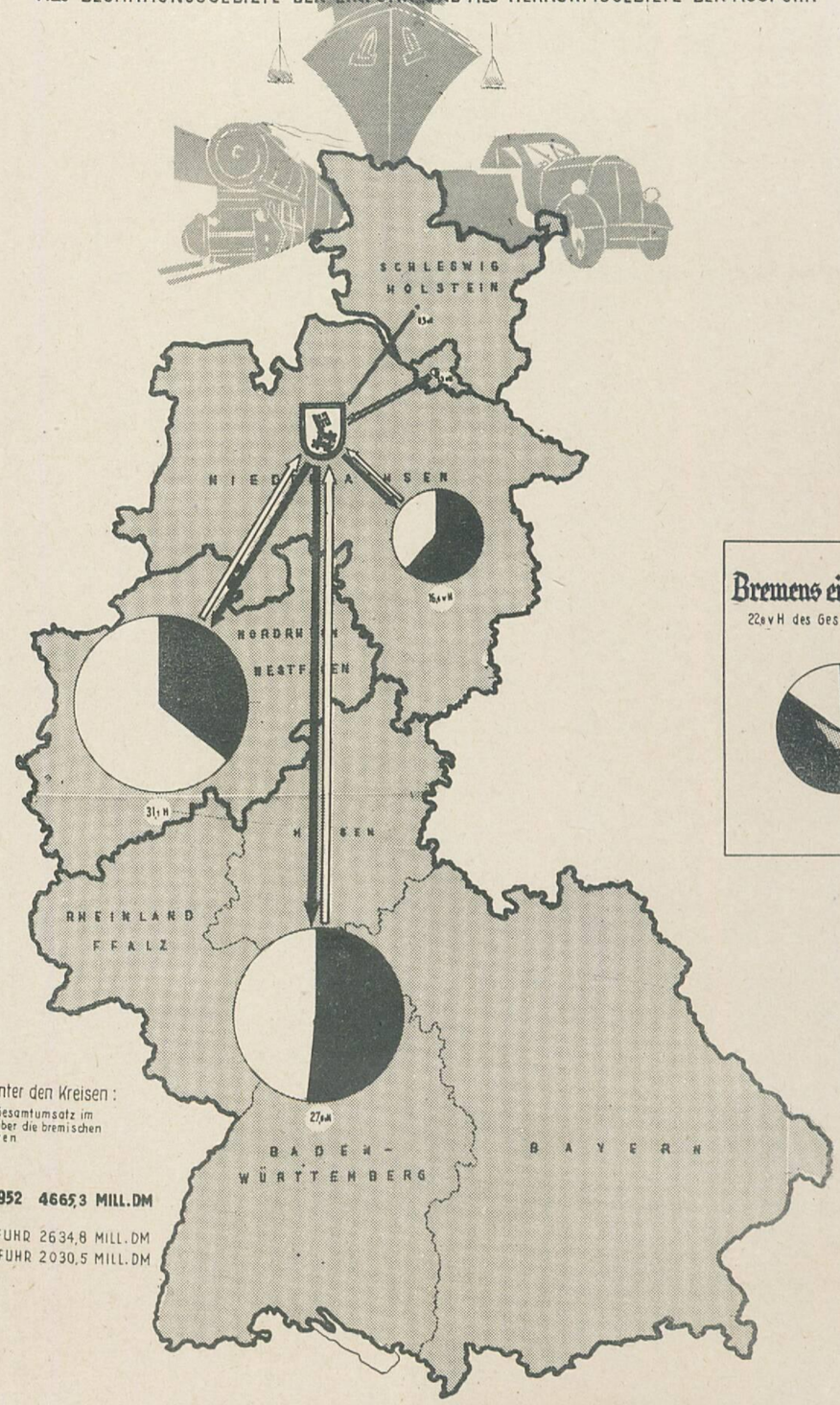
Anlage 7

Ausfuhr über die bremischen Häfen im Jahre 1952 nach Herkunftsgebieten

Herkunftsgebiete	Insgesamt	darunter		
		Maschinen	Eisenwaren	Elektrotechn. Erzeugnisse
	in vH der gesamten Werte			
Schleswig-Holstein	o,2	o,2	o,2	o,3
Hamburg	o,4	o,4	o,3	o,7
Niedersachsen	14,7	1o,9	4,6	16,6
Bremen	7,8	3,7	o,6	4,9
Nordrhein-Westfalen	45,2	38,8	85,1	32,2
Hessen	6,6	7,9	4,o	5,3
Rheinland-Pfalz	1,9	1,8	o,6	o,7
Baden-Württemberg	10,1	18,1	3,o	15,1
Bayern	12,1	16,3	1,4	20,5
Berlin (West)	o,9	1,9	o,2	3,7
Sowjet.Besatzungsbereich	o,o	o,o	-	o,o
Ausland	o,1	o,o	-	o,o
Ausfuhr über die bremischen Häfen insgesamt	loo,o	loo,o	loo,o	loo,o

Die außenwirtschaftliche Verflechtung Bremens mit den Ländern der Bundesrepublik Deutschland

ANTEILE DER BUNDESLÄNDER AM AUSSENHANDEL ÜBER DIE BREMISCHEN HÄFEN
ALS BESTIMMUNGSGEBIETE DER EINFUHR UND ALS HERKUNFTSGEBIETE DER AUSFUHR



Bremens eigener Anteil:
22 v H des Gesamtumsatzes



v H - Zahlen unter den Kreisen:
Anteilsätze am Gesamtumsatz im Aussenhandel über die bremischen Häfen

GESAMTUMSATZ 1952 4665,3 MILL. DM

DAVON ■ EINFUHR 2634,8 MILL. DM
DAVON □ AUSFUHR 2030,5 MILL. DM

Anlage 9

Struktur ausgewählter Zweige des Bremer Binnengroßhandels und ihre Verflechtungen mit dem Hinterlande.-

Baumwollhandel.

Die Bremer Baumwollimporteure sind mit Ausnahme einer Firma gleichzeitig Großhändler. Die regionale Verteilung des Absatzes des Bremer Baumwollhandels auf das Bundesgebiet entspricht etwa der regionalen Verteilung der Kapazitäten der deutschen Baumwollspinnereien, gemessen an der Menge der Baumwollverarbeitung; hiernach entfallen etwa auf

Nordrhein-Westfalen	47 vH
Bayern	26 vH
Baden-Württemberg	18 vH
Niedersachsen	7 vH
Rheinland-Pfalz	2 vH

Wollhandel.

Von den im Verein des Wollhandels zusammengeschlossenen 187 Firmen haben 59 ihren Sitz in Bremen und 47 in Hamburg; bei den Unternehmen im übrigen Bundesgebiet und in West-Berlin handelt es sich überwiegend um Kommissionäre sowie um kleinere Betriebe an den Industrieplätzen.

Der Bremer Wollhandel umfasst alle Provenienzen. Die Absatzschwerpunkte im Bundesgebiet richten sich nach der Lage der industriellen Zentren. Besondere Schwerpunkte bilden das Rheinland mit allen Zweigen der Wollverarbeitung und Baden-Württemberg mit seinen Strickereien und Wirkereien. Kammgarn- und Streichgarnspinnereien sowie Tuchfabriken verteilen sich über das ganze Bundesgebiet.

Tabakhandel.

Der deutsche Rohtabak-Importhandel liegt im wesentlichen in Bremen und Hamburg. Ausserhalb dieser beiden Hansestädte gibt es nur wenige binnenländische Handelsfirmen, die den Import von Auslandsrohtabaken betreiben. Vornehmlich sind solche

Firmen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz anzutreffen. Die ausserhalb der Hansestädte liegenden Handelsfirmen beschränken ihre Importtätigkeit vornehmlich auf Indonesien- und USA-Zigarrentabake.

Wieviel von den Umsätzen des deutschen Rohtabakhandels über Bremen geht, ist schwer zu sagen. Nach globaler Schätzung kann angenommen werden, dass etwa 80 vH auf Bremen und etwa 20 vH auf Hamburg entfallen. Die statistischen Angaben über die Anlandungen und Einfuhren über Bremen und Hamburg ergeben allerdings ein anderes, für Bremen ungünstigeres Bild. Das liegt daran, dass einmal in den Hamburger Anlandungen regelmässig auch Tabakmengen enthalten sind, die sodann über den Bremer Handel geliefert werden, zum anderen, dass die Inlandslieferungen der Bremer Händler von Indonesientabaken aus den Niederlanden, fast ausschliesslich unmittelbar per Eisenbahn und Binnenschiff an die Herstellungsbetriebe gehen, ohne dass Bremen bei dieser Abwicklung berührt wird.

Eine regionale Abgrenzung von Versorgungsbereichen, die vornehmlich über Hamburg oder über Bremen beliefert werden, ist nicht möglich. Von beiden Hansestädten wird das gesamte Bundesgebiet gleichermassen versorgt.

Kaffeehandel.

Auch für die Versorgung des deutschen Marktes mit Kaffee ist die Bedeutung Bremens statistisch schver messbar. Der einzige zahlenmässige Anhaltspunkt hierfür ist die Statistik über das Aufkommen an Kaffeesteuern. Im ersten Halbjahr 1953 belief sich dieses Aufkommen im Lande Bremen auf 54,5 Mill.DM, das sind 19 vH des Gesamtaufkommens an Kaffeesteuer im Bundesgebiet. Für den gleichen Zeitraum betrug der Anteil für Hamburg 61,5 Mill.DM oder 21 vH. Die Bremer Kaffee-Versandgeschäfte unterhalten im ganzen Bundesgebiet eine grosse Anzahl von Auslieferungslagern. Bremen verfügt über die grössten Kaffeeröstereien Deutschlands.

Dieser günstigen Stellung Bremens im deutschen Kaffeebinnenhandel entspricht keineswegs die Situation im Importhandel. Die Diskrepanz zwischen dem Einfuhr b e d a r f des Bremer

Binnenhandels und der tatsächlichen Kaffee-Einfuhr über Bremen erklärt sich aus der Tatsache, dass die Kaffee-Einfuhren aus Columbien und Zentral-Amerika nach festen Kontingenten erfolgen, die sich sehr zum Vorteil Hamburgs und zum Nachteil Bremens auswirken. Die Einfuhren aus Brasilien sind zwar frei, die Einfuhrmöglichkeiten aber im Hinblick auf die auf dem brasilianischen Markt herrschenden Preisverhältnisse begrenzt. Auf Grund dieser Sachlage sind die Bremer Kaffeehändler gezwungen, einen beachtlichen Teil ihres Bedarfs aus Einfuhren über Hamburg zu decken.

Holzhandel.

Das Kräfteverhältnis der deutschen Holz-Importplätze ist sehr verschieden nach der Art des Holzes. Im grossen und ganzen kann gesagt werden, dass Bremen der grosse Importplatz für Pauholz, Hamburg der grosse Platz für Überseeholz ist. Jedoch ergeben sich im einzelnen nicht selten Überschneidungen. Lübeck ist ein alter und auch heute sehr bedeutsamer Hafen für die Einfuhr nordischen Holzes. Das Grubenholz geht, soweit es den Weg über deutsche Häfen nimmt, zum grossen Teil über Emden/ Papenburg.

Die günstige Seeverkehrslage Bremens hat zur Folge, dass ein grosser Teil des von anderen Gebieten der Bundesrepublik aus dem Ausland gekauften Holzes über Bremen eingeführt und ohne Bearbeitung zu den Importeuren am Niederrhein, Oberrhein und in Mitteldeutschland geleitet wird. Die hohen Importzahlen für Bremen, vor allem für nordisches Schnittholz, setzen sich also aus Eigenhandel, Vermittlung der Bremer Firmen für befreundete binnenländische Firmen und durchgehendem Speditionsgut zusammen.

Das Absatzgebiet für das nordische Holz erstreckt sich über Mitteldeutschland bis südlich Kassel, nicht selten über den Main hinweg, und nach Westdeutschland bis zur holländisch-belgischen Grenze; in früherer Zeit ist noch Berlin und Sachsen beliefert worden. Das Absatzgebiet für das überseeische Holz ist praktisch das ganze Bundesgebiet.

Neben dem Import beschäftigt sich der Bremer Holzhandel mit Einkauf und Absatz deutscher Ware, die aus den umliegenden Wäldern sowie aus dem deutschen Mittelgebirge und der Lüneburger Heide kommt; aber auch süddeutsche Lieferungen sind üblich. Dieser Handel vollzieht sich sowohl im Groß- wie auch im Einzelhandel; es gibt in Bremen keinen ausgesprochenen Großhändler mit deutscher Ware, der sich nicht auch in der Belieferung des Letztverbrauchers betätigt.

Getreide- und Futtermittelhandel.

Der deutsche Getreide- und Futtermittelhandel steht bekanntlich in entscheidendem Maße unter dem Einfluss von Lenkungs- Marktordnungsmaßnahmen. Für Futtermittelgetreide ist in absehbarer Zeit mit gewissen Lockerungen zu rechnen, die sich voraussichtlich darauf beziehen werden, dass der Importeur in starkem Maße das Absatzrisiko übernehmen soll und dass in der Preisgestaltung eine gewisse Freizügigkeit eintreten wird.

Von den rd. 300 deutschen Getreide- und Futtermittelimporteuren haben 25 ihren Sitz in Bremen, bei denen es sich überwiegend um kleinere Betriebe handelt. Der Bremer Handel ruht im wesentlichen auf drei großen und sechs mittleren Unternehmen. Eine Verflechtung zwischen dem Bremer und dem Hamburger Handel besteht insofern, als einige Firmen in Bremen ihren Sitz und in Hamburg Filialen haben, wie auch umgekehrt Hamburger Firmen Zweigstellen in Bremen unterhalten. Zum Teil sind diese Zweigstellen rechtlich selbständig.

Im Futtergetreidehandel hat Bremen eine führende Stellung. Die Bremer Futtergetreidehändler versorgen zu etwa 40 vH das Bundesgebiet. Hauptabsatzgebiet ist das Hinterland Bremens mit seiner ausgedehnten Viehwirtschaft.

Reishandel.

Einen nennenswerten Importhandel für Reis gibt es normalerweise in Deutschland nicht; 90 vH der Reiseinfuhren waren früher Eigenimporte der Reismühlen. Bis zum Jahre 1950 kamen auf Bremen rd. ein Viertel, auf Hamburg drei Viertel der gesamten Reiseinfuhr. In Erwartung einer günstigen Konjunktur entstanden

im Inland kleine Reismühlen, z.B. in Gelsenkirchen und Mannheim, die über Rotterdam importieren, in München, wo auf dem Landweg Reis aus Italien bezogen wird und in Berlin mit Importen überwiegend über Hamburg. Gleichzeitig haben sich auch branchenfremde Großhandelsunternehmen wie z.B. Futtermittelhändler und Großhändler der Bürsten- und Pinselbranche aus rein spekulativen Motiven dem Reisimporthandel zugewandt.

Einen eigentlichen Reisfachhandel gibt es in der Bundesrepublik lediglich als Mittler zwischen den Reismühlen und dem Einzelhandel; seine Aufgabe ist, den bereits in den Mühlen bearbeiteten Reis an den Einzelhandel weiterzugeben. Dieser Reisfachhandel liegt z.Zt. etwa zu 20 vH in Bremen, zu 60 vH in Hamburg und zu 20 vH im Binnenland.

Nach Absatzgebieten verteilt sich der Bremer Binnenhandel mit Reis ziemlich gleichmässig über das ganze Bundesgebiet; Süddeutschland ist etwas stärker beteiligt, weil dort anstelle von Kartoffeln mehr Reis und Teigwaren verzehrt werden.

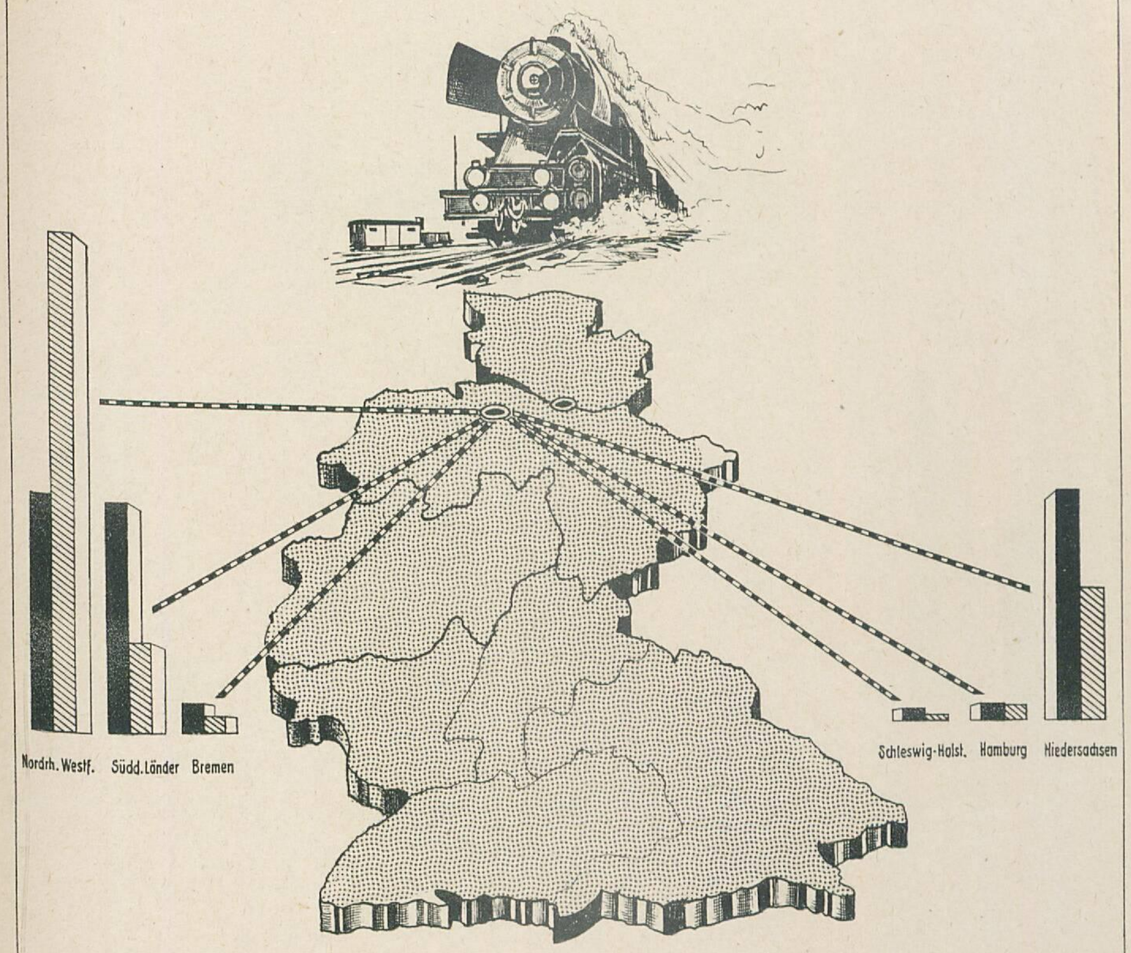
Weinhandel.

Im deutschen Handel mit ausländischen Weinen ist Bremen führend. Im Jahre 1952 wurden rd. 1 Mill.hl Wein nach der Bundesrepublik eingeführt, davon ein Viertel bis ein Drittel über Bremen; ein erheblicher Teil, besonders aus Jugoslawien, Bulgarien, Österreich, Frankreich und Italien kommt auf dem Landweg mit Kesselwagen nach Bremen. Hamburg rangiert in seiner Bedeutung als Umschlagplatz für ausländische Weine mit Abstand hinter Bremen. Neben Bremen und Hamburg verfügen noch Düsseldorf, Mannheim und München im nennenswerten Umfang über Firmen des Weinimporthandels.

Die Bremer Weinimporteure sind gleichzeitig Großhändler. Von der Weineinfuhr im Jahre 1952 für bremische Rechnung ging nur ein kleiner Teil in den Bremer Konsum. Der grösste Teil wurde nach dem Binnenland geliefert, teils an den Großhandel, teils an kleinere Firmen. Regional verteilt sich das Absatzgebiet Bremens ziemlich gleichmässig über das ganze Bundesgebiet. Gewisse Schwerpunkte liegen in Gegenden mit stark zusammengeballter Industrie, vor allem im Ruhrgebiet.

VERKEHRSVERFLECHTUNG BREMENS MIT DEM BUNDESGEBIET

EISENBAHNGÜTERVERKEHR 1951

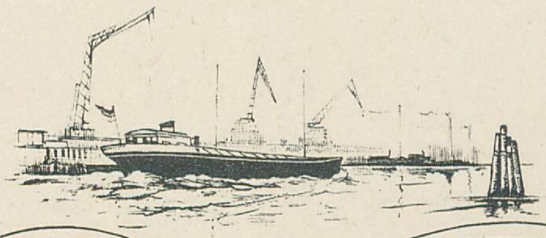


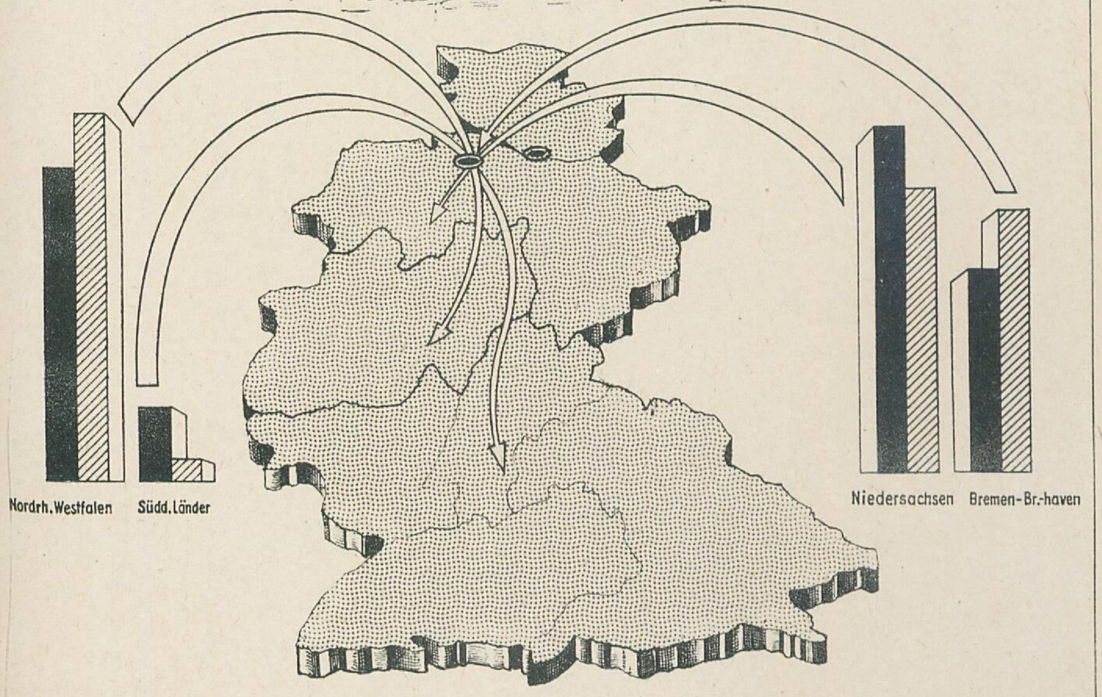
Versand ▬▨ Empfang
in vH

Versand 1 607 699 t
Empfang 3 481 650 t

VERKEHRSVERFLECHTUNG BREMENS MIT DEM BUNDESGEBIET

BINNENSCHIFFSVERKEHR 1952





Versand ▬▨ Empfang
in vH

Versand 1 462 530 t
Empfang 2 065 213 t

Stati

Verkehrsverflechtung Bremens (Verk.Bez.9) mit den Ländern[1] des Bundesgebietes und West - Berlin

Wirtschaftsräume Länder	Eisenbahn 1951 Versand t	Eisenbahn 1951 Versand vH	Eisenbahn 1951 Empfang t	Eisenbahn 1951 Empfang vH	Binnenschiffahrt 1951 Versand t	Binnenschiffahrt 1951 Versand vH	Binnenschiffahrt 1951 Empfang t	Binnenschiffahrt 1951 Empfang vH	Binnenschiffahrt 1952 Versand t	Binnenschiffahrt 1952 Versand vH	Binnenschiffahrt 1952 Empfang t	Binnenschiffahrt 1952 Empfang vH
Nordwestdeutscher Raum	608 054	37,8	777 096	22,3	477 293	38,6	1 082 480	54,5	857 662	58,7	1 211 142	58,7
davon												
Schleswig-Holstein	26 860	1,7	18 213	0,5	252	0,0	-	-	-	-	95	0,0
Hamburg	34 160	2,1	69 817	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Niedersachsen	485 579	30,2	609 909	17,5	286 733	23,2	538 094	27,1	539 340	36,9	628 882	30,5
Bremen 2)	61 455	3,8	79 157	2,3	190 308	15,4	544 386	27,4	318 322	21,8	582 165	28,2
Nordrhein-Westfalen	500 084	31,2	2 289 625	65,8	470 750	38,0	815 744	41,4	487 027	33,3	805 660	39,0
Süddeutscher Raum	487 801	30,3	414 250	11,9	290 245	23,4	87 204	4,4	117 841	8,0	48 411	2,3
davon												
Hessen	175 133	10,9	223 277	6,4	116 609	9,4	17 489	0,9	67 597	4,6	6 857	0,3
Rheinland-Pfalz	21 004	1,3	30 717	0,9	99 292	8,0	33 640	1,7	19 241	1,3	27 185	1,3
Baden-Württemberg	51 429	3,2	28 293	0,8	68 879	5,6	24 918	1,3	24 068	1,6	12 891	0,6
Bayern	240 235	14,9	131 963	3,8	5 465	0,4	11 157	0,5	6 935	0,5	1 478	0,1
West - Berlin	11 760	0,7	679	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-
Bundesgebiet und West-Berlin	1 607 699	100,0	3 481 650	100,0	1 238 288	100,0	1 985 428	100,0	1 462 530	100,0	2 065 213	100,0

1) In der Verkehrsstatistik wird der Güterverkehr nach Verkehrsbezirken ausgewiesen; hier sind die Verkehrsbezirke zu Wirtschaftsräumen bzw.Ländern zusammengezogen, wobei sich geringfügige Überschneidungen ergeben.-

2) Verkehr mit dem Unterwesergebiet, das politisch zum Teil zum Lande Bremen gehört.-

Denkschrift

zur Frage der staatlichen Selbständigkeit

der

Freien Hansestadt Bremen

Anlage A

Die Geschichte der bremischen Selbständigkeit

Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen

30. November 1953

Die Geschichte der bremischen Selbständigkeit.

I. Bremens staatsrechtliche Entwicklung im Mittelalter: Von der erzbischöflichen Landstadt zur freien Hansestadt.

787 Karl der Grosse setzt in Worms Willehad als Bischof in den Gauen an der unteren Weser ein. Willehad wählt Bremen zum Sitz des Bistums. In Auswirkung dessen nimmt die Bevölkerung des Ortes, der schon lange Zeit vorher auf dem Geestrücken längs der Weser bestanden haben muss, erheblich zu.

848 Die bremische Diözese wird mit dem Erzbistum Hamburg nach dessen Zerstörung durch die Normannen vereinigt; Bremen wird Sitz des Erzbischofs.

965 Am 10.August 965 verleiht Kaiser Otto I. dem Erzbischof Adaldag das Marktprivileg, das dem Erzbischof erlaubt, auf kirchlichem Grund und Boden freie Fernhändler westlich des Marktes anzusiedeln. Durch das Privileg wird die Siedlung unter Stadtrecht gestellt. Marktzoll, Münzrecht und sonstige königliche Fiskaleinkünfte aus dem Markte stehen dem Erzbischof zu. Unter Aufsicht und Schutz seines Stadtvogtes sprechen die durch Mitgliedschaft in einer Gilde oder Hanse zum Handel zugelassenen Kaufleute unter dem erhöhten Rechtsschutz des Königsfriedens im Marktgericht Recht über Handelsstreitigkeiten, falschen Kauf, Mass, Gewicht u.a.m.

967 Am 27.10.967 wird dem Erzbischof durch weiteres kaiserliches Privileg die volle gräfliche Gerichtsbarkeit über alles Kirchengut in seinem Stifte übertragen. Damit ist er der Stadt- und Gerichtsherr Bremens. Die sich daraus ergebenden Aufgaben überträgt er dem Stadtvogt.

Etwa 200 Jahre verbleibt es bei der starken rechtlichen Abhängigkeit Bremens von seinem Stadtherrn. Anfangs trägt der Erzbischof aus fiskalischem Interesse zur Entwicklung der Stadt ebenso bei wie die Kaufleute und Gewerbetreibenden aus wirtschaftlichem Interesse. Durch die im 11.Jahrhundert unter Erzbischof Adalbert im Erzstift ausbrechenden kriegerischen Wirren leidet der städtische Handel - die Stadt ist inzwischen beinahe auf die Grösse der heutigen Altstadt angewachsen - jedoch so schweren Schaden, dass im 12.Jahrhundert die durch Gewerbefleiss und Fernhandel bis Skandinavien, England und Portugal wirtschaftlich wieder erstarkte und sich weiter entwickelnde Stadt nach politischer Eigenständigkeit zu streben beginnt. Sie benutzt die grosse staufisch-welfische Auseinandersetzung durch enge Anlehnung an die kaiserliche Partei zur Stärkung ihrer Stellung gegenüber dem welfisch gesinnten Erzbischof, dem sie jahrelang den Gehorsam verweigert.

1186 Der Erfolg dieser kaisertreuen Haltung ist die Barbarossa-Urkunde des Jahres 1186, das erste der Stadtgemeinde als rechtlicher Körperschaft erteilte kaiserliche Diplom. In ihm werden zwar nur innerstädtische Rechte reichsrechtlich festgelegt, die das Verhältnis zum Stadtherrn nicht betreffen, nämlich vor allem die Anerkennung des von den meisten mittelalterlichen Städten entwickelten Grundsatzes: "Stadtluft macht frei", von dem allerdings die Hörigen des Erzbischofs noch ausgenommen bleiben, - aber das Privileg Friedrich Barbarossas stellt doch einen bedeutsamen Schritt auf dem Wege zu einer rechtlich homogenen, freien Bürgerschaft dar und ist dabei für die politische Geschichte Bremens, insbesondere seine Emanzipation von der stadtherrlichen

Gewalt, von besonderem Gewicht. Es ist anzunehmen, dass die Barbarossa-Urkunde bereits auf die Initiative des Rats zurückgeht, der sich im 12.Jahrhundert als Organ der genossenschaftlichen Selbstverwaltung der Stadt aus eingebürgerten Ministerialengeschlechtern und Kaufleuten herausgebildet hatte.

1303/8 Abgesehen davon, dass der Rat sich bemüht, die Aufzeichnung eines eigenen Stadtrechts gegen den Widerstand der Erzbischöfe durchzusetzen, - Bemühungen, die endgültig erst in den Jahren 1303-1308 mit der Aufstellung der sog.Statuten zum Erfolg führen, und abgesehen davon, dass der Rat danach trachtet, die entstandene konkurrierende Gerichtsbarkeit des Rates auf Kosten der im Namen des Stadtherrn verwalteten Gerichtsbarkeit des Vogtes zu erweitern - die Gerichtsbarkeit des Vogtes sinkt schliesslich zur Bedeutungslosigkeit herab -, steht von Anfang an der Handel, insbesondere der Seehandel, im Mittelpunkt seiner politischen Bestrebungen.

Aus der Notwendigkeit des freien Zuganges der Seeschiffe zur Stadt entsteht seit dem 13.Jahrhundert das Bemühen um den Erwerb des königlichen Stromregals über die Weser, des Königs freie Strasse. Dies von Bremen erstrebte, de facto erlangte, de jure aber nur durch Gewohnheitsrecht unterbaute Dominium Visurgis besteht nicht nur in Hoheitsansprüchen auf die Weser von Hoya bis an die "solten see", es umfasst auch die politische Einflussnahme auf die lokalen Gewalten des Ufer- und Küstengebietes der Weser. Den See- und Strandraub der friesischen Volksrepubliken sucht Bremen schon seit Anfang des 13.Jahrhunderts durch zweiseitige

Landfriedens- und Rechtsschutzverträge zu unterbinden, deren Einhaltung es notfalls mit der Waffe erzwingt. Strombeherrschende Zwingburgen des Erzbischofs oder seines Ministerialadels duldet es nicht und sucht sie entweder durch Vertrag oder Fehde ganz zu beseitigen oder doch wenigstens durch das sog. Öffnungsrecht in seine Verfügung zu bekommen. Der selbständigen Politik der Stadt entspringen zahlreiche Fehden mit umliegenden Gewalten, vor allem den Grafen von Oldenburg und Hoya.

1358 1358 tritt Bremen der Hanse bei.

Der finanzschwache Erzbischof vermag den Aufstieg der Stadt nicht zu hemmen, er muss ihrem Handel Zollfreiheit im Erzstifte zugestehen, ihre Freiheit anerkennen und ihr häufig seine Burgen und Regalien verpfänden.

15. Jahrh. Im Zuge ihres Kampfes gegen die von den Friesen unterstützten seeräuberischen Vitalienbrüder geht die Stadt Bremen um 1400 zu einer aktiven Befriedungspolitik durch Bildung militärischer Stützpunkte längs der Weser über. Zwar hat die zur Beherrschung der Stadtländer und Butjadinger angelegte Friedeburg bei Atens nur kurzen Bestand, aber auf dem rechten Flussufer erwirbt die Stadt die Herrschaften Bederkesa, Lehe, Blumenthal und Neuenkirchen, die sie bis zu deren Verlust an die Schweden im Jahre 1654 halten kann, Blumenthal mit gewissen Rechten sogar bis 1741.

Die Machthöhe der Stadt offenbart sich im Neubau des Neuen Rathauses und des Rolands im Jahre 1404. Die Symbolik des Reichsadlers auf dem Rolandschilde deutet ebenso wie die Kaiser- und Kurfürstenskulpturen der Rathausfassade auf den Versuch Bremens, sich ganz vom Erzstift zu lösen und zur Reichsstandschaft aufzusteigen.

Wie der Rat 1404 dem Grafen von Hoya gegenüber betont: "Wy hebben ene vrye stadt", so ist es diese Bezeichnung als freie Stadt, unter der Bremen mitsamt den anderen Reichsstädten häufig in den Reichssteuermatrikeln des 15.Jahrhunderts erscheint. Auch die Berufung Bremens zu den Reichstagen von Nürnberg (1461), Regensburg (1471) und Augsburg (1473/74) ist historisch belegt. 1475 stellt die Stadt ein eigenes Kontingent zum Reichskriege gegen Karl den Kühnen von Burgund, 1478 richtet Kaiser Friedrich III. erneut ein Gesuch um Hilfe gegen den König von Frankreich an den Rat, und 1488 bescheinigt er diesem die Unterstützung seines Sohnes Maximilian gegen Frankreich.

Warum Bremen im 15.Jahrhundert die Möglichkeit, auch formalrechtlich durch kaiserliches Privileg die ohne Schwierigkeiten erreichbare Reichsfreiheit zu erwirken, nicht konsequent weiter verfolgt hat, wissen wir nicht.

Vielleicht stand sich die Stadt "in Conjunktion mit dem Erzstifte" hinsichtlich der Reichssteuern günstiger. Auf alle Fälle liess wohl die Schwäche der erzbischöflichen Gewalt eine völlige staatsrechtliche Trennung Bremens vom Erzstift als nicht unbedingt notwendig erscheinen. So ist Bremen denn auch in der Wormser Reichsmatrikel von 1521 nicht mehr aufgeführt. Als es aber wegen seiner Hinneigung zur Reformation starke Anfeindungen durch Erzbischof Christoph zu erleiden hat, erhebt der Rat 1529 beim Reichskammergericht Klage und beantragt - freilich ohne Erfolg -, Bremen von der Hoheit seines Erzbischofs zu eximieren und als Reichsstadt unter den Schutz des Kaisers zu stellen.

16. Jahrh.

1541/42 1541 und 1542 erlangt die Stadt von Karl V. eine Reihe von kaiserlichen Privilegien, die ihre Unabhängigkeit vom Landesherrn noch weiter stärken. Sie umfassen u.a. die eigene bremische Münzgerechtigkeit, die Weser- und Fischereihoheit, ein Privilegium de non appellando, das vor allem den Rechtszug an das erzbischöfliche Hofgericht beseitigt, ferner die Einrichtung eines Niedergerichtes, das die Kompetenz des erzbischöflichen Vogtgerichtes noch weiter beschneidet.

Wenn auch Bremen während des 16.Jahrhunderts in seiner auswärtigen Politik wie in seiner inneren Verwaltung faktisch souverän war, so hat es doch die Verbindung mit dem Erzstifte, schon aus handelspolitischen Erwägungen, nicht ganz abreissen lassen. Zu den Reichssteuern des Erzstiftes trägt es eine gewisse Quote bei, die bei weitem nicht die Höhe dessen erreicht, was ihm bei separater Steuerveranlagung abverlangt worden wäre. Diese recht lockere "Conjunktion mit dem Erzstifte" hat bis gegen Ende des 30jährigen Krieges gedauert.

Erst mit dem Übergang des Erzstiftes an die Militärmacht Schweden verändert sich die politische Lage Bremens entscheidend zum schlechten. Von jetzt an verfolgt der Rat eine tatkräftige und zielstrebige Immedietätspolitik, um sich der Gewalt Schwedens zu entziehen.

II. Erwerb und Sicherung der Reichsstandschaft 1646 - 1741.

1. Erwerb der Reichsstandschaft.

Als der Erzbischof Friedrich, ein absolutistisch gesinnter dänischer Prinz, 1637 aus der üblichen Huldigung, die vom Rat als nur formal-rechtlich angesehen wird, Herrschaftsrechte über die Stadt

herzuleiten versucht, entsteht ein auf kriegerische Auseinandersetzung hindrängender Konflikt, in dessen Verlauf Bremen 1639 den förmlichen Anspruch auf die Reichsunmittelbarkeit erhebt, ihn jedoch fallen lässt, als es zu einem friedlichen Ausgleich mit dem Erzbischof kommt.

1640 erhält Bremen irrtümlich eine Einladung zum Regensburger Reichstag. Diese Gelegenheit nimmt der Rat durch Entsendung zweier Vertreter sofort wahr. Auf den Protest des Erzbischofs fasst zwar der Kurfürstenrat eine Bremens Ansprüchen ungünstige Resolution, der Reichshofrat dagegen fällt 1641 ein durchaus vorteilhaftes Zwischenurteil. Aber da der Reichshofrat sein Endurteil verschleppt, ändert sich die Lage 1643 entscheidend zu ungunsten Bremens durch das dänisch-österreichische Bündnis, in dessen Folge der dänische König den Kaiser um die Unterstützung seines Sohnes - Erzbischof Friedrichs - gegen Bremen ersucht. Der Kaiser kommt ihm tatsächlich mit einem Dekret entgegen, durch das er die irrtümlich an Bremen ergangene Ausschreibung aufhebt und beide Teile wieder in ihre vorigen Rechte einsetzt.

Diese juristische Niederlage wird Bremen aber deshalb nicht gefährlich, weil die Schweden 1645 das Erzstift erobern und der dänische Erzbischof für immer das Land verlässt.

Schon 1644 entsendet Bremen ebenso wie Hamburg und Lübeck Gesandte zum Friedenskongress nach Osnabrück, die u.a. auch für die Sicherung der bremischen Reichsstandschaft wirken. Als im dänisch-schwedischen Frieden das Erzstift an Schweden fällt, erreicht Bremen in Wien eine Anweisung an den kaiserlichen Bevollmächtigten in Osnabrück, dass das Erzstift

nur unter Ausschluss der Stadt an Schweden abzutreten sei. Der kaiserliche Gesandte verspricht dem bremischen Bevollmächtigten ein Immedietätsdiplom,
1646 und Kaiser Ferdinand III. stellt am 1.6.1646 zu Linz die Urkunde über die bremische Reichsfreiheit aus.

Das Linzer Diplom ist das wichtigste staatsrechtliche Dokument der bremischen Geschichte. Bremen hatte sich schon seit Jahrhunderten in langsamer, gewohnheitsmässiger Fortbildung des Staatsrechts vom Erzstift politisch gelöst, so dass die Bindung nur noch eine formale war. Dieser Prozess hätte sich nur durch einen gewaltsamen Akt der Unterdrückung rückgängig machen lassen, der den weit über die engen Grenzen des Erzstiftes hinausgehenden Lebenskreis der mit ganz Europa Handel treibenden Seestadt vernichtet, sie auf die Stufe einer Landstadt vom Range Stades oder Buxtehudes hinabgedrückt und damit ihren unaufhaltsamen Niedergang herbeigeführt hätte. Zudem lag es im politischen Interesse des Reiches, diese "gute Frontierstadt und Schlüssel des Reiches", wie sie sich nannte, und den von ihr beherrschten Weserstrom, nicht auch noch in den Besitz einer fremden Macht, Schwedens, gelangen zu lassen.

2. Verteidigung der Reichsstandschaft gegen Schweden (1646 - 1712) und Dänemark (1712 - 1715).

In dem Bestreben, neben dem Erzstift auch die Stadt Bremen an Schweden zu bringen, gelingt es den schwedischen Unterhändlern, im Westfälischen Frieden jede ausdrückliche Erwähnung Bremens als freie Reichsstadt und seiner Rechte auf Sitz und Stimme im Reichstag zu hintertreiben. Die endgültige Fassung des Bremen betreffenden Artikels lautet: "Der Stadt Bremen, ihrem Territorium und ihren Untertanen sollen ihr gegenwärtiger Stand, ihre Freiheit, Rechte und

Privilegien in geistlichen und weltlichen Sachen ohne Anfechtung verbleiben". Streitigkeiten der Stadt mit dem zu einem Herzogtum säkularisierten Erzstifte sollen in friedlicher Schlichtung oder im Rechtswege beigelegt werden.

Die unklare Fassung dieses Artikels bietet Schweden einen willkommenen Vorwand zur Unterdrückung der bremischen Freiheit, denn unter "praesens suus status" versteht Schweden entgegen der Auffassung sowohl der Stadt als auch des Kaisers nicht die Reichsfreiheit, sondern den Fortbestand des alten Abhängigkeitsverhältnisses Bremens vom Erzstift. Der schon 1651 einsetzende Konflikt zwischen Bremen und Schweden, in dem Bremen wegen der Gefahr erneuter kriegerischer Auseinandersetzung ohne Hilfe durch den Kaiser und die niedersächsischen Fürsten bleibt, führt nach der Abdankung der Königin Christine zum Stader Vergleich von 1654, in welchem Bremen seine schon vorher von den Schweden besetzten Besitzungen im Herzogtum Bremen (Bederkesa, Lehe, Blumenthal und Neuenkirchen) verliert, die Frage der Reichsunmittelbarkeit aber unter Rechtsvorbehalt beider Kontrahenten bis zu weiteren Verhandlungen ausgesetzt wird. An dieser Frage entzündet sich 1664 ein neuer Konflikt, der zur Belagerung Bremens durch die Schweden führt, aber unter dem Eindruck eines sich gegen Schweden bildenden Militärbündnisses der welfischen Fürsten, der Generalstaaten, Dänemarks
1666 und Brandenburgs im Frieden von Habenhausen (1666) einen Abschluss findet, der Bremen seine Reichsunmittelbarkeit erhält.

Damit hat sich der von Bremen immer wieder vorgebrachte völkerrechtliche Gesichtspunkt durchgesetzt, dass Schweden die Herzogtümer Bremen und Verden nur

kraft des Rechts der Eroberung gewonnen habe, ihm daher im Westfälischen Frieden nur die wirklich von ihm eroberten Gebiete, nicht aber die selbständig gebliebene Stadt Bremen übereignet werden konnten. Auch nach dem Frieden von Habenhausen bleibt die Selbständigkeit Bremens dauernd durch Schweden bedroht. Der rasche Wechsel der Koalitionen der europäischen Mächte spiegelt sich in dem ständig wechselnden Mass der Gefährdung wieder, der die Stadt ausgesetzt ist. Erst als die Herzogtümer Bremen und Verden 1712 im Nordischen Krieg durch Dänemark erobert werden, ist es mit der von Schweden drohenden Gefahr zu Ende, doch findet sich Bremen plötzlich rings von dänischem Gebiet eingeschlossen, da auch Oldenburg zu Dänemark gehört. Obwohl die dänische Einstellung gegenüber Bremen von der schwedischen wenig abweicht, wirkt sich die neue Situation nicht nachteilig aus, weil Dänemark 1715 die Herzogtümer in einem Vertrage gegen eine Geldentschädigung an Kurhannover abtritt.

3. Auseinandersetzung mit Kurhannover (1715-1741).

1720 entsendet der Bremer Rat seinen Syndikus nach Wien, um beim Kaiser die endgültige Sicherstellung der in den Auseinandersetzungen mit Schweden und Dänemark strittig gebliebenen Rechte auf Sitz und Stimme auf Reichstagen, auf Zulassung zum Kreistage, auf den Gebrauch des reichsstädtischen Prädikats auch gegenüber dem Inhaber der Herzogtümer Bremen und Verden zu erreichen und die Anerkennung des unbeschränkten jus territoriale im bremischen Landgebiet, in Blumenthal und Neuenkirchen (Bremen hatte 1654 das jus territoriale über Blumenthal und Neuenkirchen an Schweden abtreten müssen, aber die Justiz und Verwaltung in diesem Gebiet behalten), die Entbindung von

der Huldigungspflicht, Beseitigung des Stadtvogtes und der hannoverschen Jurisdiktion über die Domkirche, ferner die Rückgabe von Bederkesa und Lehe zu erwirken.

Obwohl Hannover - als Rechtsnachfolger Schwedens - dessen Ansprüche gegenüber Bremen geltend macht, gelingt es dem bremischen Syndikus, den Kaiser zu veranlassen, die Erteilung der Investitur über die Herzogtümer, ohne die der englische König als Kurfürst von Hannover das Stimmrecht der Herzogtümer auf dem Reichstag nicht ausüben kann, von der vorherigen Befriedigung der bremischen Wünsche abhängig zu machen und vom englischen König eine entsprechende Erklärung zu verlangen. Georg II. stellt
1731 daher 1731 zu Richmond eine Urkunde aus, in der er Bremen die Reichsimmedietät, Sitz und Stimme auf Reichs- und Kreistagen, den unmittelbaren Beitrag seiner Kontingente zu Reichs- und Kreissteuern sowie das freie reichsstädtische Prädikat zugesteht. Im übrigen hält Hannover seine Forderungen jedoch
1741 aufrecht und setzt sie im Stader Vergleich von 1741 insoweit durch als das jus territoriale nicht nur über Blumenthal und Neuenkirchen, sondern auch über das bremische Werderland an Hannover fällt; Bremen verbleiben die Hoheit über Hafen und Havenhaus Vegesack sowie die Dörfer Walle, Gröpelingen und Lesumbrook. Das übrige Werderland kommt erst 1803 wieder zu Bremen. Der englische König übernimmt fortan die Reichs- und Kreishilfe Bremens gegen Bezahlung, wogegen die Stadt verspricht, sich beim Kaiser für die Ermässigung des herzoglich bremischen Reichsmatrikularanschlages um das stadtbremische Vierzehntel einzusetzen.

Damit hat Bremen nach einem vollen Jahrhundert des Kampfes die endgültige Anerkennung seiner Reichsstandschaft und die Garantie seines Territoriums unter grossen Opfern von dem Inhaber des Herzogtums erkauft.

Bremens Selbständigkeit ist staatsrechtlich bis zur napoleonischen Zeit nicht mehr ernstlich bedroht gewesen.

Seinen Dank gegenüber dem Kaiser hat es durch gut kaiserliche und reichstreue Gesinnung stets mit der Tat bewiesen. Zu Reichskriegen musste es hohe Summen beisteuern. Besonders grosse Opfer aber hat es für das Reich in Kriegszeiten durch die Gefährdung und Einbusse seines europäischen Seehandels und seiner Schiffahrt gebracht, die dem Feinde, da das Reich zur See ohnmächtig war, schutzlos ausgeliefert waren. In den zahlreichen Kriegen, die das Reich im Bunde mit den Seemächten führte, sah man erst langsam ein, dass der dem Reich aus dem Ruin des hanseatischen Handels erwachsende Schaden viel grösser sei als der Frankreichs durch eine alliierte Blockade. So hat sich im Laufe des 18.Jahrhunderts der Gedanke einer hanseatischen Neutralität in Reichskriegen allmählich immer mehr durchgesetzt. Der zivile Handel mit dem Feinde, ausser mit Konterbande, wurde erlaubt und die hanseatischen Kriegskontingente in aller Stille durch Geldzahlungen abgelöst.

III. Bremens staatsrechtliche Stellung im Zeitalter der Französischen Revolution und des Napoleonischen Kaisertums bis zum Wiener Kongress 1789 - 1815.

In den Wirren der französischen Revolution, in denen die Bedeutung juristischer Deduktionen, kaiserlicher Privilegien, Reichskammergerichtsentscheidungen und Reichsgesetze gegenüber dem staatspolitischen Interesse der grossen Mächte und dem sich daraus ergebenden politischen Intrigenspiel völlig in den Hintergrund tritt, werden die hanseatischen Bemühungen, die Unabhängigkeit zu verteidigen, ganz auf die politische Opportunität abgestimmt.

Der im Jahre 1793 erklärte Reichskrieg gegen Frankreich versetzt die Hansestädte wieder einmal in die Gefahr, durch Abbruch der Handelsbeziehungen schweren Schaden zu erleiden. Es gelingt ihnen jedoch auch diesmal, mittels Ablösung ihres Reichskriegskontingents durch eine in aller Stille bezahlte Geldsumme und die Nichtveröffentlichung der Reichskriegspatente (der sog. Avocatorien und Inhibitorien) ihre tatsächliche Neutralität und damit die Fortsetzung des Handels zu erreichen.

Die Misserfolge der Alliierten gegen Frankreich führen schliesslich 1801 im Frieden von Lunéville dazu, Frankreich u.a. das linke Rheinufer zu sichern und in eine allgemeine Neuordnung des Reiches einzu-
1803 treten, die dann 1803 durch den Reichsdeputationshauptschluss erfolgt. Seine Grundlage ist der 1802 zwischen Paris und St.Petersburg vereinbarte französisch-russische Entschädigungsplan. Das Schicksal der kleinen deutschen Reichsstände wird also vornehmlich in Paris entschieden.

Die Hansestädte tragen dieser Lage schon 1801 durch Entsendung ihrer Vertreter nach Paris Rechnung. Die Argumente sind nicht staatsrechtlicher, sondern finanzieller Natur.

Der bremische Vertreter Georg G r ö n i n g gesteht Talleyrand eine Entschädigung von 3 Mill. Livres zu. Dafür gewährt Frankreich Fortdauer der staatlichen Unabhängigkeit Bremens, Handelsneutralität, Erwerb der hannoverschen Besitzungen in der Stadt (Dom, Intendantur- und Strukturgüter), sowie Rückerwerb der 1741 an Hannover abgetretenen bremischen Dörfer und Aufhebung des Elsflether Zolls (letzteres erst 1820 endgültig verwirklicht).

Die den Hansestädten im Reichsdeputationshauptschluss feierlich zugesicherte Unabhängigkeit und Neutralität erweist sich jedoch in den kriegerischen Wirren der folgenden Jahre immer wieder als völlig wertlos. Häufig muss man fremde Truppen aufnehmen und ist immer wieder hohen Kriegskontributionen und Einquartierungslasten ausgesetzt.

1806 Besonders schwierig wird die Lage für die Städte im Herbst 1806 nach dem Untergang des Deutschen Reiches. Daher treten im September 1806 ihre Abgeordneten zu einer hansischen Konferenz in Lübeck zusammen, deren Ergebnis das umfängliche Gutachten vom 13.Oktober 1806 an die Senate ist. Dies Gutachten bleibt jedoch in wesentlichen Teilen rein theoretisch, da die "kosmopolitische Sphäre" der Städte sich im Chaos der Zeitumstände gegen die "politische" einfach nicht sichern lässt. Die Frage eines etwaigen Anschlusses an den Rheinbund bereitet den Städten schwere Sorgen, die Kontinentalsperre bringt den Seehandel zum Erliegen.

Im Herbst 1809 lässt Napoleon im Geheimen mit den Städten über deren engeren Anschluss an Frankreich verhandeln.

Napoleon will sie als "Villes Imperiales" zu sich in ein ähnliches Verhältnis stellen, wie sie es früher gegenüber dem Deutschen Kaiser eingenommen haben, doch ihre Selbständigkeit weit mehr beschränken, als die der übrigen Mitglieder des Rheinbundes, in den die Städte aufgenommen werden sollen.

Obgleich er im Dezember 1809 erklären lässt, dass die Hansestädte ihre Unabhängigkeit behalten werden,
1810 verleibt er sie durch das Dekret vom 10.Dezember 1810 seinem Reiche ein. Bremen wird Regierungssitz für den Präfekten des Departements der Wesermündungen. Der Senat wird aufgelöst. Die Stadt bildet fortan ein rein kommunales Gebilde mit einem Maire an der Spitze. Sämtliche französischen Gesetze und Verfassungseinrichtungen werden kompromisslos eingeführt.

1813 Dieser Zustand dauert bis zur Befreiung Bremens und der Restauration des Senats am 6.November 1813.

Um die Interessen Bremens zu vertreten, wird Senator Johann S m i d t schon Ende 1813 in das Hauptquartier der Verbündeten entsandt, dem er bis nach Paris folgt. Man erklärt ihm, dass die Alliierten die gewaltsame Annexion der Städte durch Frankreich nie de jure anerkannt hätten, so dass staatsrechtlich für diese noch der Status des Reichsdeputationshauptschlusses von 1803 gelte.

Im September 1814 setzt S m i d t seine Bemühungen auf dem Wiener Kongress fort. Er entwickelt dort eine unendliche Rührigkeit, um allen Staatsmännern den allgemeinen Nutzen unabhängiger Hansestädte für den internationalen und deutschen Handel klar zu machen.

1815 Die nach unendlichen Schwierigkeiten schliesslich zustande gekommene "Deutsche Bundesakte" vom 8.Juli 1815 ist freilich für die deutschen Kleinstaaten insbesondere deshalb enttäuschend, weil ihr Wunsch nach einem gemeinsamen Staatsoberhaupt, an das sie sich anlehnen könnten, unerfüllt bleibt.

Ein bedeutsamer Mangel ist, dass es nicht zu einer Erneuerung des Reichskammergerichts als obersten Bundesgerichts kommt, doch erhalten die vier freien Städte (die drei Hansestädte und Frankfurt) das Recht, sich untereinander über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Obergerichts zu einigen. Das ist erst 1820 durch die Einrichtung des Oberappellationsgerichts der vier freien Städte in Lübeck geschehen, des Vorläufers des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg.

In der Gemeinschaft des Deutschen Bundes erleben die Hansestädte lange Jahrzehnte sicherer politischer Selbständigkeit. Dass sie die gewaltigen staatlichen Umwälzungen der Franzosenzeit überstanden haben, verdanken sie der allseitigen Überzeugung von der Wichtigkeit ihrer Existenz aus handelspolitischen Gründen, aber auch dem Geschick ihrer Diplomatie, insbesondere Männern wie Georg G r ö n i n g und Johann S m i d t , die damals in schwierigsten Situationen energisch und klug die Sache der Hansestädte - besonders Bremens - vertreten haben.

IV. Die Selbständigkeit Bremens im Jahrhundert der Nationalstaaten 1815 - 1914.

1. Zeit des Deutschen Bundes.

Das dem Wiener Kongress folgende Jahrhundert ist für Bremen die grosse Zeit der Entfaltung von Handel und Schiffahrt nach Übersee und zugleich die Zeit seines Aufstieges zum bedeutenden Markt für wichtigste

Stapelartikel des Welthandels. In dieser handelspolitischen Funktion erfüllt es zusammen mit Hamburg eine nationale Aufgabe, was vor allem in Oberdeutschland zunächst kurzsichtig verkannt wird. Indessen kann Bremen wie Hamburg auf die grossen aus eigener Kraft vollbrachten Leistungen hinweisen, darauf, dass von 343 deutschen Niederlassungen in Übersee 227 hanseatische sind, auf die Bemühungen um die Schiffahrt (1847 Ocean Steam Navigation Company in Bremerhaven, die erste Linienschiffahrtsverbindung zwischen dem europäischen Kontinent und den U.S.A., 1857 Gründung des Norddeutschen Lloyd) und Hafenanlagen (Gründung Bremerhavens, Weserkorrektion, bremische Häfen) sowie auf die Taten der hanseatischen Kolonialpioniere (Erschliessung der späteren Kolonien Togo und Deutsch-Südwestafrika durch die Bremer Kaufleute V i e t o r und L ü d e r i t z).

Es erweist sich nur, dass das politische Gewicht der Hansestädte zu gering ist, um die handelspolitischen Interessen Deutschlands in Übersee auch gegenüber fremden Widerständen mit Nachdruck zu vertreten und durchzusetzen. Dazu bedarf man des Schutzes und Rückhalts eines national geeinigten Deutschen Reiches.

In der Zeit des Deutschen Bundes wird die bremische Geschichte wesentlich bestimmt durch das Wirken zweier bedeutender Staatsmänner: Johann S m i d t und Arnold D u c k w i t z . Duckwitz' Leitgedanke ist die Schaffung einer nationalen deutschen Wirtschaftspolitik, welche die deutschen Interessen notfalls mit dem Druckmittel des Zolltarifs gegenüber dem Auslande zur Geltung bringen soll.

Auf ihn geht in den 40er Jahren die Anregung zu einem Deutschen Handels- und Schiffahrtsbunde zurück, für

den er bei Hannover und Preussen Anhänger findet, der sich aber dann, insbesondere wegen der Ereignisse von 1848, nicht durchsetzen lässt.

1848 1848 empfiehlt S m i d t in Frankfurt dem Reichsverweser Erzherzog Johann seinen Freund D u c k w i t z als Reichshandelsminister. Er selber lehnt das ihm angetragene Aussenministerium ab.

In den kurzen Monaten seiner Amtstätigkeit bis zum Mai 1849 übernimmt D u c k w i t z auch noch das Marineressort und baut - angesichts der turbulenten Verhältnisse eine erstaunliche Leistung - die erste deutsche Reichskriegsflotte auf.

Die Frankfurter Episode schlägt völlig fehl und leitet in die preussische Unionspolitik über, die das Einigungswerk nunmehr unter Führung Preussens mit Ausschluss Österreichs versucht und zunächst 1850 mit der diplomatischen Niederlage Preussens durch den Vertrag von Olmütz endet.

1849 tritt Bremen dem von Preussen geschlossenen Dreikönigsbündnis bei, in dessen Verwaltungsrat S m i d t an den Verhandlungen über einen dem späteren Reichstage vorzulegenden Verfassungsentwurf beteiligt ist. Die weitgehenden Beschränkungen der bremischen Souveränität durch die zu schaffende Union sind S m i d t freilich sehr unsympathisch.

Ende 1849 nimmt Bremen an der von fast allen deutschen Regierungen beschickten Konferenz in Dresden teil, auf der Österreich und Preussen noch einen letzten Versuch zur Einigung machen. Die den Hansestädten dabei in einem künftigen Bunde zugedachte Stellung befriedigt S m i d t nicht.

Da jedoch der Konferenz kein Erfolg beschieden ist, tritt im Mai 1850 auf Betreiben Österreichs der Bundestag in Frankfurt wieder zusammen, den auch Bremen noch anderthalb Jahrzehnte beschickt.

2. Der Weg in den Norddeutschen Bund.

In den Auseinandersetzungen der 60er Jahre hält Bremen es nicht für ratsam, sich von Preussen zu trennen, will ihm andererseits auch nicht hörig werden, genau so wenig wie der österreichischen Politik. Im Fortbestand des Deutschen Bundes, mag er politisch noch so unfruchtbar sein, sieht man doch die völkerrechtliche Garantie für die Selbständigkeit der freien Städte.

Zu dem preussischen Antrag auf Bundesreform im April 1866 vermeidet man in Bremen eine Stellungnahme, doch erweist es sich als unmöglich, auf die Dauer eine neutrale Haltung zwischen den beiden Grossmächten einzunehmen.

Als Österreich nach dem Einrücken preussischer Truppen in Holstein im Juni 1866 die Mobilisierung des Bundesheeres gegen Preussen beantragt, stimmen die hanseatischen Vertreter gegen den Antrag. Nachdem bald darauf ein ähnlicher bayerischer Antrag angenommen wird, erklärt Preussen den Bund für erloschen, wogegen alle Gesandten, auch der bremische, Verwahrung einlegen. Als dann aber Preussen von den Hansestädten die Abberufung ihrer Gesandten aus Frankfurt fordert, wagen diese nicht zu widerstehen. Damit sind sie tatsächlich aus dem Bund ausgetreten.

Als Preussen Bremen auffordert, mit ihm einen neuen Bund auf der Grundlage des preussischen Reformprogramms zu schliessen, glaubt Bremen noch, sich aus dem drohenden Krieg heraushalten zu können. Aber

B i s m a r c k besteht auf einer aktiven Teilnahme Bremens, die er als Voraussetzung der den Hansestädten im neuen Bunde zugedachten unabhängigen Stellung bezeichnet.

1866 So entschliesst sich Bremen am 27.Juni 1866 zu einem Angriffs-und Verteidigungsbündnis mit Preussen, dem bald darauf auch Lübeck und Hamburg folgen. Bremens Unabhängigkeit im künftigen Bunde wird von Preussen garantiert. Bremens staatliche Zukunft hängt damit von dem Ausgang des preussisch-österreichischen Krieges ab.

Durch den preussischen Sieg über Österreich wird der von Preussen vorgeschlagene Norddeutsche Bund Wirklichkeit. Damit ist Bremens Selbständigkeit innerhalb eines neuen, starken Bundesstaates gesichert.

3. Bremen im Deutschen Reiche 1871 - 1918.

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867 erfährt 1870/71 unter den Eindrücken des deutsch-französischen Krieges und durch den Beitritt der süddeutschen Staaten gewisse Umbildungen, die besonders durch die Bayern gewährte Sonderstellung einer Stärkung des föderativen Elementes gleichkommen.

Indem Bremen im Norddeutschen Bund aufgeht, verliert und gewinnt es zugleich. Es gewinnt Schutz und Rückhalt als Glied eines mächtigen Nationalstaates, der seinen Bestand gegen alle Gefahren garantiert. Es bringt dafür einen grossen Teil seiner früheren Freiheit zum Opfer. Bremen hört auf, Subjekt des Völkerrechtes zu sein. Sein selbständiger diplomatischer und konsularischer Verkehr mit anderen souveränen Staaten entfällt.

Dafür geniesst Bremen seit 1867 die von der Verfassung gewährleisteten politischen Rechte, d.h. es nimmt an den Entscheidungen des Bundesrates mit seiner Stimme

teil. Ausgeübt wird dieses Stimmrecht durch den bremischen Bevollmächtigten beim Bundesrat, der gemäss Instruktion des Senats handelt.

Das Verhältnis der Stadt zum Reiche entwickelt sich sehr günstig, insbesondere nachdem - wenn auch erst nach langen Verhandlungen - der Zollanschluss der Hansestädte an das Reich zustande gekommen ist.

V. Bremens Selbständigkeit in der Zeit der Weltkriege.

1. Bremen in den Reichsreformbestrebungen von 1919 - 1927.

Nach dem 1.Weltkrieg bleibt das Deutsche Reich auf der Grundlage der alten Bundesstaaten bestehen. In der Verfassung wird bestimmt, dass die Gliederung des Reichs in Länder unter möglichster Berücksichtigung des Willens der beteiligten Bevölkerung der wirtschaftlichen und kulturellen Höchstleistung des Volkes dienen soll und die Änderung des Gebietes von Ländern und die Neubildung von Ländern innerhalb des Reichs durch verfassungsänderndes Reichsgesetz zu erfolgen hat.

Die Schwierigkeiten des Reichsaufbaus rufen bereits 1920 eine Bewegung zur Reichsreform hervor. Besonders von preussischer Seite wird auf die sofortige Einführung eines Einheitsstaates gedrängt.

In einer vertraulichen Denkschrift für die Reichsregierung entwickelt der Reichsinnenminister Erich K o c h seine Idee eines "dezentralisierten Einheitsstaates", wonach das Reich gleichmässig in entstaatlichte, allerdings mit einem hohen Mass an Selbstverwaltung ausgestattete Reichsprovinzen eingeteilt werden soll. K o c h empfiehlt aber, im Augenblick nicht an Fragen zu rühren, die eben erst durch die

Reichsverfassung geregelt sind. Die Denkschrift gelangt durch Vertrauensbruch in die Hand der bayerischen Regierung, die nunmehr eine "Gegenbewegung" in föderalistischem Sinne auslöst.

Auf Beschluss der Nationalversammlung wird 1920 die von Preussen wenig freundlich begrüsste "Zentralstelle für die Neugliederung des Reiches" unter dem Vorsitz des früheren preussischen Staatsministers, Graf R o e d e r n , gegründet. Unterausschüsse, in denen die in Frage kommenden Länder selber vertreten sind, bearbeiten die dringendsten Fragen.

Für die bremische Frage ist der 5. Unterausschuss eingesetzt.

Er hat die Frage zu behandeln:
"Ist die Vereinigung des ganzen Staatsgebietes von Bremen mit Preussen zu erstreben oder wäre die Vergrösserung des Landes Bremen durch die Vereinigung der Städte Geestemünde und Lehe mit Bremerhaven oder die Vereinigung von Bremerhaven mit Preussen oder die Zuweisung einer Landbrücke zwischen Bremen und Bremerhaven an die Hansestadt vorzuziehen? Welche grundlegenden Bestimmungen wären unter diesen verschiedenen Voraussetzungen für die Bildung der politischen Verwaltungsbezirke und der kommunalen Verbände sowie für das Staatsgut und die Staatslasten von Bremen etwa vorzusehen?"

Das Ergebnis der Verhandlungen ist allseitige Ablehnung einer Vereinigung mit Preussen; der Gedanke der Vereinigung Lehes und Geestemündes mit Bremerhaven und einer Landbrücke mit Bremen wird nicht weiter verfolgt.

Auf dem Wege stiller Verhandlungen mit Preussen versucht Bremen weiterzukommen, besonders wegen der

Verhältnisse an der Wesermündung. Aufmerksam beobachtet es die Entwicklung an der Elbe, besonders die Verhandlungen über die durch Gutachten der Zentralstelle angeregte "Gross-Hamburg-Lösung", die an den übertriebenen preussischen Forderungen scheitern. Erst als Preussen 1928 erneut grosse Subventionen an die preussischen Städte der Niederelbe (Altona, Harburg, u.a.) ins Auge fasst, kommt die Frage "Gross-Hamburg" erneut in Fluss. Am 20.Dezember 1928 wird ein preussisch-hamburgischer Vertrag über das Niederelbegebiet geschlossen und eine Hafengemeinschaft Hamburg-Altona-Harburg gebildet. Einundeinhalb Jahre später, im Juni 1930, kommt Bremen für die Niederweser zu einem ähnlichen Vertrage, in welchem Bremen und Preussen übereinkommen, das Wirtschaftsgebiet an der Unterweser einheitlich zu erschliessen und in verständnisvoller Gemeinschaftsarbeit nach einheitlichen Gesichtspunkten zu entfalten. Sie erklären ihre Bereitschaft, die hierzu erforderlichen Massnahmen in gemeinsamer Arbeit so zu treffen, als ob Landesgrenzen nicht vorhanden wären.

2. Bremen und die Verhandlung über die Reichsreform 1928 - 1932.

Am 3.Oktober 1927 fasst eine beim Reichskanzler tagende Länderkonferenz den Beschluss, eine Sonderkonferenz zur Erörterung des staatsrechtlichen Verhältnisses zwischen Reich und Ländern einzuberufen. Diese Länderkonferenz tritt am 16.Januar 1928 unter dem Vorsitz von Reichskanzler Dr. M a r x in Berlin zusammen und ist trotz aller Gegensätze von einer grossen Verständigungsbereitschaft getragen. Es wird festgestellt, dass, wie immer das Verhältnis zwischen Reich und Ländern gestaltet sein wird, eine starke

Reichsgewalt notwendig ist. Die Frage der Selbständigkeit der Hansestädte wird von keiner Seite in Zweifel gezogen. Die Konferenz beschliesst, die Lösung des Gesamtproblems durch den Bericht eines Ausschusses vorbereiten zu lassen, der zu gleichen Teilen von der Reichsregierung und den Länderregierungen besetzt wird.

Vor dem so beschlossenen Ausschuss für Verfassungs- und Verwaltungsreform gibt Reichskanzler M ü l l e r im Oktober 1928, als über der Vielzahl von Denkschriften der Länder die Diskussion sich in unwesentliche Einzelheiten zu verlieren droht, eine Entschliessung der Reichsregierung bekannt, in der die Notwendigkeit einer starken Reichsgewalt, der Erhaltung leistungsfähiger Länder als Glieder des Reichs, der Beseitigung des Dualismus zwischen dem Reich und Preussen und der Vereinheitlichung der Länderverwaltungen betont wird. Nach dieser Erklärung setzt der Ausschuss zwei Unterausschüsse ein. Der erste Unterausschuss hat die Aufgabe, unter der Aufrechterhaltung und der Bildung von leistungsfähigen Ländern über die Frage der territorialen Umgliederung des Reiches Vorschläge zu machen. Der zweite Unterausschuss hat zu untersuchen, wie eine klare Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Reich und Ländern hergestellt und dauernd gesichert und in welcher Weise der Dualismus zwischen Reich und Preussen behoben werden kann.

Aufgaben, bei denen Lebensfragen des Reiches nicht berührt werden, sind der eigenen Verwaltung der Länder zu belassen oder zu übertragen. Derselbe Ausschuss hat weiter festzustellen, ob und wie neben der landeseigenen Verwaltung eine Auftragsverwaltung in dem Sinne geschaffen werden kann, dass das Reich

die Landesregierungen mit der Führung von Angelegenheiten der Reichsverwaltung beauftragt.

Bremen ist nicht zur unmittelbaren Mitwirkung in den Ausschüssen berufen, hält sich aber über den Stand der Verhandlungen stets unterrichtet. Seine Stellung zur Reichsreform legt es in der Vereinbarung der Regierungsparteien bei der Wahl des Senats am 15. April 1928 in etwa folgenden Grundsätzen fest:

1. Anerkennung der Notwendigkeit der Reichsreform, insbesondere der Notwendigkeit, das Problem Preussen-Reich zu lösen, der Notwendigkeit, leistungsunfähige Länder zu beseitigen, der Notwendigkeit, die Zuständigkeiten von Reich und Ländern klar und endgültig abzugrenzen.

2. Zurückhaltung in den grossen Fragen der Reichsreform, aber Bereitwilligkeit, mitzuarbeiten.

3. Bremen muss bestrebt sein, die für Bremen nötigen oder wünschenswerten Reichsbehörden in Bremen zu behalten und neue Reichsbehörden nach Bremen zu bekommen.

4. Bremen muss betonen, dass es, ebenso wie Hamburg, für das Reich bestimmte Aufgaben in Welthandel, Seeschiffahrt und Hafenbau zu erfüllen hat, und dass daher bei der Reichsreform eine Regelung gefunden werden muss, die Bremen in völliger Gleichstellung mit Hamburg für die Erfüllung dieser Aufgaben
   den erforderlichen Raum,
   die erforderliche Bewegungsfreiheit, insbesondere auch die erforderliche politische Bewegungsfreiheit durch Vertretung im Reichsrat oder Staatenhaus und durch unmittelbaren Verkehr

mit der Reichsregierung,
und die erforderliche finanzielle
Leistungsfähigkeit

sichert.

5. Zusammenarbeit mit den Nachbarländern auf allen Verwaltungsgebieten, auf denen eine gemeinschaftliche Regelung ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen erforderlich oder wünschenswert ist, z.B. auf dem Gebiete städtebaulicher Massnahmen (Landesplanung) und der Ausräumung der Schwierigkeiten an der Unterweser.

Aus der Arbeit der Unterausschüsse des Verfassungsausschusses der Länderkonferenz verdient hervorgehoben zu werden, dass die Vorschläge des 2.Unterausschusses über die Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Reich und Ländern wegen der nicht ganz klaren Behandlung der Hansestädte in Bremen einige Befürchtungen auslösen, die Bremen jedoch nicht veranlassen, an der Konferenz der für ihre Existenz fürchtenden kleineren Länder teilzunehmen, die am 6.Dezember 1929 unter Vorsitz des Ministerpräsidenten von Mecklenburg-Schwerin in Schwerin stattfindet. Eine Einladung zu dieser Konferenz lehnt Bremen ab mit der Begründung, dass es als Stadtstaat und als räumlich kleinstes unter den deutschen Ländern seine staatliche Selbständigkeit niemals als Selbstzweck betrachtet, sondern immer nur als Vorbedingung für die Aufrechterhaltung seiner Seehafenstellung.

Im Juni 1930 werden die von den Unterausschüssen ausgearbeiteten Pläne vom Verfassungsausschuss gebilligt. Da aber aussenpolitische Probleme der Reichsregierung unter Reichskanzler Dr. B r ü n i n g vordringlicher erscheinen als die Ordnung im Innern,

wird die Durchführung einer Reichsreform im Sinne der "differenzierenden Gesamtlösung" nicht mehr praktisch.

3. Einbusse an Selbständigkeit in der Zeit des Nationalsozialismus.

Mit dem Beginn des Nationalsozialismus zeigt sich bald dessen Neigung zu straffem Zentralismus. Zwar wird das letzte Ziel, die völlige Zerschlagung der Länder und die Neueinteilung des Reiches in Reichsgaue, nur teilweise verwirklicht, doch werden die Länder von innen her durch Beseitigung ihrer Parlamente und Übertragung ihrer Hoheitsrechte auf das Reich (Reichsgesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30.Januar 1934) ausgehöhlt und von oben her durch ihre Unterstellung unter Reichsstatthalter streng überwacht und vom Willen der Zentrale abhängig gemacht. (2.Gesetz zur Gleichschaltung der Länder mit dem Reich vom 7.April 1933 und Reichsstatthaltergesetz vom 29.Januar 1935).

Die Frage, wer Reichsstatthalter der Hansestädte wird, ist für diese eine Lebensfrage. Während es Hamburg gelingt, einen eigenen Reichsstatthalter zu bekommen, werden Bremen und Oldenburg einem gemeinsamen Reichsstatthalter in Personalunion unterstellt. Die Ernennung des als Feind Bremens bekannten Oldenburger Gauleiters R ö v e r zum Reichsstatthalter in Oldenburg und Bremen (5.Mai 1933) bildet den Auftakt zu einem Jahrzehnt der Unterdrückung Bremens durch ihn.

In all diesen Jahren wird mit dem Ziele, den Einheitsstaat herzustellen, die Reichsreform weiter verfolgt. Da gewiss ist, dass sie die Länder beseitigen wird, besteht für Bremen die schwere Sorge,

was dann aus seinen Hafenstädten und dem Landgebiet werden wird. Vor allem besteht die Gefahr, dass die beiden einander ergänzenden, nach Gesichtspunkten der Zweckmässigkeit spezialisierten Hafengruppen in der Stadt Bremen und an der Wesermündung getrennt werden. Die verkehrswirtschaftliche Einheit der Gesamthafenanlagen Bremens würde in einem solchen Falle verlorengehen, und die Funktionsfähigkeit und damit die wirtschaftliche Stellung beider Hafengruppen ernstlich beeinträchtigt werden.

Nach langen mühevollen Verhandlungen mit dem Reichsministerium des Innern gelingt es, gegen den Widerstand des Reichsstatthalters und des preussischen Ministerpräsidenten die Eingemeindung der Bremerhavener Häfen in die Gemeinde Bremen zu erreichen. Die Gemeindeordnung wird in den Hafenstädten und im Landgebiet eingeführt, nicht aber in der Stadtgemeinde Bremen, die damit im ganzen Reich die einzige Ausnahme bleibt.

Nach der Auffassung der bremischen Landesplanung ist eine Eingliederung der preussischen Industriegemeinde Hemelingen und der Gemeinden nördlich der Lesum, um neues Siedlungsgelände für die Stadt zu gewinnen, dringend erwünscht. Derartige Bestrebungen stossen aber auf den scharfen Widerstand sowohl des preussischen Ministerpräsidenten G ö r i n g , der Bremerhaven ohne angemessenes Äquivalent übernehmen will, als auch des Oberpräsidenten in Hannover und der Regierung in Stade.

Eine Anregung des Reichsinnenministers Dr. F r i c k , Bremen solle zur Erleichterung der gewünschten Eingemeindungen und zur Sprengung seiner engen Grenzen einen Antrag auf Eintritt in den preussischen Staatsverband stellen, wird im Senat behandelt. Der

Reichsstatthalter lehnt den Gedanken einer preussischen Provinz Bremen ab und legt ihr dafür den engeren Anschluss an Oldenburg unter Bildung einer einheitlichen Landesregierung nahe.

Diese auf einhelligen Widerstand des Senats stossende Zumutung bewirkt indessen nur, dass der Regierende Bürgermeister seinen Antrag an den Reichsinnenminister nun tatsächlich stellt. Am 1.Dezember 1938 antwortet B ö h m c k e r dem stellvertretenden Gauleiter J o e l , dass Bremen nur in enger Verbindung mit Preussen seine wirtschaftlichen Beziehungen zu einem preussischen Wesermünde, mit dem Bremerhaven vereint ist, erhalten kann, weil keine Aussicht besteht, dass diese vereinte Unterweserstadt bei Bremen bleibt. Im Verband mit Oldenburg werde Bremen wohl Bremerhaven und Vegesack ohne Entschädigung verlieren, und die Regelung seiner lebenswichtigen Beziehungen zur Unterweserstadt bleibe ungelöst. Bremen müsse es im Interesse seiner Welthafenstellung ablehnen, oldenburgische Landstadt zu werden. Ein Küstengau, dessen Verwaltungsmittelpunkt nicht Bremen, sondern Oldenburg sein soll, komme für Bremen nicht in Frage.

Auch der von R ö v e r vertretene Gedanke eines gemeinsamen Aufgehens Oldenburgs und Bremens in Preussen findet in Bremen keine Unterstützung, weil das oldenburgische Übergewicht zu stark sein würde. Infolge der Weigerung R ö v e r s , auch nur Teile des Regierungsbezirkes Stade, die spezifisch bremisches Wirtschaftsausstrahlungsgebiet sind, in diese Provinz einzubeziehen, scheitern alle diese Pläne Anfang 1939, nachdem R ö v e r zuletzt überhaupt ein Aufgehen in Preussen abgelehnt und erklärt hatte, er wolle mit seinem Amtsbereich reichsunmittelbar bleiben.

Die raumpolitischen Fragen kommen im Frühjahr 1939 wegen der Absichten Preussens auf Bremerhaven wieder in Bewegung. Vom Oberpräsidenten von Hannover droht die Gefahr einer Eingemeindung Vegesacks in eine aus den umliegenden preussischen Industriegemeinden zu bildende neue Stadt, die Bremen nach Norden abschnüren und ärgerliche Spannungen der Art hervorrufen würde, wie sie durch das Gross-Hamburg-Gesetz von 1937 zwischen Hamburg, Altona und Harburg gerade erst aus zwingenden Gründen beseitigt worden sind.

Es gelingt Bremen jedoch, die Reichsinstanzen, vor allem das Reichsinnenministerium, von den sachlichen Notwendigkeiten zu überzeugen. Es erhält als Entschädigung für die Abtretung Bremerhavens von Preussen im Süden Hemelingen und Mahndorf, im Norden sämtliche am Lesum- und Weserufer liegenden Gemeinden bis einschl. Farge.

Diese raumpolitische Neuordnung, die den kommunalen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entspricht, wird am 28.September 1939 als Vierte Verordnung über den Neuaufbau des Reiches im Reichsgesetzblatt veröffentlicht. Sie wird später folgerichtig fortgeführt durch die Eingemeindung der letzten noch übrig gebliebenen Landgemeinden, die, obwohl schon 1943 beabsichtigt, jedoch erst durch Gesetz vom 27.Nov.1945 erfolgen kann.

Bremen muss jedoch weiter um seine Position fürchten, denn die Tendenz, die Länder ganz zu beseitigen und durch "Reichsgaue" zu ersetzen, dauert an. So ist Bremen gezwungen, auch darüber Betrachtungen anzustellen, wie es im Falle einer erzwungenen Reichsgaulösung ein Minimum seiner Interessen wahren kann.

Zu praktischen Auswirkungen kommt es durch das Kriegsende jedoch nicht mehr.

4. Wiederherstellung der bremischen Selbständigkeit nach dem Niederbruch von 1945.

Mit der Besetzung der Stadt Bremen am 27.April 1945 durch britische Truppen gehen - wie in den übrigen Gebieten des Reiches - die Hoheitsrechte auf die Besatzungsmächte über. Im Zuge der vollständigen Besetzung des nordwestdeutschen Raumes durch die westalliierten Streitkräfte sichern sich die amerikanischen Truppen über die Stadt Bremen hinaus noch das Gebiet entlang der Weser bis einschl.Wesermünde als wichtiges Nachschubterritorium für die alliierten Streitkräfte im besetzten Deutschland. Dieses Gebiet umfasst die Stadt Bremen, das bremische Landgebiet, den Stadtkreis Wesermünde, die Landkreise Wesermünde, Osterholz und - links der Weser - den Landkreis Wesermarsch mit den Häfen Brake und Nordenham sowie den Stadtkreis Delmenhorst; es wird von der amerikanischen Besatzungsmacht als "Enklave Bremen" zusammengefasst.

Am 10.12.1945 geht das Gebiet der Enklave in die britische Besatzungszone über. Dabei übt die amerikanische Besatzungsmacht weiter die Gebietshoheit aus, verfährt aber bei der Durchführung ihrer Aufgaben teils nach amerikanischen, teils nach britischen Gesetzen, Richtlinien und Verwaltungsgrundsätzen. Diese komplizierte und unübersichtliche Regelung der Zuständigkeiten und das Fehlen einer Zentralinstanz mit klaren Befugnissen (Bremen war zeitweise zugleich Mitglied des Zonenbeirates der britisch besetzten Zone, des süddeutschen Länderrates und örtlicher Gremien im jetzigen niedersächsischen Raum) führt Bremens Verwaltung vor Augen, wie sehr dadurch die Vertretung der Belange von See-, Hafen- und Aussenwirtschaft behindert und unmöglich gemacht wird.

Im Herbst 1946 erhält ein "Sonderausschuss" den Auftrag, nach den Weisungen der britischen Militärregierung, Vorschläge für eine Neugliederung des Gebietes der britischen Zone zu machen. Dabei ist eine Anweisung der Militärregierung zu beachten, dass die Gesamtzahl der Länder, in die in Zukunft diese Zone eingeteilt werden soll, auf keinen Fall höher sein darf als fünf, wobei zu berücksichtigen ist, dass durch die Bildung des Landes Nordrhein-Westfalen bereits eine Entscheidung vorweggenommen war.

Die Vorschläge des Sonderausschusses gehen über den Zonenbeirat an die Militärregierung, die allein den Zeitpunkt und die Art der Entscheidung bestimmt.

Bremens Vertreter hat bei diesen Beratungen vor allem die Aufgabe, für die Behauptung der Reichsunmittelbarkeit Bremens einzutreten: "Hamburg und Bremen haben Sonderstellungen und ihre Aufgaben erfüllen sie für alle deutschen Länder als Treuhänder der Gesamtheit". Der Anspruch der Hansestädte auf eine staatsrechtliche Sonderstellung wird allseitig anerkannt. Bremen betont bei diesen Verhandlungen ungeachtet der Vorstellungen der Besatzungsmacht seinen traditionellen Standpunkt, dass es seinem Landesgebiet keine landwirtschaftlichen Gebiete (Enklave) einzugliedern wünsche.

Von vier eingereichten Vorschlägen findet derjenige, der die Bildung von fünf Ländern vorsieht - drei Länder und zwei Stadtstaaten: Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen (Provinz Hannover und Braunschweig und Oldenburg) und die Stadtstaaten Bremen und Hamburg - die Zustimmung der Militärregierung.

Anlässlich einer am 4.Oktober 1946 in Bremen abgehaltenen Konferenz der Ministerpräsidenten aus der britischen und amerikanischen Zone teilt der Militärgouverneur Bremens, Colonel B r o w n i n g , mit, dass Bremen als reichsunmittelbare Hansestadt erhalten bleiben wird. Die Erklärung wurde von der bremischen Bevölkerung mit lebhafter Genugtuung aufgenommen.

Den Schlußstein dieser Entwicklung legt am 22.Januar 1947 eine Proklamation des Kommandierenden Generals der amerikanischen Truppen in Europa und des Militärgouverneurs für Deutschland (US) Joseph T.Mc N a r n e y : Bremen - zusammengesetzt aus der Stadt Bremen und dem Stadtkreis Wesermünde einschl. Bremerhaven - wird selbständiges Land mit eigener Staatsregierung, es wird rückwirkend mit dem 1.Januar 1947 der US-Zone angeschlossen.

Am 7.Februar 1947 beschliesst die Stadtvertretung der Stadt Wesermünde einstimmig die Namensänderung der Stadt Wesermünde in "Bremerhaven". Der Senat stimmt am 11.Februar 1947, die Militärregierung am 18.Februar 1947 zu.

Am 1.August 1947 verabschiedet die Bürgerschaft die bremische Verfassung, die von der Bevölkerung am 12.Oktober 1947 durch Volksabstimmung mit 72,5 % der abgegebenen Stimmen angenommen wird.

Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.Mai 1949 bestätigt Bremen als eines der elf Bundesländer.

Denkschrift

zur Frage der staatlichen Selbständigkeit

der

Freien Hansestadt Bremen

Anlage B

Verflechtung mit Nachbarräumen

Senatskanzlei der Freien Hansestadt Bremen

Mai 1955

Verflechtungen der Freien Hansestadt Bremen

mit Nachbarländern.

A. Justizverwaltung:

1. Staatsvertrag zwischen den Ländern Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein über die Zuständigkeit in Patentstreitsachen vom 24.1.1950 (Brem.Ges.Bl. S.17):

   Für Patentstreitsachen im Bereich der vertragschliessenden Länder ist ab 1.10.1949 ausschliesslich das Landgericht Hamburg zuständig.

2. Übereinkunft der Länder Freie Hansestadt Bremen und Freie und Hansestadt Hamburg sowie Schleswig-Holstein über ein gemeinsames Prüfungsamt und die Prüfungsordnung für die Grosse Juristische Staatsprüfung vom 12.5.1950 (Hamb.Ges.und VO-Bl. I S.101):

   Die Grosse Juristische Staatsprüfung wird vor dem gemeinsamen Prüfungsamt der drei genannten Länder abgelegt. Das gemeinsame Prüfungsamt besteht bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht in Hamburg. Es verfährt nach einer einheitlichen Prüfungsordnung.

3. Vertrag zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem Land Niedersachsen über die Gestellung von Strafgefangenen für die Staatliche Moor-Administration Ahlen-Falkenberg vom August 1952:

   Der Regierungspräsident in Stade ist nach diesem Vertrag verpflichtet, bremische Strafgefangene in dem Kultivierungsbetrieb der Staatlichen Moor-Administration Ahlen-Falkenberg (Niedersachsen) zu beschäftigen.

die Küstengewässer der Länder Bremen und Niedersachsen vom 1.6.1952. Hiernach ist für die Durchführung der Fischereiaufsicht in den Küstengewässern als gemeinsame niedersächsisch-bremische Behörde das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven verantwortlich. Die Fischereiaufsicht und die Wasserschutzpolizei leisten einander Amtshilfe. Das Wasserschutzpolizeiamt Niedersachsen, das Wasserschutzpolizeiamt Bremen und das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven bearbeiten Bekanntmachungen und Verordnungen von gemeinsamem Interesse gemeinsam.

3. Vereinbarung zwischen den Ländern Niedersachsen und Bremen über die Erweiterung der örtlichen Zuständigkeit der Polizei vom 13.10.1950 (Br.Ges.Bl.S.102). Nach dieser Vereinbarung sollen die Polizeibeamten der vertragschliessenden Länder im Grenzgebiet des Nachbarlandes in Fällen, in denen im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ein polizeiliches Einschreiten notwendig wird, die gleichen polizeilichen Befugnisse haben wie die Beamten dieses Nachbarlandes.

4. Gemeinsame Dienstvorschriften der Länder Niedersachsen und Bremen über die Zusammenarbeit der Landeskriminalpolizei in Niedersachsen mit der Kriminalpolizei des Landes Bremen vom 24.12.1952. Die Dienststellen der Nachbarländer sind angewiesen, im kriminalpolizeilichen Melde-, Erkennungs- und Fahndungsdienst anfallendes Material auszutauschen. Das Landeskriminalamt Bremen übernimmt auf Antrag für die an das Land Bremen angrenzenden Dienststellen der niedersächsischen Landeskriminalpolizei kriminaltechnische Untersuchungen. Bei aufsehenerregenden Schwerstverbrechen von überörtlicher Bedeutung, die sich in den an Bremen angrenzenden Kreisen ereignen, übernimmt das Landeskriminalamt Bremen mit seinen Spezialkräften und -einrichtungen

auf Anforderung der zuständigen niedersächsischen Dienststelle den Ersteinsatz.

5. Auf Grund einer Vereinbarung der Länder Niedersachsen und Bremen stehen der Deichverband Warf-Butendiek und der Bodenverband in der Wümme-Niederung, die in erheblichem Umfange niedersächsische Landesgebietsteile umfassen, unter der Aufsicht des Bremer Senators für Inneres. Umgekehrt führt die niedersächsische Aufsichtsbehörde über den Deichverband Imsum und Schiffdorf die Aufsicht, der z.T. auf bremischem Gebiet in Bremerhaven liegt.

C. Finanzverwaltung:

1. Abkommen zwischen dem Bund, der Freien Hansestadt Bremen, den Ländern Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen sowie der Stadt Minden über die Fertigstellung der Mittelweserkanalisierung vom 14.8.1952.

Inhalt des Abkommens:

a) Gründung der Mittelweser Aktiengesellschaft mit folgenden Beteiligungen am Grundkapital von 3 000 000 DM

Bund	2 000 000 DM
Bremen	500 000 "
Niedersachsen	350 000 "
Nordrhein-Westfalen	125 000 "
Minden	25 000 "

b) Die Vertragschliessenden haben die für den Bau der Schiffahrtsanlagen benötigten Mittel in acht Jahresbeiträgen von je 12 000 000 DM als Zuschuss im Verhältnis ihrer Beteiligung am Grundkapital der Mittelweser AG. aufzubringen.

2. Staatliche Kreditanstalt Oldenburg-Bremen in Bremen

Beteiligung am Grundkapital der Anstalt von 6 000 000 DM

Bremen	3 000 000 DM
Niedersachsen	3 000 000 "

3. Bremer Landesbank in Bremen
(mit Niederlassung in Oldenburg)

Beteiligung am Grundkapital der Landesbank
von 10 000 000 DM

Bremen	2 500 000 DM
Niedersachsen	2 500 000 "
Niedersächsische Landesbank in Hannover	5 000 000 "

4. Tuberkuloseforschungsinstitut in Borstel
(Schleswig-Holstein)

Es handelt sich um eine Stiftung, an der beteiligt sind:

das Land Schleswig-Holstein,
die Freie und Hansestadt Hamburg,
die Freie Hansestadt Bremen,
der Landkreis Segeberg,
die Landesversicherungsanstalten Schleswig-Holstein und Hamburg.

Die Stifter haben sich verpflichtet, die durch eigene Einnahmen des Instituts nicht gedeckten Unterhaltungskosten anteilmässig nach einem in der Stiftungsvereinbarung festgelegten Schlüssel zu tragen.
Bremen hat 15% der Kosten zu tragen.

5. Abwicklung der Vermögensverwaltung der Reichsautobahnen

Nach der Zweiten Verordnung zur Abwicklung zonaler Einrichtungen vom 29.5.1951 (BGBlIS.389) hat die Freie und Hansestadt Hamburg zugleich für die Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein und die Freie Hansestadt Bremen die mit Wirkung vom 1.4.1950 aufgelöste Vermögensverwaltung Reichsautobahnen abzuwickeln. Nach den auf Grund dieser Verordnung getroffenen Vereinbarungen werden die Unkosten der Abwicklung auf die genannten Länder verteilt. Für nicht absehbare Zeit sind die Versorgungslasten für frühere Angehörige der Vermögensverwaltung von den Ländern zu tragen.
Der Bremer Anteil beträgt 10 %.

6. Staatliche Moorversuchsstation in Bremen

Die Staatliche Moorversuchsstation in Bremen wird vom Lande Niedersachsen unterhalten. Die Freie Hansestadt Bremen ist vertraglich verpflichtet, die Dienstgebäude der Versuchsstation mietweise zur Verfügung zu stellen.

7. Abkommen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den Ländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein sowie der Freien Hansestadt Bremen vom 28.6.1952 wegen der Unterhaltung der Wasserschutzpolizeischule in Hamburg.

Die Kosten der Unterhaltung der Schule werden auf die am Abkommen Beteiligten schlüsselmässig verteilt.

D. Bildungswesen:

1. Zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem Land Niedersachsen ist durch Gastschulverträge vereinbart worden, dass volksschulpflichtige Kinder der niedersächsischen Gemeinden Leuchtenburg, Altenesch, St.Jürgen und Stuhr als Gastschüler die bremischen Volksschulen besuchen können. Die genannten Gemeinden zahlen dafür an Bremen ein Gastschulgeld.

2. Nach ständiger Übung nimmt die Freie Hansestadt Bremen Schüler aus den niedersächsischen Nachbargemeinden in die Zweige B,C und D der Oberschulen auf, wenn sich ihre Eltern zur Zahlung des Schulgeldes nach der bremischen Gebührenordnung verpflichten.

3. Vereinbarung zwischen Bremen und Niedersachsen, wonach bei Wohnungswechsel von Niedersachsen nach Bremen Kinder der ersten beiden Klassen der niedersächsischen Oberschulen in die vergleichbaren Grundschulklassen in Bremen aufgenommen werden. Im umgekehrten Fall werden Kinder der bremischen 5. und 6. Grundschulklassen probeweise in die vergleichbaren Klassen der niedersächsischen Oberschulen aufgenommen.

4. Verwaltungsvereinbarungen Bremens mit den niedersächsischen Landkreisen Bremervörde, Diepholz, Grafschaft Hoya, Rotenburg, Verden, Osterholz-Scharmbeck, Braunschweig und Oldenburg, wonach Berufsschulpflichtige aus diesen Kreisen ihrer Berufsschulpflicht in bremischen Berufsschulen genügen können.

5. Die Stadtgemeinde Bremerhaven hat mit einigen benachbarten niedersächsischen Landgemeinden Gastverträge für ihre allgemeinbildenden Schulen und mit dem niedersächsischen Landkreis Wesermünde einen Gastvertrag für die Berufsschulen abgeschlossen.

Die Gesamtzahl der aus Niedersachsen in die Freie Hansestadt Bremen kommenden Schüler ergibt sich aus der nachstehenden Aufstellung:

Schulart	Stadt Bremen	Stadt Bremerhv.	Land Bremen	zus.
Grundschule	45	70	-	115
Hilfsschule	17	-	-	17
Zweig A	130	14	-	44
Zweig B	222	137	-	359
Zweig C	62	14	-	76
Zweig D	834	236	-	1 070
Berufsschule	1 027	732	-	1 759
Fachschulen	54	182	388	624
	2 391	1 385	388	4 064

6. Vereinbarung zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem niedersächsischen Landkreis Osterholz, wonach bremische Berufsschulpflichtige die Berufsschulen dieses Landkreises besuchen können. Die Freie Hansestadt Bremen überweist solche Berufsschulpflichtige, für die besondere Fachklassen in Bremen nicht eingerichtet werden können, auf die in Betracht kommenden Berufs- und Fachschulen Niedersachsens.

7. Die Freie Hansestadt Bremen zahlt für das niedersächsische Schiffsjungenheim in Petershagen, in dem auch in Bremen beheimatete Schiffsjungen untergebracht sind, einen jährlichen Zuschuss.

8. Formlose Vereinbarung der Freien Hansestadt Bremen mit der Pädagogischen Hochschule für Gewerbelehrer in Wilhelmshaven, wonach ein Teil der pädagogischen Ausbildung ihrer Studierenden an bremischen Berufs- und Fachschulen abgeleistet werden kann.

9. Auf Grund einer Vereinbarung beaufsichtigt die bremische Wohlfahrtsschule niedersächsische Fürsorger (innen), die ihr Anerkennungsjahr in Bremen ableisten. In gleicher Weise überwacht Niedersachsen solche Fürsorger(innen), die ihr Anerkennungsjahr bei niedersächsischen Stellen ableisten.

10. Die Studenten der Pädagogischen Hochschule Bremen führen auf Grund einer Vereinbarung ihr soziales Praktikum z.T. an niedersächsischen Instituten durch.

E. Gesundheitswesen:

1. Auf Grund vertraglicher Regelungen und formloser Vereinbarungen arbeitet die Freie Hansestadt Bremen mit den Stadt- bzw. Landkreisen Zeven, Bremervörde, Stade, Rotenburg, Buxtehude, Wesermünde, Verden, Osterholz-Scharmbeck, Hadeln und Cuxhaven des niedersächsischen Regierungsbezirks Stade in der amtlichen Lebensmittelkontrolle zusammen. Die Staatliche Chemische Untersuchungsanstalt der Stadtgemeinde Bremen führt für die genannten Kreise die Untersuchungen und Begutachtungen der Pflichtproben durch. Die Kosten der Untersuchungen werden von den betroffenen Kreisen getragen.

F. Jugendwesen:

1. Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Jugendamt Bremen und der Jugendbehörde Hamburg vom 17.10.53 wegen der Belegung des Versorgungsheimes Hamburg-Farmsen mit Mädchen, deren Erziehung Schwierigkeiten bereitet.

2. Wechselseitige Einweisung von Kindern und Jugendlichen des Landes Bremen in Kinderheime, Kinderwohnheime, Erziehungsheime, Erholungsheime und Jugendheime der übrigen Bundesländer.

3. Formlose Zusammenarbeit des Jugendamtes Bremen mit den niedersächsischen Jugend- und Polizeiämtern wegen des Jugendschutzes auf den niedersächsischen Zeltplätzen am Bullensee, am Wehrmeistersee und an der alten Aller.

4. Vereinbarungen zwischen dem Jugendamt Bremen und den niedersächsischen Jugendämtern wegen der Festsetzung der Pflegesätze für Pflegekinder, die in Familien im Lande Niedersachsen untergebracht werden.

5. Gemeinsame Beteiligung der Freien Hansestadt Bremen und der Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen an der Arbeit des Vereins "Jugendhof Barsbüttel e.V.(Hamburg)", in dessen Jugendhof hauptamtliche und freie Mitarbeiter der Jugendwohlfahrt aus den vier Ländern ausgebildet werden. Die genannten Länder gehören dem Vorstand des Vereins an und leisten finanzielle Zuschüsse.

6. Die Länder Niedersachsen und Bremen sind gemeinsam an der Arbeit des in Niedersachsen gelegenen Jugendhofes Steinkimmen beteiligt. Beide Länder sind im Kuratorium vertreten und leisten finanzielle Zuschüsse.

7. Die Freie Hansestadt Bremen leistet einen jährlichen Zuschuss an den in Hannover bestehenden "Verein zur Förderung guter Jugendschriften", zu dessen Gründern die meisten Länder der Bundesrepublik sowie das Bundesministerium des Innern gehören.

G. Wohlfahrtswesen:

Die Freie Hansestadt Bremen betreut fürsorgerechtlich die Bewohner der auf niedersächsischem Gebiet gelegenen Bremer Wohnlager Beckedorf (Krs.Osterholz-Scharmbeck) und Lemwerder (Krs.Wesermarsch) und unterhält ausserdem den von ihr im Lager Beckedorf eingerichteten Kindergarten.

H. Ernährung und Landwirtschaft:

1. Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über die gemeinsame Durchführung der Fischereiaufsicht und der Fischereiverwaltung in den Küstengewässern vom 13./25.7.1949. Auf Grund dieser Vereinbarung ist ein "Staatliches Fischereiamt Bremerhaven" mit Sitz in Bremerhaven errichtet worden, das der fachlichen Aufsicht der zuständigen obersten Landesbehörden beider Länder unterliegt. Niedersachsen ist zu 2/3, die Freie Hansestadt Bremen zu 1/3 an den Unterhaltungskosten des Amtes beteiligt.

2. Verwaltungsabkommen der Freien Hansestadt Bremen mit dem Land Niedersachsen wegen der gemeinschaftlichen Fischereiaufsicht an der Weser vom 13.1.1927 mit Dienstanweisungen für den Fischereiaufseher in Brake.

3. Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Oberpräsidenten der Provinz Hannover und des Senats der Freien Hansestadt Bremen über die Bearbeitung der Fischereiangelegenheiten im Bereich der Gewässer der Hansestadt Bremen durch den Regierungs-Fischereirat des Staatlichen Fischereiamtes Hannover vom 28.2.1942 mit einer Dienstanweisung für die Tätigkeit des Regierungs-Fischereirats der Freien Hansestadt Bremen.

4. Auf den Einzelfachgebieten Milch und Fett, Landeskultur und Siedlung, Körung und Tierzucht arbeitet die Freie Hansestadt Bremen mit dem Land Niedersachsen formlos zusammen.

5. Auf dem Fachgebiet Vieh und Fleisch werden in den Ländern Niedersachsen und Bremen die Verordnungen vor ihrem Erlass weitgehend aufeinander abgestimmt. Weiter sitzen Vertreter des Landes Niedersachsen in der Handelsklassen- und Notierungskommission des Bremer Schlachtviehgrossmarktes. Marktberichte werden ausgetauscht.

J. Arbeit und Sozialversicherung:

1. Auf Grund der VO des Reichsarbeitsministers vom 9.4.1938 (RGBl. I S.385) ist seit dem 1.1.1939 für die Rentenversicherung der Arbeiter und die Gemeinschaftsaufgaben der sozialen Krankenversicherung die Landesversicherungsanstalt Oldenburg/Bremen mit dem Sitz in Oldenburg zuständig.

2. Die Ortskrankenkasse Bremerhaven und Wesermünde mit Sitz in Bremerhaven ist für den niederächsischen Landkreis Wesermünde mit zuständig.

K. Wirtschaftsverwaltung:

1. Verordnung über das Bergrecht in Bremen vom 15.Juli 1941 (RGBl.I S.447). Nach dieser Verordnung werden für das Gebiet des Landes Bremen die bergrechtlichen Aufgaben vom Bergamt Hannover und vom Oberbergamt Clausthal-Zellerfeld wahrgenommen; der bremische Senator für die Wirtschaft ist diesen Ämtern gegenüber hierbei fachlich weisungeberechtigt.

2. Durch Vertrag vom 4./20.1.1950 hat das Amt für Bodenforschung Hannover für Bremen die Aufgaben einer geologischen Landesanstalt übernommen und in Bremen eine Zweigstelle errichtet, zu deren Unterhaltung Bremen durch Zahlung eines Betrages von DM 5 750.- jährlich, sowie durch die Gestellung der Räume und einer Schreibkraft beiträgt.

3. Seit dem Jahre 1935 beziehen die Stadtwerke Bremen Wasser von den Harzwasserwerken in Hildesheim.

4. Die Stadtwerke in Bremen versorgen folgende Unternehmen und Gemeinden in Niedersachsen mit Gas:

   a) Auf Grund eines Vertrages in der Fassung vom 14.7.1950 die Ferngasversorgung Weser-Ems G.m.b.H.;

   b) auf Grund eines Vertrages vom 19.12.1950 die Stadtwerke Osterholz-Scharmbeck und das Gas- und Elektrizitätswerk Ritterhude;

   c) auf Grund eines Vertrages in der Fassung vom 18.11.1950 die Gas- und Elektrizitätswerke Achim A.G.;

   d) seit dem Jahre 1930 die niedersächsischen Gemeinden Brinkum, Barrien, Kirchweyhe, Melchiorshausen, Stuhr, Sudweyhe, Leeste, Moordeich sowie einige kleinere Gemeinden und Einzelgehöfte.

5. Der Landesverkehrsverband und der Verkehrsverband Niedersachsen-Kassel umfassen die Freie Hansestadt Bremen, das Land Niedersachsen und die Städte Bielefeld, Detmold und Kassel.

6. Der Amtliche Verkehrsbeirat wird von den Ländern Niedersachsen und Bremen gemeinschaftlich unterhalten.

L. Aussenhandel und Landesstatistik:

1. Auf Grund einer Vereinbarung der Leiter der Aussenhandelskontore Bremen und Niedersachsen bearbeitet seit August 1949 das Staatliche Aussenhandelskontor in Bremen die allgemeinen Schiffahrtskosten für die deutsche Seeschiffahrt auf Auslandsfahrt, die Schiffsbedürfnisse im Seeverkehr und die Bergungskosten im Wege der Verwaltungshilfe für das Aussenhandelskontor Niedersachsen.

2. Gemäss Runderlass Aussenwirtschaft 32/54 werden Vereinbarungen über Chartergebühren und Frachten im Seeverkehr mit Ausnahme der Seefrachten im regelmässigen Linienverkehr vom Staatlichen Aussenhandelskontor Bremen in devisenrechtlicher Hinsicht auch genehmigt, wenn der Antragsteller seinen Wohnsitz in Niedersachsen oder Nordrhein-Westfalen hat.

3. In Ausnahmefällen erteilt das Aussenhandelskontor in Bremen Ein- und Ausfuhrunbedenklichkeitsbescheinigungen auch für Firmen und Privatpersonen, die in der Nähe Bremens (in Delmenhorst, Brake, Nordenham und in den ländlichen Randgebieten) ihren Wohnsitz haben.

4. In die Seeschiffahrts- und Binnenschiffahrtsstatistik des Statistischen Landesamtes Bremen werden auch die niedersächsischen Unterweserhäfen Brake, Nordenham und Elsfleth einbezogen.

5. Das Statistische Landesamt Bremen und das niedersächsische Amt für Landesplanung und Statistik in Hannover berechnen auf Grund der Ergebnisse der vierteljährlichen Lohnsummenstatistik die Indexziffern für die Länder Niedersachsen und Bremen gemeinsam, da getrennte Basiszahlen des Jahres 1938 nicht vorliegen.

M. Häfen, Schiffahrt und Verkehr:

1. Das Seeamt Bremerhaven untersucht in formlosem Einvernehmen mit dem Lande Niedersachsen auch alle Seeunfälle, für deren Untersuchung an sich das nach dem Kriege nicht wieder errichtete Seeamt Brake zuständig wäre. Sein Bereich umfasst damit das gesamte Weser- und Jadegebiet; es ist zuständig für alle Unfälle in diesem Bereich beheimateter Schiffe auf hoher See oder in ausländischen Gewässern.

2. Die Landesregierungen von Bremen, Oldenburg und Preussen haben am 23.Mai 1936 eine Vereinbarung über die einheitliche Verwaltung der Strandungsangelegenheiten im Gebiete der Unterweser und Aussenweser abgeschlossen. Diese Vereinbarung ist durch eine Verordnung des Reichsministers des Innern und des Reichsverkehrsministers vom 9.Juli 1936 (RGBl. II S. 229) mit Wirkung vom 1.Juni 1936 in Kraft gesetzt worden.

3. Am 9.Juli 1953 ist zwischen dem Senat der Freien Hansestadt Bremen und dem Niedersächsischen Landesministerium für Wirtschaft und Verkehr ein Abkommen über den Verkehr der Unterweserhäfen (Unterweser-Verkehrsabkommen) abgeschlossen worden. Der auf Grund dieses Abkommens gebildete Unterweserhäfen-Verkehrsausschuss behandelt allgemeine Seehafenfragen und setzt sich für die Erhaltung und Verbesserung der Verkehrswege nach den Unterweserhäfen ein.

4. Auf Grund einer formlosen Vereinbarung zwischen der Bremer Seefahrtschule und der Verwaltung des Landkreises Minden führt die Bremer Seefahrtschule in Windheim (Landkreis Minden) Lehrgänge für den Erwerb der nautischen Patente durch.

5. Im Hinblick auf ein in Vorbereitung befindliches Abkommen zwischen Bund und Ländern über den Such- und Rettungsdienst bei Luftfahrtunfällen, sind sich die Länder Niedersachsen und Bremen darüber einig, dass eine gemeinsame Suchstelle in unmittelbarer Nähe des Flughafens Hannover-Langenhagen eingerichtet werden soll.

N. Bauverwaltung:

1. Die zuständigen Behörden der Länder Niedersachsen und Bremen nehmen gemeinsame Schauungen der Grenzdeiche und Grenzflüsse vor.

2. Die Weser-Nebenflüsse Wümme, Lesum, Ochtum und Geeste werden von den Ländern Niedersachsen und Bremen gemeinsam abgeschleust.

3. Folgende Wasserläufe, die Grenzflüsse sind, oder teils durch niedersächsisches, teils durch bremisches Gebiet fliessen, werden von Niedersachsen und Bremen gemeinsam und genossenschaftlich unterhalten:

die Ochtum,
die Varreler Bäke,
die Stromer Landwehr,
die Grosse Wümme,
die Ihle,
der Graben im Moor,
die Blumenthaler Aue,
die Beckedorfer Beeke.

4. In allen drei Ortsamtsbezirken in Bremen-Nord verlaufen die Landesgrenzen der Länder Niedersachsen und Bremen zum Teil auf Strassenachsen, so dass ein und dieselbe Strasse von beiden angrenzenden Gemeinden ausgebaut und unterhalten werden muss.

5. Die Wasserversorgung von Bremen-Nord durch das Wasserwerk Bremen-Blumenthal greift hinsichtlich der Wasserschutzzone auf niedersächsisches Gebiet über.

6. Die stadtbremischen Versorgungsleitungen (Gas, Wasser und Kanalisation) sind so dimensioniert, dass die Randgemeinden des Kreises Osterholz an diese Leitungen angeschlossen werden können; die durch diese Dimensionierung bedingten Mehrkosten werden stillschweigend von der Stadtgemeinde Bremen getragen.

7. In der Stadtplanung werden die Flächennutzungspläne, die Pläne für Landschaftsschutzgebiete und Wassergewinnungsanlagen sowie die Strassen- und Verkehrspläne zwischen Bremen und dem niedersächsischen Kreis Osterholz abgestimmt.

8. Auf dem Gebiete der Landesplanung und der Bauaufsicht arbeiten die Länder Niedersachsen und Bremen formlos zusammen.

0. Bremerhaven.

1. Niederweser G.m.b.H.
   Die Gesellschaft unterhält eine Eisenbahnlinie zwischen Bremerhaven und Sandstedt (Krs.Wesermünde).
   Stammkapital: 630 000.- DM
   Beteiligung der Stadt Bremerhaven: 61 600.- "

2. Weserfähre G.m.b.H.
   Die Gesellschaft unterhält eine Fährverbindung zwischen Bremerhaven und Blexen.
   Stammkapital: 1 678 000.- DM
   Beteiligung der Stadt Bremerhaven: 731 000.- " = 43,5%.

3. Verkehrsgesellschaft Bremerhaven A.G.
   Grundkapital: 1 883 700.- DM
   davon Stadt Bremerhaven: 1 761 900.- " = 93%.

   Auf Grund entsprechender Konzessionsverträge unterhält die Gesellschaft eine Strassenbahnlinie nach Langen, Omnibuslinien nach Spaden und Imsum, sowie von Schiffdorf über Elmlohe und Marschkamp nach Bramel; ausserdem eine Obuslinie nach Schiffdorf.

4. Die in Landen und Bexhövede (Landkreis Wesermünde) gelegenen Wasserwerke der Stadt Bremerhaven werden vom Wasserwirtschaftsamt Stade und vom Gesundheitsamt des Kreises Wesermünde beaufsichtigt.

5. Das Wasserwerk Bexhövede beliefert die Gemeinde Loxstedt (Landkreis Wesermünde) auf Grund eines Vertrages von 1937 mit Wasser; ausserdem werden die Gemeinden Langen, Debstedt und Imsum von den Stadtwerken Bremerhaven zu gleichen Bedingungen, wie sie für die Stadt Bremerhaven gelten, mit Wasser versorgt.

6. Der Verband Niedersächsischer Wohnungsunternehmen e.V. übt die nach dem Gemeinnützigkeitsgesetz v. 29.2.1940 vorgeschriebene Aufsicht über die gemeinnützigen Wohnungsunternehmen der Stadt Bremerhaven aus.

7. Auf dem Gebiet der Landvermessung und des Grundstücksverkehrs besteht mit dem niedersächsischen Landesvermessungsamt bzw. dem Landwirtschafts- und Kreisbauamt der Kreisverwaltung Wesermünde laufende formlose Zusammenarbeit.

8. Die im Krankenhaus Bremerhaven-Lehe eingerichtete Beratungsstelle für Geschwulstkranke betreut auch die Patienten des Landkreises Wesermünde.

9. Das der Stadt Bremerhaven gehörende Waldkrankenhaus Drangstedt (Stationierung von Infektionskranken) liegt im Landkreis Wesermünde und wird vom Niedersächsischen Gesundheitsamt beaufsichtigt.

10. Auf Grund einer Vereinbarung von 1944 unterhalten und beschicken die Stadt Bremerhaven, der Landkreis Wesermünde und der Landesfürsorgeverband Oldenburg gemeinsam die Tierkörperbeseitigungsanstalt Wesermünde.

11. Zur Beurteilung von Grundwasservorkommen zieht die Stadt Bremerhaven das Amt für Bodenforschung, Hannover, heran.

12. Durch Vertrag vom 20.Februar 1952 hat sich der Landkreis Wesermünde verpflichtet, alle in seinem Besitz befindlichen oder später von ihm zu erwerbenden Ausstellungsstücke und Schriften, insbesondere alle Bodenfunde, dem städtischen Morgensternmuseum in Bremerhaven leihweise zu überlassen.
