

Bericht der Kommission wegen Neupflasterung der Graf-Moltkestraße zwischen Bismarckstraße und Uhlandstraße.

Mitglieder: Die Herren H. Brasch, J. Davin, E. Kuhlmann, G. Kuno, J. Lauts,
Richter A. von Spreckelsen, Fr. Stören, H. Struckmann, F. von Uebel.

Senatskommissar: Herr Senator Rastow.

Beigeordnete: Herr Baudirektor Graepel und Herr Bauinspektor Günther.

Die Bürgerschaft hat in ihrer Verhandlung vom 28. Februar 1912 die in der Mitteilung des Senats vom 13. Februar 1912 unter Ziffer 2 enthaltene Vorlage betreffend Neupflasterung der Graf-Moltkestraße zwischen Bismarckstraße und Uhlandstraße zur Prüfung und Berichterstattung an eine Kommission von neun Mitgliedern verwiesen.

Die Kommission berichtet nunmehr, wie folgt:

I.

Die Kommission war einstimmig der Ansicht, daß dem, in der Vorlage unter Ziffer 3 gestellten, Antrage der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, nach welchem die Baudeputation ermächtigt werden soll, von der Senkung des Dammwegs an der Einmündung in die Graf-Moltkestraße abzuheben und die Straße nach Maßgabe des vorgelegten Entwurfs in der alten Höhenlage zu belassen oder den Rampenanschluß an die gekante Graf-Moltkestraße vorzunehmen, nicht zuzustimmen sei. Bei Annahme dieses Antrages würde es dem Ermessen der Baudeputation überlassen bleiben, ob sie den

Dammweg zu einer Sackstraße hinsichtlich des Wagenverkehrs auszugestalten für richtig hält oder nicht.

Die Kommission hält es für verfehlt, ohne zwingende Gründe vorhandene Straßen, wenn auch nur hinsichtlich des Wagenverkehrs, in Sackstraßen umzuändern. Solche zwingende Gründe liegen weder in finanzieller noch in verkehrstechnischer Beziehung im gegebenen Falle vor, denn nach dem zwischen der Kgl. Eisenbahndirektion Hannover und dem Senatskommissar in Eisenbahnangelegenheiten geschlossenen Verträge hat die Eisenbahnverwaltung die Kosten des Rampenanschlusses des Dammwegs an die gekante Graf-Moltkestraße bei einem Gefälle von 1:50 übernommen und die von der Baudeputation aus Verkehrsrücksichten für wünschenswert erachtete Verringerung des Gefälles von 1:50 auf 1:340 macht nur einen von Bremen zu tragenden Mehraufwand von 600 M erforderlich. Bei einem Gefälle von 1:340 schwinden aber alle Bedenken, welche in der Richtung geltend gemacht worden sind, daß die vom Dammweg kommenden Fuhrwerke kurz vor der Eisenbahnunterführung ein erhebliches Gefälle zu überwinden hätten.

Im übrigen macht die durch die Senkung des Dammwegs erforderliche Veränderung des Hauseinganges zu dem Eckgrundstücke Graf-Moltkestraße 27 keine technischen Schwierigkeiten, und Bremen ist durch den oben erwähnten Vertrag vor, von dem Grundstückseigentümer etwa erfolgreich geltend gemachten Entschädigungsansprüchen wegen Wertverminderung seines Grundstücks insofern geschützt, als die Kgl. Eisenbahndirektion sich verpflichtet hat, den bremischen Staat wegen der Erfüllung dieser Ansprüche schadlos zu halten.

Andererseits sprechen gegen die Gestaltung des Dammwegs zu einer Sackstraße die Interessen namentlich der Anwohner des Dammwegs und ferner, daß es nach Ansicht der Kommission unschön wirken würde, wenn der zum Abschluß des Dammwegs vorgesehene Wendepfad und die zur gesenkten Graf-Moltkestraße führende Treppenanlage zur Ausführung gelangen würden.

Die Kommission empfiehlt daher, der Baudeputation nicht die beantragte Ermächtigung zu erteilen, sondern zu beschließen, daß der Rampenanschluß des Dammwegs an die gesenkte Graf-Moltkestraße mit einem Gefälle von 1:340 vorgenommen wird, und daß die entstehenden Mehrkosten mit M. 600.— in das Budget für 1912 eingestellt werden.

II.

Die Kommission beschäftigte sich sodann mit der Frage der Senkung der Graf-Moltkestraße und den durch sie erforderlichen Aufwendungen.

Daß infolge der Ueberführung der Eisenbahn über die Graf-Moltkestraße diese zur Erreichung einer lichten Durchfahrthöhe von 4,2 m unter der Unterführung um 1,69 m gesenkt werden muß, wurde anerkannt, ebenso, daß durch den mit der königlichen Eisenbahndirektion Hannover geschlossenen Vertrag die Interessen Bremens in finanzieller und verkehrstechnischer Beziehung in bester Weise gewahrt worden sind. In letzterer Hinsicht ist insbesondere hervorzuheben, daß die königliche Eisenbahndirektion sich über das unbedingt Notwendige hinaus hat bereit finden lassen, die Kosten besonders günstiger Gefälle der Rampen der Graf-Moltkestraße zu übernehmen. Anstatt eines Gefälles von 1:50 sollen solche von 1:240 und 1:218 zur Ausführung gebracht werden. Es werden mithin auf Kosten der Eisenbahndirektion für den Fußverkehr besonders günstige Verhältnisse geschaffen.

Eingehender beschäftigte sich die Kommission sodann mit einer Bestimmung des erwähnten Vertrages, wonach die königliche Eisenbahndirektion zur Ablösung ihrer Verpflichtung, den Anliegern die Zukunftslichkeit zu ihren Grundstücken zu erhalten, an Bremen M. 8700 zahlt, womit der bremische Staat die Ansprüche der Anlieger auf Wiederherstellung der Hauseingänge und Einfahrten abzufinden hat.

Diesbezüglich war mehrfach das Bedenken geäußert worden, daß diese Summe für den gedachten Zweck nicht ausreiche und daß nichts für die Kosten der inneren Umänderung der Häuser der Anlieger ausgeworfen sei. Dies Bedenken ist sachlich unbegründet.

Der Vertrag ist geschlossen, nachdem die Bauinspektion die Kosten, welche zur Wiederherstellung der Hauseingänge und Einfahrten aufzuwenden sind, an Hand spezieller Pläne genau veranschlagt hatte, und auf Grund der Rechtsauffassung, daß die Anlieger keinerlei Rechtsansprüche auf weitere Entschädigung geltend machen könnten.

Nach § 191 der Bauordnung werden bei Höher- oder Tieferlegung einer Straße die Eingänge und Einfahrten vom Staate nach Ermessen der Baudeputation wiederhergestellt. Die Kosten dieser Anlagen hat nach § 196 der Bauordnung der Staat zu tragen. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß demnach das Ermessen der Baudeputation darüber entscheidet, in welcher Weise die Eingänge und Einfahrten vom Staate wieder herzustellen sind. Von diesem Ermessen hat die Baudeputation Gebrauch gemacht und die vom Staate demnach aufzuwendenden Kosten, welche auf Grund genauer Berechnungen mit M. 8700.— veranschlagt sind, sich durch den Vertrag mit der Eisenbahndirektion gesichert.

Damit ist nun allerdings nicht die Frage entschieden, ob nicht die Anlieger Ansprüche gegen den Staat daraus herleiten können, daß infolge der Tieferlegung der Straße der Wert ihrer Grundstücke vermindert wird, oder daß sie aus demselben Grunde gezwungen sind, ihre Häuser im Innern umzugestalten, denn die Bestimmungen der Bauordnung beziehen sich lediglich auf die Wiederherstellung der Eingänge und Einfahrten und die dadurch entstehenden Kosten.

In einem eingehenden Gutachten der Justizkommission des Senats wird aber dargelegt, daß derartige Ansprüche der Anlieger nach dem in Bremen geltenden Rechte nicht begründet seien.

Demnach bestand im allgemeinen keine Veranlassung, wegen etwaiger derartiger Ansprüche der Anlieger besondere Bestimmungen in den Vertrag aufzunehmen. Trotzdem ist dies, wie schon oben erwähnt, hinsichtlich des Eigentümers des Eckgrundstückes Dammweg—Graf-Moltkestraße zu aller Sicherheit geschehen, weil dieser Eigentümer schon damals derartige Ansprüche in größerem Umfange geltend machte.

III.

Die Kommission hat sich die für die Wiederherstellung der Eingänge und Einfahrten ausgearbeiteten Pläne und die gesamten Akten, welche über die mit den Anliegern gepflogenen Verhandlungen erwachsen sind, vorlegen lassen, um nachzuprüfen, ob aus ästhetischen Gründen etwa Änderungen der geplanten

Wiederherstellungsarbeiten anzuregen wären oder ob den Anliegern, welche noch nicht zu einer Einigung mit dem Staat gekommen sind, aus Billigkeitsgründen noch weiter entgegenzukommen sei als wie bislang.

Dabei hat die Kommission festgestellt, daß mit der größten Zahl der Anlieger eine in jeder Beziehung befriedigende Einigung bereits erzielt ist. Soweit eine Einigung noch nicht zu Stande gekommen war, hat die Kommission die Nichtausführung von, das Straßenbild beeinträchtigenden, Treppenanlagen, und unter weitgehender Berücksichtigung aller Billigkeitsgründe, weitere über das gesetzliche Maß hinausgehende finanzielle Opfer des Staates angeregt, um die Angelegenheit mit den Anliegern unter Vermeidung von Prozessen im Guten zu regeln.

Im Rahmen der von der Eisenbahndirektion bewilligten Mittel werden die beanstandeten Treppenanlagen vermieden werden können, womit die Baudeputation einverstanden ist. Leider sind aber die durch die Bauinspektion den Anliegern, vorbehaltlich der Zustimmung von Senat und Bürgerschaft, gemachten

Angebote der Kommission, nach welchen die Anlieger nicht unbedeutende Berücksichtigung ihrer Ansprüche fanden, abgelehnt worden, obgleich die Anlieger ausdrücklich darauf hingewiesen sind, daß man ihnen mehr biete, als ihnen gesetzlich zukomme. Die Verhandlungen in dieser Richtung noch weiter zu führen, erachtet die Kommission für zwecklos.

IV.

Gegen die Anträge der Baudeputation unter Ziffer 1 und 2 der Vorlage wurden keine Bedenken erhoben.

V.

Die Kommission empfiehlt daher der Bürgerschaft, den Anträgen der Baudeputation unter 1 und 2 der Vorlage zuzustimmen und ferner zu beschließen, den Rampenanschluß des Dammwegs an die gesenkte Graf-Moltkestraße mit einem Gefälle von 1:340 herzustellen und die Mehrkosten von 600 M. in das Budget für 1912 einzustellen.

Die Kommission.

