

Mitteilung des Senats

vom 7. Januar 1913.

Inhaltsverzeichnis.

1. Vereinigung der Baudeputation, Abteilung Wegbau, sowie der Deputation für die Straßenreinigung mit der Baudeputation, Abteilung Straßenbau..... S. 15.
2. Geräumiges Pflaster in dem Straßenzug von der Sögestraße (Schäffelforb) bis zum Bahnhofplatz und in der Georgstraße „ 16.

1. Vereinigung der Baudeputation, Abteilung Wegbau, sowie der Deputation für die Straßenreinigung mit der Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

Die Deputation wegen Vereinfachung des Geschäftsganges der Behörden hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet.

Der Senat stimmt den Anträgen der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Die weitere Verfolgung des in ihren Berichten vom 26. März 1912 (Verhdlg. S. 453) und vom 1. Juli 1912 (Verhdlg. S. 933) zum Ausdruck gebrachten Gedankens, durch Zusammenlegung verwandter Behörden die angestrebte Verwaltungsreform fördern zu helfen, hat die Deputation veranlaßt, die Vereinigung der Baudeputation, Abteilung Wegbau und Blocklander Entwässerungsanstalt, und der Deputation für die Straßenreinigung mit der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, in den Kreis ihrer Erörterung zu ziehen.

1) Wie die Deputation in ihrem Berichte vom 1. Juli 1912 die Vereinigung der Baupolizei der Stadt und des Landgebiets empfohlen hat, so hält sie auch die Vereinigung der Abteilungen der Baudeputation für den Straßenbau und für den Wegbau für unbedenklich und durchaus zweckmäßig. Die Anlage der Straßen und Kanäle im Landgebiet entspricht sachlich durchaus den Aufgaben der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, und berührt sich mit ihnen so, daß die bisherige Teilung des Arbeitsgebietes als unzweckmäßig und für den Staat nachteilig angesehen werden muß. So wurde zum Beispiel der Ausbau der Schwachhauser Chaussee teils durch die Abteilung Straßenbau, teils durch die Abteilung Wegbau durchgeführt, eine Arbeitsteilung, die sich sachlich nicht rechtfertigt. Der Ausbau unseres Kanalsystems greift überall in das Landgebiet über. Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß die Durchführung der Projekte für beide Teile des Staatsgebietes von einer einheitlichen Stelle aus nur vorteilhaft sein kann. Die Arbeiten der Deich- und Wegbauinspektion für die Deichverbände, den Kreis und die Landgemeinden werden nach wie vor unter Leitung des Landherren auszuführen sein. Zu dem Zwecke wird diesem von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, wie bisher von der Baudeputation, Abteilung Wegbau, ein höherer technischer Beamter und das erforderliche Personal dauernd zur Verfügung zu stellen sein. Diese Beamten unterstehen dann allerdings wie bisher zwei Behörden, was nach der Erfahrung möglich ist, ohne daß sich Mißstände daraus ergeben. Es muß der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, zur Erwägung anheimgestellt werden, ob es möglich ist, die Arbeiten der Deich- und Wegbauinspektion auf die drei Tiefbauinspektionen zu verteilen, oder ob eine vierte Bauinspektion erforderlich ist.

Vorstehendem nach beantragt die Deputation, Senat und Bürgerschaft wollen beschließen, daß die Baudeputation, Abteilung Wegbau, der Abteilung Straßenbau angegliedert werde.

2) Nach Ansicht der Deputation empfiehlt sich ferner die Vereinigung der Straßenreinigung mit dem Straßenbau.

Diese Vereinigung ist bereits vor einigen Jahren erwogen worden, aber nicht zur Ausführung gelangt.

Straßenreinigung und Tiefbau müssen vielfach Hand in Hand arbeiten. Die Tiefbauinspektion, die für die Reinhaltung der Kanäle zu sorgen hat, übernimmt zweckmäßig auch die Kontrolle über die Straßenreinigung. Die zunehmende Automobilisierung des Straßenreinigungsbetriebes, sowie der in nächster Zukunft zu erwartende Übergang zur Müllverbrennung erfordern die Beurteilung und Lösung einer Reihe von technischen Fragen. Diese Aufgaben werden zweckmäßig einer Behörde überwiesen, die die erforderlichen technischen Kräfte bereits beschäftigt. Würde die Verwaltung der Straßenreinigung weiterhin als selbständige Behörde bestehen bleiben, so würde sich für ihren Betrieb die Anstellung eines Technikers wahrscheinlich nicht umgehen lassen.

In den meisten größeren Städten Deutschlands ist die Vereinigung der Straßenreinigung mit der Straßenbauverwaltung bereits vollzogen.

Die Deputation beantragt daher, die Vereinigung der Deputation für die Straßenreinigung mit der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, zu beschließen.

3) Als Folge würde sich aus den beiden gestellten Anträgen die Änderung der Vorschriften unter I 4 und II 16 des § 54 des Gesetzes, die Deputationen betreffend, vom 1. Januar 1894 (Gesetzbl. S. 32) in der Fassung der Bekanntmachung, betreffend den Wortlaut des § 54 des Deputationsgesetzes, vom 25. Juli 1909 (Gesetzbl. S. 206) ergeben. Da aber die Deputation aller Wahrscheinlichkeit nach noch weitere Vereinigungen verwandter Behörden in Vorschlag bringen wird, so empfiehlt es sich, von einer Änderung des Gesetzes Abstand zu nehmen, bis die Arbeiten der Deputation zum Abschluß gebracht sind.

Als Termin der beantragten Vereinigungen empfiehlt die Deputation den 1. April 1913 zu bestimmen.

Die Deputation wegen Vereinfachung
des Geschäftsganges der Behörden.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Gildemeister.**

2. Geräuschloses Pflaster in dem Straßenzug von der Sögestraße (Schlüsselkorb) bis zum Bahnhofsplatz und in der Georgstraße.

Der Senat teilt der Bürgerschaft einen von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand erstatteten Bericht hierneben mit.

Anlage.

Bericht.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beehrt sich zu den Beschlüssen der Bürgerschaft vom 13. November 1912 (Verhdlg. S. 1431, 1432) ob es sich empfiehlt,

- 1) den Straßenzug von der Sögestraße bis zum Bahnhof und
- 2) die Georgstraße mit geräuschlosem Pflaster zu versehen,

folgendes zu berichten.

Der Straßenzug zwischen Sögestraße und Bahnhof ist z. B. mit Großpflaster aus Granit I. und II. Sorte auf Steinschlagunterbettung und Porphyr auf Beton gepflastert, eine kleine Strecke aus Basalt I. Sorte auf Steinschlag. Diese Pflasterungen stammen aus den Jahren 1893/94, eine kurze Strecke neben der öffentlichen Badeanstalt aus dem Jahre 1902. Das Pflaster hat nennenswerte Aufwendungen an Unterhaltungsarbeiten noch nicht erfordert bis auf die auch bei Steinpflaster unausbleiblichen Ausbesserungen an den Schienen der Straßenbahn.

Die Georgstraße zwischen dem Torhause am Ansgaritor und dem Breitenweg ist mit Granit II. Sorte auf Steinschlag, sowie am Ansgaritor und neben der Bibliothek auf kurze Strecken mit Basalt auf Kies gepflastert, erstere Pflasterungen stammen aus den Jahren 1893/96, letztere aus dem Jahre 1889. Das Fahrbahn-pflaster ist in etwas schlechterem Zustande als das des Straßenzuges Sögestraße-Bahnhofplatz, jedoch halten sich die Kosten der Unterhaltung noch in angemessenen Grenzen.

Der auf den Straßenzügen herrschende sehr lebhafte Verkehr erzeugt allerdings auf dem Steinpflaster starken und für die Anwohner und Passanten lästigen Lärm. Es würde also geräuschloses Pflaster, wie Stampfasphalt oder Holzpflaster, bei einer etwaigen Erneuerung des Pflasters unter allen Umständen angewendet werden müssen. Die Bandeputation ist jedoch der Ansicht, daß der Zeitpunkt, diese kostspielige Umwandlung jetzt schon vorzunehmen, noch nicht gekommen ist, da das vorhandene Pflaster noch nicht genügend ausgenutzt ist.

Die Kosten für die Herstellung geräuschlosen Pflasters auf dem Straßenzug von der Sögestraße (Schüßelkorb) bis zum Bahnhofplatz sind z. Zt. auf insgesamt 125 700 Mk. zu veranschlagen bei Verwendung von Stampfasphalt auf Betonunterlage ohne etwaige Leitungsverlegungen, und auf 218 700 Mk. bei Verwendung von Hartholz auf Betonunterlage. Die Kosten für die Strecke vom Schüßelkorb bis zur Birkenstraße sind angegeben unter Zugrundelegung des jetzigen Zustandes, da ein Beschluß über die Ausgestaltung des Herdentors noch aussteht.

Die Kosten für die Georgstraße vom Torhaus am Ansgaritor bis zum Bahnhofplatz (Museum) stellen sich auf 134 300 Mk. für Stampfasphalt und auf 226 600 Mk. für Holzpflaster.

Kann die Straßenbahn auf Grund der Bestimmungen des § 11 der Konzessionsbedingungen zu den Kosten der Neupflasterung innerhalb der Gleiszone herangezogen werden, so würden sich die Kosten für den Staat auf 62 650 Mk. für den Straßenzug Sögestraße-Bahnhofplatz, 69 500 Mk. für die Georgstraße bei Stampfasphalt, und auf 117 550 Mk. und 114 000 Mk. bei Holzpflaster verringern. Ob eine Verpflichtung für die Straßenbahn besteht, einen derartig namhaften Anteil der Neupflasterungskosten zu übernehmen, wenn diese aus einem anderen Grunde als dem der regelmäßigen Erneuerung aufgewendet werden, wie das der Fall sein würde, wenn jetzt eine Asphalt- oder Holzpflasterung auf diesen Straßen beliebt würde, entzieht sich der diesseitigen Beurteilung.

Die Bandeputation steht auf dem Standpunkt, daß die vom Verkehr stark belasteten Straßenzüge nach und nach mit geräuschlosem Pflaster versehen werden müssen, kann aber nicht dazu raten, angesichts der erheblichen Anforderungen, welche die Unterhaltung und rechtzeitige Erneuerung des Straßenpflasters erfordern, diese Kosten eher aufzuwenden, als bis das vorhandene Pflaster wirklich erneuerungsbedürftig ist, es sei denn, daß der Staat seitens der Anwohner für den durch vorzeitige Neupflasterung entstehenden Zinsverlust schadlos gehalten wird.

Die Bandeputation hält es somit noch nicht an der Zeit, eine Neupflasterung der Georgstraße und des Straßenzuges zwischen Sögestraße und Bahnhofplatz zu beantragen.

Die Bandeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rasnow.** (gez.) **M. Boettcher.**

1. Burca
2. Herfle
3. Garte
4. Anstef

liegend
mit de
Bedenk

Tiefbar
Tiefer
im Ha
fügung
nächster
daß da
genann
worden
fühlbar
am S
von der
gesamte
einschli
unterbr
Boten
verheir
Geschä
für de
Hausm
der Bu
der Un
Umbau
unter 2
heizung
falls v

dem a
einigun
und m

das M
des als
genügen
ist mit
daß da
früher
2,55 r
2,75 r