

Mitteilung des Senats

vom 26. Juni 1908.

Inhaltsverzeichnis.

1. Neue Straßen- und Häuserlinien für die Burger, Oslebshauser und Gröpelinger Chaussee von Burg bis zur Lindenhofstraße.....	S. 689.
2. Festlegung von neuen Straßen- und Häuserlinien für die Schwachhauser und Horner Chaussee, für einen Teil der Leher Chaussee und für die Vilienthaler Chaussee, sowie Festlegung einer Planstraße in Borgfeld.....	„ 690.
3. Neuorganisation der Straßenreinigung.....	„ 695.
4. Regulierung der Horner Chaussee.....	„ 696.

1. Neue Straßen- und Häuserlinien für die Burger, Oslebshauser und Gröpelinger Chaussee von Burg bis zur Lindenhofstraße.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien hat den nachfolgenden Bericht eingereicht, in dem sie für die in der Überschrift genannten Straßen neue Straßen- und Häuserlinien beantragt. Der Plan hat gemäß den Bestimmungen der Bauordnung zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Einwendungen sind dagegen nicht erhoben, nur bemerkt der Landwirt B. Budelmann, daß nach seiner Ansicht der Vorgarten seines Hauses in ganzer Ausdehnung sein Eigentum sei, und nicht, wie es im Kataster verzeichnet stehe, zum größten Teil dem Staat gehöre; er müsse bitten, die Karten und Register des Katasteramtes dementsprechend berichtigen zu lassen. Da diese Eingabe anderweitig ihre Erledigung finden wird, so trägt der Senat keine Bedenken, dem Antrage der Deputation zuzustimmen, und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Bericht.

Bei der Vorlage über die Ausdehnung des Fluchtliniengesetzes auf die Heerstraßen ist bereits von Senat und Bürgerschaft beschlossen worden, die Burger Heerstraße, die in Verbindung mit der Gröpelinger und Waller Chaussee als eine der wichtigsten Verkehrsstraßen Bremens angesehen werden muß, auf 24 m zu verbreitern. (Verhdlg. 1905 S. 43 u. 151). Wenn damit auch die Breite der Straße festgelegt ist, so müssen doch den Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes (jetzt §§ 22—28 der Bauordnung) entsprechend für die Heerstraße neue Straßen- und Häuserlinien festgelegt werden.

In dem beifolgenden Plane Blatt I sind die projektierten neuen Straßenlinien in drei Strecken A B, B C und C D untereinander für die Strecke von Burg bis zur Stadtgrenze mit starken roten Linien und die Häuserlinien mit schwachen roten Linien eingetragen. Mit Ausnahme von Burg kann auf dieser Strecke die Chaussee auf 24 m verbreitert werden, ohne daß viele Gebäude angeschnitten zu werden brauchen. In Gramble müssen allerdings verschiedene Gebäude der Verbreiterung der Straße zum Opfer fallen, aber gerade hier ist die Verbreiterung auf 24 m sehr erwünscht, weil sich hier eine starke Krümmung der Straße befindet. Für diese Krümmung ist ein besonderer Plan Blatt Ia in größerem Maßstabe beigelegt, aus dem man die Führung der neuen Straßenlinien noch deutlicher erkennen kann.

In Burg selbst ist die Bebauung jedoch derart, daß hier an eine Durchführung der Verbreiterung auf 24 m nicht zu denken sein wird. Hier ist daher eine Verbreiterung auf 15 m vorgeschlagen. Auch die Baudeputation, Abt. Wegbau,

Anlage.

hat in dem Bericht vom 31. März 1904 (Verhdlg. 1904, S. 373 u. 374) diese Breite, die zum zweigleisigen Straßenbahnbetrieb genügt, für Burg als ausreichend erklärt. Die Brücke über die Lesum ist so schmal, daß eine größere Breite in Burg nicht erforderlich ist.

Die in dem Plane Blatt I eingetragenen Häuserlinien sind durchschnittlich 6 m hinter die neue Straßenlinie zurückgelegt. Nur für die kurze Strecke vor den Grundstücken Oslebshauer Chaussee No. 19 bis 47 sind 10 m tiefe Vorgärten angenommen, weil diese Häuser bereits in dieser Häuserlinie stehen. In dem Orte Burg selbst ist von einer Forderung von Vorgärten abgesehen.

Auf Blatt II und III sind die geplanten neuen Straßen- und Häuserlinien für die Strecke der Gröpelinger Chaussee von der Stadtgrenze bis zur Lindenhofstraße eingetragen. Auch hier sind die einzelnen Strecken D E, E F auf Blatt II und die Strecken F G und G H auf Blatt III untereinander aufgetragen. Für die Strecke von der Stadtgrenze bis zum Gröpelinger Friedhofe ist überall eine größere Straßenbreite als 24 m vorhanden, so daß hier eine Festlegung neuer Straßenlinien nicht notwendig ist. Beim Friedhof selbst ist die Chaussee 22 m breit und für die Strecke vom Gröpelinger Friedhofe bis zur Lindenhofstraße schwankt die Breite zwischen 15,5 m und 20,5 m. Es empfiehlt sich, beim Friedhofe die Breite von 22 m zu belassen und für die weitere Strecke bis zur Lindenhofstraße eine Mindestbreite von 20 m festzusetzen. Bei einer weiteren Verbreiterung würden sich die Kosten erheblich erhöhen und einem Teile der Anlieger die Vorgärten fast ganz weggeschnitten werden. Die hiernach sich ergebenden neuen Straßenlinien sind in dem Plane Blatt III mit starken roten Linien eingetragen. Aus dem Plane ergibt sich, daß zur Verbreiterung dieser Chausseestrecke nur eine Werkstatt, eine Veranda und im übrigen nur Vorgartengrund in Anspruch genommen wird.

Die Bebauung der Gröpelinger Chaussee von der Stadtgrenze bis zur Lindenhofstraße ist so unregelmäßig, daß es sich empfiehlt, für die noch nicht bebauten Grundstücke die Häuserlinien, wie sie in den Plänen Blatt II und III mit schwachen roten Linien eingetragen sind, festzusetzen; das hat den Vorteil, daß nicht bei jedem Bauantrage vor dessen Erledigung festgestellt werden muß, welches die vorhandene Häuserlinie ist, wodurch leicht unliebsame Verzögerungen entstehen. Die vorgeschlagenen Häuserlinien sind den örtlichen Verhältnissen nach Möglichkeit angepaßt. Die Vorgartentiefen schwanken darnach im allgemeinen zwischen 3 und 6 m. Nur an einer Stelle zwischen den Häusern Gröpelinger Chaussee 330 und 324 liegt die Häuserlinie 9 m zurück, weil hier bei der Bebauung diese größeren Vorgärten bereits entstanden sind.

Die Deputation beantragt demnach, die in den beifolgenden Plänen Blatt I, II und III eingetragenen starken roten Linien als neue Straßenlinien und die in den Plänen eingetragenen schwachen roten Linien als neue Häuserlinien für die Burger Chaussee, für die Oslebshauer Chaussee und für einen Teil der Gröpelinger Chaussee festzusetzen.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.**

2. Festsetzung von neuen Straßen- und Häuserlinien für die Schwachhauser und Horner Chaussee, für einen Teil der Leher Chaussee und für die Lilienthaler Chaussee, sowie Festsetzung einer Planstraße in Borgfeld.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien hat die nachstehenden Berichte eingereicht, in denen sie beantragt, für die in der Überschrift benannten Chausseen neue Straßen- und Häuserlinien zu beschließen, sowie eine Planstraße in Borgfeld festzulegen.

1904, S. 373 u. 374) die
gt, für Burg als ausreichend
daß eine größere Breite in

Hauserlinien sind durchschnittlich
für die kurze Strecke vor den
sind 10 m tiefe Vorgärten
erlinie stehen. In dem Dre-
gelesen.

Strassen- und Häuserlinien
Stadtgrenze bis zur Linden-
den DE, EF auf Blatt II
ander aufgetragen. Für die
hofe ist überall eine größere
Festlegung neuer Straßen-
die Chaussee 22 m breit und
Lindenhofstraße schwankt die
h, beim Friedhofe die Breite
is zur Lindenhofstraße eine
n Verbreiterung würden sich
ger die Vorgärten fast ganz
n Straßenlinien sind in dem
Aus dem Plane ergibt sich,
berkstatt, eine Veranda und
wird.

der Stadtgrenze bis zur
schießt, für die noch nicht
änen Blatt II und III mit
hat den Vorteil, daß nicht
werden muß, welches die
zögerungen entstehen. Die
hältnissen nach Möglichkeit
einen zwischen 3 und 6 m
Chaussee 330 und 324 liegt
diese größeren Vorgärten

beifolgenden Plänen Blatt
ne Straßenlinien und die
neue Häuserlinien für die
nen Teil der Gröpelinger

ung der Baulinien

G. Schütte.

für die Schwachhauser
Chaussee und für die
Straße in Borgfeld.

die nachstehenden Be-
Überschrift benannten
sowie eine Planstraße

Die beifolgenden Pläne nebst Anlagen haben dem Gesetze gemäß zu jeder-
manns Einsicht ausgelegt; es sind dagegen folgende Einwendungen erhoben worden.

Der Eigentümer des Grundstücks Schwachhauser Chaussee Nr. 231, der
Bremer Konsumverein A.-G., hat geltend gemacht, daß sein Grundstück durch die
festgesetzte neue Straßenlinie wertlos würde, und beantragt, die Häuserlinie vor
seinem Grundstück so zu legen, daß sie höchstens 6 m von der neuen Straßlinie
zurückliegt.

H. Wedermann, Schwachhauser Chaussee Nr. 136, macht geltend, daß von
seinem Grundstück an der Ecke des Schwachhauser Ringes durch die Festlegung
20 m tiefer Vorgärten für die Bebauung zu viel verloren ginge, zumal er am Ring
schon 10 m abtreten müsse.

Frau Dr. Johannes Ulrichs, Schwachhauser Chaussee Nr. 176, erhebt die
Einwendung, daß es richtiger sei, wenn die Regulierungslinie auf die andere,
gegenüberliegende Seite der Chaussee gelegt würde, da dadurch die Krümmung der
Straße geringer würde, auch sei Rücksicht auf die herrlichen alten Bäume ihres
Grundstücks zu nehmen, von denen bei Ausführung der Regulierung ein Teil fort-
kommen müsse.

Der Wirt Bernhard Matthe, Schwachhauser Chaussee Nr. 276, wendet ein,
daß, da er in seinem Hause Wirtschaft betreibe, er durch die von ihm verlangte
Abtretung von drei Metern von seinem Vorgarten in seinem Geschäftsbetrieb sehr
gestört werde, da er häufig Publikum habe, das in seinem Garten sitze, und auch
gern den Ausblick auf die Straße haben wolle; sein Grundstück sei besonders günstig
betreffs der Rennen in der Bahr gelegen, für diesen Zweck habe er regelmäßig
300 bis 400 Sitzplätze eingerichtet, von denen aus das Publikum die Auffahrten
in Augenschein nehmen könne. Es handle sich dabei nicht um die Renntage, wie
sie jetzt seien, sondern auch, wie sie vielleicht in späterer Zeit stattfinden würden,
da die Bremer Wettrennen im Aufschwung begriffen seien. Da Matthe ferner
6 m Vorgarten liegen lassen solle, falls er bauen wolle, so würde eine gute
Ausnutzung des Wirtschaftsbetriebes, wie er ihn jetzt habe, nicht mehr zu erzielen
sein. Dies insbesondere unter Berücksichtigung des Umstandes, daß er beabsichtige,
die Regelbahn hinter das Haus zu verlegen und an der Längsseite der Chaussee,
zwischen seinem und dem Schnaarschen Grundstück, einen 23 m langen Saal zu
bauen, was ihm, wenn er 6 m Vorgarten behalten müsse, nicht mehr möglich sei.

Der Wirt Schnaars, Schwachhauser Chaussee Nr. 280, protestiert gegen
die Festlegung einer neuen Häuserlinie für die Schwachhauser und Horner Chaussee.
Fast sein ganzer Vorgarten würde dadurch abgeschnitten werden, wodurch ihm ein
unermesslicher Schaden zugefügt würde; er müsse sich alle Ansprüche vorbehalten.

Der Eigentümer des Grundstücks Schwachhauser Chaussee Nr. 341,
J. F. Hagemeyer, hat geltend gemacht, daß sein Grundstück durch die vorgeschlagene
neue Straßenlinie erheblich entwertet werde, da durch die Inanspruchnahme eines
erheblichen Teiles sein Grundstück den Charakter als Villengrundstück verliere, indem
später nur ein 6 m tiefer Vorgarten vor seinem Hause verbleiben würde. Gleich-
zeitig hat Herr Hagemeyer darauf hingewiesen, daß sich eine teilweise Ausgleichung
des ihm erwachsenen Schadens dadurch herbeiführen lassen würde, daß ihm an der
Scharnhorststraße eine entsprechend große Grundfläche überwiesen werde, was durch
eine Verschiebung der Scharnhorststraße erreicht werden könne.

Eine Anzahl Eigentümer von Grundstücken an der nordwestlichen Seite der
Leher Chaussee haben beantragt, die neuen Straßenlinien so zu legen, daß zur
Verbreiterung der Chaussee nur die südöstliche Seite in Anspruch genommen werde.

Von der Eigentümerin der Grundstücke an der Lilienthaler Chaussee, Kataster-
Bezeichnung 612 b c, 613 A a b e, 362 und 346 a b, H. Michaelis Wwe., ist
beantragt, die Häuserlinie für diese Grundstücke nicht, wie von der Deputation
beantragt, 6 m, sondern nur 4 m von der Straßenlinie zurückzulegen, da ihre
Grundstücke sonst keine genügende Tiefe zum Bauen mehr behielten. Außerdem
ist von dem Wirt J. D. Blanke der Antrag gestellt, die projektierte Planstraße
in Borgfeld so zu legen, daß von seinem Grundstück nichts abgeschnitten werde und

ihm zuzusichern, daß die von ihm jetzt im Hause Borgfeld Nr. 9 betriebene Wirtschaft nach dem Grundstück Borgfeld Nr. 7 verlegt werden könne.

Zu der Einwendung des Konsumvereins bemerkt der Senat, daß an der durch die Nachbargrundstücke Schwachhauser Chaussee Nr. 237 bis 245 bereits gegebenen Häuserlinie festzuhalten ist.

Der Vorschlag der Frau Dr. Ulrichs, die neue Straßenlinie der Schwachhauser Chaussee auf der Strecke zwischen Kronprinzenstraße und Buchenstraße auf die entgegengesetzte, die südöstliche Seite zu verlegen, erscheint wenig zweckmäßig, da die Krümmung der Chaussee auch nach diesem Vorschlage die gleiche bleibt, die Regulierung an der südöstlichen Seite jedoch erheblich mehr kosten wird, weil dadurch eine Zurückverlegung der Einfriedigungen erforderlich wird, während nach einer zwischen der Regulierungs-Deputation und den Anliegern der nordwestlichen Seite der bezeichneten Chausseestrecke getroffenen Vereinbarung diese Anlieger verpflichtet sind, bei Vornahme der Regulierung die Zurücksetzung der Einfriedigungen auf ihre Kosten auszuführen.

Die Einwendung des Wirts Klatte richtet sich gegen die neue Straßenlinie und eine um 6 m zurückliegende Häuserlinie; diese ist bei dem Klatteschen Grundstück nicht beantragt. Die Einwendung gegen die neue Straßenlinie wird begründet mit den Nachteilen, die Klatte in seinem Wirtschaftsbetriebe durch die Abtrennung von 3 m von seinem Vorgarten erleiden würde. Dabei ist zu bemerken, daß Klatte demnächst, wenn bei seinem Grundstück zur Verbreiterung der Chaussee geschritten werden wird, nicht drei, sondern nur 2,5 m abzutreten hat. Sollte die Abtretung später vom Staate verlangt werden, so wird im Wege des gesetzlichen Verfahrens Klatte seine Ansprüche geltend zu machen haben.

Ebenso liegt die Sache mit der Einwendung des Wirtes Schnaars.

Durch eine Verlegung der neuen Straßenlinie auf die gegenüberliegende Straßenseite würde die starke Biegung, die die Straße hier macht, noch ungünstiger werden.

Zu der Eingabe des Herrn Hagemeyer ist zu bemerken, daß an der vorgeschlagenen neuen Straßenlinie festzuhalten sein wird, da durch Verlegung der neuen Straßenlinie auf die gegenüber liegende Seite die an dieser Stelle der Chaussee vorhandene Krümmung noch stärker werden würde und dadurch die vor den Häusern Schwachhauser Chaussee Nr. 218 bis 208 liegenden ohnehin nur wenig tiefen Vorgärten zur Verbreiterung der Chaussee in Anspruch genommen werden müßten. Außerdem ist bereits ein Grundstück in der Nähe des Hagemeyerschen Grundstücks nach der vorgeschlagenen Linie reguliert. Wegen des von Herrn Hagemeyer gemachten Vorschlags, die Scharnhorststraße bei ihrer Einmündung in die Schwachhauser Chaussee zu verlegen, ist die Deputation für Regulierung der Baulinien mit einem Bericht beauftragt.

Zu der Eingabe der bezeichneten Grundstückseigentümer an der Leher Chaussee wird bemerkt, daß dem Antrage nicht zu entsprechen sein dürfte, da von den an der nordwestlichen Seite der Chaussee liegenden Grundstücken die zur Straße zu ziehenden Flächenteile zum größten Teil im Besitze des Staats sich befinden und außerdem die Eigentümer dieser Grundstücke verpflichtet sind, bei Vornahme der Regulierung die Einfriedigungen auf ihre Kosten in die neue Straßenlinie zurückzusetzen.

Die Eingaben von Michaelis Wwe. und J. D. Blanke geben zu Bedenken gegen die Anträge der Deputation keinen Anlaß. Die Häuserlinie vor den Grundstücken von Michaelis Wwe. dürfte, wie vorgeschlagen, beizubehalten sein, da für eine solche Hauptverkehrsstraße mindestens eine Vorgartentiefe von 6 m vorgesehen werden muß, während die wegen der Lage der beantragten Planstraße von J. D. Blanke geltend gemachten Wünsche und Anträge späterer Prüfung der dafür zuständigen Stellen vorzubehalten sein werden.

Die Eingabe Wedermanns, wie auch die übrigen Einwendungen, die der Senat der Bürgererschaft hierneben zugehen läßt, werden in dem späteren Verfahren ihre gesetzliche Erledigung finden. Der Senat ist der Ansicht, daß im Verkehrsinteresse

eine erhebliche Verbreiterung der Schwachhauser Chaussee, sowie der sich daran schließenden Chausseestrecken bis Borgfeld unerlässlich ist, während gleichzeitig ausreichende Fürsorge zu treffen sein wird, um namentlich der Schwachhauser Chaussee ihren landschaftlichen Reiz und Charakter soweit zu erhalten, als dies im allgemeinen Interesse erwünscht und im Interesse der Anlieger möglich ist.

Die von der Deputation geltend gemachten Gründe für die Festsetzung einer Planstraße bei Borgfeld erkennt der Senat als zutreffend an. Er erteilt demnach den von der Deputation gestellten Anträgen seine Zustimmung und ersucht die Bürgererschaft, ihm darin beizutreten.

Bericht, betreffend Festsetzung von Straßen- und Häuserlinien für die Schwachhauser und Horner Chaussee.

Anlage 1.

Bei der immer mehr fortschreitenden Bebauung der Schwachhauser und Horner Chaussee ist es nach der Ansicht der unterzeichneten Deputation dringend erforderlich, rechtzeitig für eine genügende Breite dieses Hauptverkehrszuges zu sorgen. Auf der Strecke von der Schleismühle bis zum Schwachhauser Ringe hat die Chaussee mit Ausnahme einer kleinen Strecke vor der Meherstraße überall die hinreichende Breite von mindestens 24 m. Im weiteren Verlaufe bis zur Berckstraße ist die Breite jedoch wesentlich geringer. An der engsten Stelle ist z. B. die Horner Chaussee nur etwas über 8 m breit. Es empfiehlt sich, für die ganze Strecke eine Breite von 24 m festzusetzen. In den beiden beigegeführten Plänen Blatt I und Blatt II sind die neu festzusetzenden Straßenlinien durch starke rote Linien gezeichnet. Die neuen Straßenlinien sind so entworfen, daß nur fünf wenig wertvolle Gebäude ange schnitten werden. Es sind das zunächst die drei Gebäude — Bedürfnisanstalt, Feldhüterwohnung und Polizei-Bureau — auf dem dem Staate gehörenden Grundstücke bei der Meherstraße, dann eine Scheune auf dem Brabandschen Grundstücke in Horn und das gegenüberliegende Stallgebäude. Außerdem ist Rücksicht genommen auf die Baumpflanzungen, die im wesentlichen erhalten bleiben können.

Um aber den landschaftlich schönen Charakter dieser Straßen, soweit er noch vorhanden ist, zu erhalten, ist auch die Festsetzung von Häuserlinien, d. h. von Linien, über die hinaus nicht gebaut werden darf, notwendig. Würde man hier überall nur höchstens 6 m tiefe Vorgärten verlangen, so würde damit nicht allzuviel erreicht sein. In einem ähnlich liegenden Falle, am Osterdeiche, sind daher auch 10 m tiefe Vorgärten von Senat und Bürgererschaft beschlossen worden. An der Schwachhauser Chaussee und Horner Chaussee haben mehrere bebaute Strecken jetzt schon viel tiefere Vorgärten. So stehen die Häuser zwischen Holler-Allee und Bentheimstraße 18 m und die gegenüberliegenden Gebäude zwischen Graf-Moltkestraße und Straßburgerstraße größtenteils 15 m zurück. Die Villen zwischen Albersstraße und Schwachhauser Ring haben sogar über 20 m tiefe Vorgärten. Es scheint der Wunsch berechtigt, diese Zustände für die Dauer zu erhalten und dafür zu sorgen, daß die noch unbebauten Grundstücke und die an der Chaussee liegenden Güter später nur in ähnlicher Weise mit tiefen Vorgärten bebaut werden können.

Auf der ganzen Strecke enthalten daher die beiden Pläne Blatt I und Blatt II auch noch als feine rote Linien eingezeichnete Häuserlinien, die sich im allgemeinen der vorhandenen Bebauung anschließen und die bei den noch unbebauten Grundstücken genügend tiefe Vorgärten festlegen. Der Abstand der Häuserlinien von der Straßenlinie schwankt danach zwischen 6 m und 20 m. Eine größere Vorgartentiefe als 20 m hält die Deputation nicht für erforderlich, da hiermit der landschaftliche Charakter genügend gewahrt bleibt. Dieses größte Maß ist deshalb auch nur da vorgesehen, wo bei der Bebauung bereits solche tiefen Vorgärten freigelassen sind, und bei den unbebauten Grundstücken mit genügender Tiefe.

Über neue Straßen- und Häuserlinien für die Fortsetzung der Chaussee von Horn nach Lehe wird besonders berichtet werden. Die unterzeichnete Deputation beantragt danach:

die in den beiden Plänen Blatt I und Blatt II stark rot ausgezogenen Linien als neue Straßenlinien und die schwach rot ausgezogenen Linien als Häuserlinien festzusetzen.

Anlage 2. Bericht, betreffend Festsetzung von Straßen- und Häuserlinien für die Leher Chaussee für die Strecke zwischen der Verckstraße und der Lilienthaler Chaussee.

Unter Bezugnahme auf die beantragte Verbreiterung der Schwachhauser und Horner Chaussee hält die unterzeichnete Deputation es für erforderlich, zugleich auch für die Leher Chaussee bis zur Lilienthaler Chaussee neue Straßenlinien festzusetzen, wodurch auch für diese Chausseestrecke eine Breite von 24 m gesichert wird. In dem beifolgenden Plane sind die neuen Straßenlinien durch starke rote Linien bezeichnet. In dem ersten Teil der Chaussee zwischen Verckstraße und Eisenbahn fällt im wesentlichen das bereits durch Beschluß von Senat und Bürgerchaft angekaufte Grundstück von Klatte zur Straße. Jenseits der Eisenbahn wird die Verbreiterung zweckmäßig auf der östlichen Seite ausgeführt, da sich auf der Westseite neuere Häuser befinden, während auf der Ostseite sehr wenig tiefe Grundstücke mit kleinen alten Häusern stehen, die, wie anzunehmen sein dürfte, einer großzügigeren Bebauung allmählich weichen werden. Im weiteren Verlaufe der Chaussee ist die zukünftige Verbreiterung auf beide Seiten verteilt unter Schonung des bebauten Grundstückes Nr. 35, auf dem sich eine Wirtschaft mit Ausspann befindet.

Zugleich empfiehlt es sich, besondere Häuserlinien festzusetzen, um bei Neubauten genügend tiefe Vorgärten erzwingen zu können. Für den ersten Teil bis zur Bahn sind im Anschluß an die Horner Chaussee mindestens 10 m tiefe Vorgärten vorgesehen, während für die weitere Strecke 6 m genügend sein dürften.

Die Deputation beantragt daher:

die im Plane stark rot ausgezogenen Linien als neue Straßenlinien und die schwach rot ausgezogenen Linien als Häuserlinien festzusetzen.

Anlage 3. Bericht, betreffend Festlegung von neuen Straßen- und Häuserlinien für die Lilienthaler Chaussee und Festlegung einer Planstraße in Borgfeld.

Die unterzeichnete Deputation hat durch besondere Berichte die Verbreiterung des ganzen Straßenzuges der Schwachhauser, Horner und der Leher Chaussee bis zum Anfange der Lilienthaler Chaussee auf 24 m durch Festlegung neuer Straßenlinien beantragt. Es ist aber weiter erforderlich, daß auch für die Lilienthaler Chaussee, die die alleinige Verkehrsstraße von Bremen nach Lilienthal, Woppswede usw. ist, eine gleiche Breite gesichert wird. Schon jetzt reicht die vorhandene Breite, die einschließlich der Gräben zwischen 15 und 17 m schwankt, deren Fußweg und Fahrdamm jedoch zusammen nur 8,5—9,0 m betragen, für den immer mehr zunehmenden Kraftwagen-, Radfahrer-, Wagen- und Fußgängerverkehr nicht mehr aus, so daß jedenfalls für die Zukunft für eine ausreichende Breite gesorgt werden muß. Nach Ansicht der Deputation ist daher auch für die Lilienthaler Chaussee die Festlegung von neuen Straßenlinien notwendig. In dem beiliegenden Plane vom 4. Juli d. J. sind diese neuen Straßenlinien durch starke rot ausgezogene Linien bezeichnet. Auf dem ersten Teile der Lilienthaler Chaussee ist mit Rücksicht auf die vorhandenen Häuser und deren Vorgärten die Verbreiterung auf der südöstlichen Seite geplant. Auf der nordwestlichen Seite ist die im Plane schwarz strich-punktiert gezeichnete Linie, welche die Grenze der Heerstraße ist, beibehalten. Beim Schnittpunkte des Lehester Deiches sind die Fluchtlinien so gelegt, daß die an der Ecke liegende alte Wirtschaft von Bremermann unberührt bleibt.

Am Ende des früheren Breitenweges teilt sich die Chaussee, sie geht nach Osten in das Dorf Borgfeld hinein und dann weiter nach dem Holler Deiche und nach Nordwesten an der Wumme entlang nach Lilienthal. Diese letztere Strecke ist die wichtigere Verbindung. Hier würde eine Verbreiterung auf mindestens 15 m, besser auf 20 m stattfinden müssen, um eine auch für später genügende Verbindung nach Lilienthal und dem Hinterlande zu schaffen. Dieser Weg durch Borgfeld bietet jetzt einen sehr malerischen Anblick. Er schlängelt sich an alten schönen Bauernhäusern vorbei, dann an der Wumme entlang nach der Flutbrücke. Außerdem stehen an diesem Wege eine Anzahl großer und schöner Bäume. Jede Verbreiterung

nien für die Leher Chaussee
Lilienthaler Chaussee.

ung der Schwachhauser und
er erforderlich, zugleich auch
ne Straßenlinien festzulegen,
24 m gesichert wird. In
durch starke rote Linien
traße und Eisenbahn fällt im
Bürgerchaft angelangte
m wird die Verbreiterung
h auf der Westseite neuer
se Grundstücke mit kleinen
irfte, einer großzügigeren
laufe der Chaussee ist die
r Schonung des bebauten
Ausspann befindet.

festzulegen, um bei Neu-
für den ersten Teil bis zur
is 10 m tiefe Vorgärten
d sein dürften.

als neue Straßenlinien
Häuserlinien festzulegen.

Häuserlinien für die
aße in Borgfeld.

Verichte die Verbreiterung
der Leher Chaussee bis
festlegung neuer Straßen-
auch für die Lilienthaler
Lilienthal, Worpstraße
ht die vorhandene Breite,
ankt, deren Fußweg und
für den immer mehr zu-
rverkehr nicht mehr aus-
ite gesorgt werden muß.
thaler Chaussee die Fest-
en Plane vom 4. Juli d. J.
e Linien bezeichnet. Auf
ht auf die vorhandenen
östlichen Seite geplant.
rich-punktiert gezeichnete
Beim Schnittpunkte des
der Ecke liegende alte

Chaussee, sie geht nach
dem Holler Deiche und
Diese letztere Strecke ist
auf mindestens 15 m,
genügende Verbindung
g durch Borgfeld bietet
alten schönen Bauern-
Flutbrücke. Außerdem
e. Jede Verbreiterung

dieses Weges, auch die wahrscheinlich nicht einmal ausreichende auf 15 m, zerstört das jetzige Bild. Verschiedene der schönsten Bäume müßten fallen und auch einige Bauernhäuser würden entfernt werden müssen, so daß eine Regulierung dieser Strecke außer einer Schädigung in ästhetischer Beziehung auch mit erheblichen Kosten verbunden sein würde. Die Deputation empfiehlt daher, diesen Teil der Straße in dem jetzigen Zustande zu belassen und statt dessen eine 24 m breite Diagonalstraße vom Breitenweg bis dicht vor der Flutbrücke als Planstraße festzulegen. In dem Plane ist diese Straße rot angelegt; sie ist so gelegt, daß sie einen dort schon vorhandenen Weg in sich aufnimmt. Man erhält dadurch eine nähere Verbindung mit Lilienthal und sorgt rechtzeitig dafür, daß bei der allmählichen Ausdehnung von Borgfeld diese Verbindung nicht verbaut wird. Es ist nicht erforderlich, diese Straße sofort herzustellen, es kann dies der Zukunft überlassen bleiben, bis das Bedürfnis dazu sich geltend macht. Endlich empfiehlt es sich, ebenso wie bei der Schwachhauser, Horner und Leher Chaussee, auch für die hier in Betracht kommende Strecke der Lilienthaler Chaussee und für die Planstraße Häuserlinien festzulegen. Es ist überall eine Vorgartentiefe von 6 m angenommen worden.

Die Deputation beantragt demnach:

1. für die Lilienthaler Chaussee die Festsetzung der im Plane stark rot ausgezogenen Linien als neue Straßenlinien,
2. die Festsetzung der im Plane rot angelegten Straße als Planstraße,
3. die Festsetzung der im Plane schwach rot ausgezogenen Linien als Häuserlinien.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

J. B.

(gez.) Hildebrand. (gez.) H. G. Schütte.

3. Neuorganisation der Straßenreinigung.

Die Deputation für die Straßenreinigung hat über diesen Gegenstand den beifolgenden Bericht übergeben. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerchaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Bei der Übernahme der Straßenreinigung in unmittelbare städtische Verwaltung (Verhdlg. 1902 S. 411 ff.) wurde zur Leitung und Beaufsichtigung des ganzen Betriebes ein Inspektor mit einem Gehalt von 2400—4200 M angestellt, die Oberleitung dagegen dem Branddirektor im Nebenamte unter Gewährung einer persönlichen Zulage von 2000 M anvertraut. Bei der damaligen Sachlage, wo es sich darum handelte, den städtischen Betrieb von Grund aus zu organisieren und einzurichten, wurde mit Recht die Oberleitung durch einen höheren Beamten für erforderlich erachtet, zumal zu diesem Zwecke in der Person des Branddirektors Dittmann eine besonders geeignete und bewährte Kraft zur Verfügung stand. Nachdem dieser am 9. Februar d. J. nach einer überaus verdienstvollen Wahrnehmung seines Nebenamtes aus dem Leben geschieden ist, hat die Deputation für die Straßenreinigung zunächst davon Abstand genommen, die Ernennung eines neuen Oberleiters zu beantragen, um durch praktische Erfahrungen einen Überblick darüber zu gewinnen, ob die bisherige Organisation aufrecht zu erhalten sei oder nicht. Sie ist nunmehr zu der Überzeugung gelangt, daß ohne Bedenken auf die Wiederbesetzung der vakanten Stelle verzichtet werden kann, und daß mit der selbständigen Leitung des Betriebes durch einen Inspektor unter Aufsicht der Deputation auszukommen ist. Die Organisation des am 1. April 1903 begonnenen städtischen Betriebes hat sich im allgemeinen bewährt, wenn auch dieser im einzelnen fortdauernd zu verbessern ist. Eine durchgreifende Änderung ist für die nächsten Jahre nicht erforderlich und wird erst dann in Frage kommen, wenn

wegen veränderter Verhältnisse der bereits in dem Bericht vom 26. Mai 1902 in Aussicht genommene Übergang zum Müllverbrennungssystem (Verhdlgn. 1902 S. 411) als ratsam erscheint. Nachdem aber auf Anregung der Deputation für Rechnung des Staates größere Ländereien zum Zwecke ihrer allmählichen Aufhöhung mit Hausmüll angekauft sind (Verhdlgn. 1907 S. 152, 173, 211, 213), wird dieser Übergang jedenfalls erst in späterer Zeit erfolgen. Es empfiehlt sich dies außerdem schon deshalb, weil fortdauernd mit Verbesserungen der Müllverbrennung zu rechnen ist und weil es bei einem zunächst abwartenden Verhalten möglich sein wird, die inzwischen in anderen Städten gesammelten Erfahrungen zu benutzen.

Für den Fall, daß Senat und Bürgerschaft sich der Ansicht der Deputation anschließen sollten, ist dagegen mit Rücksicht auf den Wegfall der bisherigen Oberleitung das Gehalt des Inspektors, das inzwischen auf 2700 bis 4500 M mit 5 Zulagen zu 360 M festgesetzt ist, neu zu regeln. Der von ihm geleitete Betrieb, der durch die Einstellung von Gefangenwagen noch eine Erweiterung erfahren wird, ist ein sehr ausgedehnter. Die Zahl der ihm unterstellten Beamten und Bureauangestellten beläuft sich auf 12, die der sonstigen regelmäßig beschäftigten Arbeitskräfte auf 230 bis 240. Der Pferdebestand setzte sich am 31. März 1908 aus 97 Pferden zusammen, der Fuhrpark neben sonstigen kleineren Gerätschaften aus

- 15 Rehrmaschinen,
- 66 Müllwagen,
- 16 Schlammwagen,
- 32 Sprengwagen,
- 6 Arbeitswagen,
- 8 Schneepflügen,
- 3 Schlammtraktormaschinen,
- 60 eisernen Schneefarren,
- 50 Rehrichtwagen.

Der Betrieb verteilt sich infolge der durch die Verhältnisse gebotenen Dezentralisation auf 5 verschiedene Fuhrparkstellen und 5 bis 6 Ablagerungsplätze. Seine ordnungsmäßige Überwachung und Leitung setzt daher eine überaus angestrengte und umsichtige Tätigkeit voraus. Die Deputation ist einstimmig der Meinung, daß im Hinblick auf die mit der Leitung verbundene Verantwortung das bisherige Gehalt von 2700 bis 4500 M zu niedrig ist und daß namentlich das Anfangsgehalt erheblich erhöht werden muß. Sie beantragt demzufolge, das Gehalt für die Zeit vom 1. Juli 1908 an auf 3600 bis 5200 M unter Gewährung von 5 Alterszulagen 1 à 400 M 4 à 300 M festzusetzen.

Bremen, den 4. Juni 1908.

Die Deputation für die Straßenreinigung.

(gez.) Dreher. (gez.) N. Nagel.

4. Regulierung der Horner Chaussee.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Wegbau, einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußnahme hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

Die unterzeichnete Deputation beehrt sich, Senat und Bürgerschaft ein Projekt, betreffend die Regulierung der Horner Chaussee von km 5,13 bis zur Wummebrücke km 5,78, vorzulegen. Während die Verbreiterung der Schwachhauser Chaussee von der Stadtgrenze ab, deren Kosten auf etwa 168 000 M veranschlagt sind, weniger eilig ist und im Anschluß an die Verbreiterung des im Stadtgebiet

liegenden Teils derselben auszuführen sein wird, ist die Verbreiterung der Heerstraßenstrecke, die jetzt die Bezeichnung Horner Chaussee führt, ein dringendes Bedürfnis, einmal weil sie eine namentlich auch für den Straßenbahnverkehr ungenügende Fahrbahnbreite, keinen Radfahrweg und einen durchaus unzureichenden Reitweg hat, dann aber auch, weil die Kanalisierung des neben der Straße befindlichen Bahrster Fleets, das innerhalb der projektierten Straßenlinien liegt, nach einem Gutachten des Gesundheitsrates — Unteranlage 1 — wegen seiner starken Verunreinigung im öffentlichen Interesse geboten scheint. Die Klagen über den schlechten Zustand der hier in Frage kommenden Strecke des Bahrster Fleets sind alt, es ist daher zu begrüßen, daß die Notwendigkeit der Verbreiterung der Horner Chaussee die Zerschüttung und Kanalisierung des Fleets jetzt herbeiführen muß.

Der von der Deich- und Wegbauinspektion am 7. November 1907 erstattete Erläuterungsbericht, der auch die vorläufig noch nicht erforderliche Regulierung der Schwachhauser Chaussee von der Stadtgrenze an mit umfaßt, liegt in Unteranlage 2 an.

Über die zu wählende Straßenlinie für die auf 24 m zu bringende Heerstraße werden auf Bericht der Regulierungsdeputation Senat und Bürgerschaft binnen kurzem zu beschließen haben. Die Kosten der Regulierung der Horner Chaussee sind auf 260 000 M veranschlagt, davon entfallen nach vorläufigen Schätzungen auf Grunderwerb und Entschädigungen 113 600 M, welche von der Regulierungsdeputation zu übernehmen sind, während sich die Ausführungskosten auf 146 400 M belaufen.

In das Budget 1908 sind unter die außerordentlichen Ausgaben 146 400 M eingestellt und von Senat und Bürgerschaft bereits bewilligt. Es wird beabsichtigt, baldigst mit den Arbeiten zu beginnen.

Indem die unterzeichnete Deputation den Lageplan mit dem Kostenanschlag überreicht, beantragt sie bei Senat und Bürgerschaft die Zustimmung zu dem vorgelegten Projekt.

Bremen, den 9. Juni 1908.

Die Baudputation, Abteilung Wegbau.

(gez.) **Buß.** (gez.) **Mehlis.**

Gutachten des Gesundheitsrates.

Unteranlage 1.

Das Bahrster Fleet ist auf der Strecke von Sebaldsbrück bis zur Einmündung in die kleine Wümme gestern nachmittag von mir in Begleitung des Herrn Dr. Meyer, Vorsteher der medizinischen Abteilung des hygienischen Instituts, und des Herrn Dr. Zink, Leiter der chemischen Abteilung, besichtigt.

Im oberen Laufe des Wasserzuges wechseln Stellen mit Fäulnisercheinungen ab mit solchen, welche wenig verunreinigtes Wasser führen. Zu letzteren gehört die Strecke des Laufes, welche zwischen der Kreuzung der Bahrer Landstraße (Club zur Bahr) und der Horner Landstraße liegt. Unterhalb der Horner Chaussee, also auf jener Strecke, an welcher die Beschwerdeführer wohnen, zeigt der Wasserlauf starke Fäulnis; das Wasser hat ein schmutziges, mißfarbened Aussehen und riecht. Die üblen Gerüche waren zur Zeit der Besichtigung nicht besonders intensiv, aber der Zustand des Wassers und die am Boden lagernden faulenden Schlammassen beweisen, daß bei warmer Witterung, bei schwülem Wetter und vor allem bei starkem Regen, welcher den Schlamm in Bewegung bringt, die üblen Gerüche hochgradig sein müssen. Die Beschwerden der Anwohner sind daher als berechtigt anzuerkennen.

Die Bewertung solcher Mißstände ist in der Sitzung des Reichsgesundheitsrates, Ausschuß für Beseitigung der Abwässer usw., am 30. Juli 1907, an welcher der Unterzeichnete teil nahm, gelegentlich eines Gutachtens über die Verunreinigung einiger Bäche in Thüringen zur Sprache gekommen. Es herrschte Übereinstimmung

darüber, daß solche in faulendem Zustande befindlichen Wasserzüge schon durch die von ihnen ausgehenden Gerüche im Stande sind, die Gesundheit der Anwohner zu schädigen. Es wurde in der Sitzung bemerkt, daß auch die Königlich Preussische Wissenschaftliche Deputation diese Anschauung teilt.

Eine Beseitigung der Übelstände ist demnach erforderlich. Es kommt noch hinzu, daß der Wasserzug an einer sehr frequentierten Straße liegt, daß daher auch schon aus Gründen öffentlicher Reinlichkeit eine Änderung geboten ist.

Zu dem Zustandekommen der hochgradigen Verunreinigung wirken verschiedene Ursachen zusammen. Abläufe aus den Grundstücken der Anwohner, Schmutz von den anliegenden Straßen und Wegen, hineinfallendes Laub, mangelhafte Strömung des Wassers und dergl. mehr bedingen den Zustand. Das einseitige Hilfsmittel einer häufigen Reinigung wird eine wesentliche Änderung nicht herbeiführen, man müßte dann so häufig reinigen, daß dadurch wieder weitgehende Unzuträglichkeiten entstehen. Das einzige Hilfsmittel ist meines Erachtens die Kanalisierung der Strecke von der Kreuzung der Horner Chaussee bis zur Kreuzung der Rhienberger Fahrstraße. Dabei ist zu prüfen, ob man das tote Stück, welches die Besitzung der Frau Hagens umgibt, nicht besser durch Zuschütten beseitigt.

Dieses Gutachten wird auf Grund der gestrigen Besichtigung und früherer gelegentlicher Beobachtungen erstattet. Eine wissenschaftliche Untersuchung einzelner Stellen durch das hygienische Institut ist von mir angeordnet. Man sollte jedoch die Inangriffnahme der Maßnahmen zur Herbeiführung einer Besserung nicht bis zur Erledigung dieser Arbeiten hinauschieben, denn die Mißstände sind derart, daß sowohl das öffentliche Interesse wie dasjenige der Anwohner die Dringlichkeit begründen.

Bremen, den 3. August 1907.

(gez.) Dr. Tjaden.

Unteranlage 2. Erläuterungsbericht zum Projekt für die Regulierung der Schwachhauser Chaussee von der Stadtgrenze ab und der Horner Chaussee.

Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Projektes für die Regulierung der Schwachhauser Chaussee von der Stadtgrenze ab und der Horner Chaussee wurden die von der Regulierungsdeputation vorgeschlagenen Straßenlinien, nach denen die Heerstraße eine Breite von 24 m erhalten soll, zugrunde gelegt.

Wie aus den auf dem beigegeführten Plane in roter Farbe gezeichneten Profilen ersichtlich ist, soll die Straße unter möglichster Schonung der vorhandenen Bäume in der Weise ausgestaltet werden, daß sie beiderseitige Fußwege, eine 9 m breite, für die Aufnahme von zwei Straßenbahngleisen genügende Fahrbahn, Radfahrweg und Reitweg erhält.

Von der Stadtgrenze ab auf ungefähr 350 m beträgt der Abstand der beiden vorhandenen Baumreihen im Mittel 11,30 m. Da hier die nordwestliche Straßengrenze und vor den Grundstücken von Barchan und Bölsen auch die südöstliche bereits festgelegt ist, so wurde der Radfahrweg beiderseits der südöstlichen Baumreihe, und der Reitweg zwischen Radfahrweg und Fußweg angelegt. Um eine Gefährdung der Fußgänger durch scheuende Pferde nach Möglichkeit zu verhindern, erschien es zweckmäßig, Reitweg und Fußweg durch eine neu zu pflanzende Baumreihe zu trennen.

Auf der anschließenden Strecke bis zum Bahrer Fleet verringert sich der Abstand der Baumreihen auf durchschnittlich 10,40 m, so daß hier der Radfahrweg ganz außerhalb der Baumreihe gelegt werden konnte. Von Schnaars Café bis zur kleinen Wumme ist eine vollständige Schonung der Bäume nicht durchführbar, da der Abstand der Baumreihen zu gering ist, um die 9 m breite Fahrbahn mit beiderseitigen Schutzstreifen dazwischen legen zu können. Außer den beiden vor Plate's Landgut stehenden großen Lindenbäume muß auch die westliche Baumreihe von Frißes Landgut an der Verbreiterung zum Opfer fallen. Ein Teil der Bäume

Wasserzüge schon durch die
Gesundheit der Anwohner zu
nach die Königlich Preussische
orderlich. Es kommt noch
straße liegt, daß daher auch
geboten ist.

reinigung wirken verschiedene
Anwohner, Schmutz von
ab, mangelhafte Strömung
Das einseitige Hilfsmittel
g nicht herbeiführen, man
gehende Unzuträglichkeiten
ns die Kanalisierung der
Kreuzung der Althensberger
lick, welches die Befestigung
seitigt.

Besichtigung und früherer
e Untersuchung einzelner
dnet. Man sollte jedoch
iner Besserung nicht bis
ißstände sind derart, daß
wohner die Dringlichkeit

Dr. Tjaden.

Schwachhauser Chaussee
Chaussee.

für die Regulierung der
Horner Chaussee wurden
linien, nach denen die
gelegt.

ter Farbe gezeichneten
onung der vorhandenen
e Fußwege, eine 9 m
igende Fahrbahn, Rad-

eträgt der Abstand der
hier die nordwestliche
Böfken auch die süd-
derseits der südöstlichen
weg angelegt. Um eine
lichkeit zu verhindern,
zu pflanzende Baum-

reet verringert sich der
hier der Radfahrweg
Schnaars Café bis zur
nicht durchführbar, da
Fahrbahn mit beider-
en beiden vor Plats
liche Baumreihe von
ein Teil der Bäume

muß schon wegen der Begradigung des Fletes beseitigt werden. Übrigens steht gerade diese Baumreihe in keiner guten Flucht, auch hängt ein Teil der Bäume stark nach dem Fleet über, so daß ihre Beseitigung nicht besonders zu beklagen ist.

Für die Entwässerung der Schwachhauser Chaussee ist auf der nordwestlichen Seite ein genügend großer Kanal vorhanden. Um jedoch ein Aufbrechen der Pflasterbahn bei späteren Hausanschlüssen zu vermeiden, ist mit Rücksicht auf die große Breite der Straße ein zweiter in das Fleet entwässernder Kanal in der südöstlichen Seite, der nur etwa 2800 M Mehrkosten verursacht, vorgesehen.

Daß die Abwässer der Horner Chaussee aufnehmende Bahrer Fleet hat schon häufig zu Klagen über üble Ausdünstungen, die die am Boden lagernden faulenden Schlammassen verbreiten, Veranlassung gegeben, und neuerdings hat sich der Gesundheitsrat anlässlich einer Beschwerde der Anwohner dahin ausgesprochen, daß eine schnelle Kanalisierung des Fletes wegen seiner hochgradigen Verunreinigung im öffentlichen Interesse geboten sei. Da überdies die Verbreiterung der Horner Chaussee, die meist nur 12 m, stellenweise sogar nur 10 m Breite hat, ein dringendes Bedürfnis, und das Fleet nach dem Projekte der Regulierungsdeputation neben der Chaussee zur Verbreiterung mit heranzuziehen ist, müßte die Verbreiterung der Chaussee und die damit verbundene Kanalisierung des Fletes m. E. im nächsten Jahre vorgenommen werden.

Um einer Verschmutzung des kanalisierten Fletes und der unterhalb liegenden offenen Fleetstrecke in Zukunft möglichst vorzubeugen, ist im vorliegenden Projekt an der östlichen Straßenseite ein zweiter Kanal vorgesehen, der die Abwässer der Straße und der jetzt ins Fleet mündenden Hauskanäle aufnehmen und vor seiner Einmündung in die kleine Wumme eine Kläranlage erhalten soll.

Es ist noch zu erwähnen, daß von den Anliegern Frihe und Plate bei der Regulierungsdeputation beantragt worden ist, abweichend von den projektierten, in roter Farbe eingetragenen Straßenlinien, die in blauer Farbe eingezeichneten festzusetzen, wofür sie die von ihren Grundstücken abzutretenden Flächen unentgeltlich abtreten wollen.

Die Regulierung nach diesem Antrage macht eine andere Führung des Fleetkanals notwendig, doch werden daraus Mehrkosten voraussichtlich nicht entstehen, die Grunderwerbskosten aber geringer werden.

Die zunächst in Frage kommende Regulierung der Horner Chaussee erfordert nach anliegendem Anschlage einen Kostenaufwand von 260 000 M, abgesehen von den von der Bremer Straßenbahn zu zahlenden Kosten. Auf eine Anfrage teilte die Gesellschaft mit, daß bei der Verbreiterung der Straße sofort ein zweites Gleis eingelegt werden würde.

Die Verbreiterung der Wummebrücke ist im Projekt nicht vorgesehen, da die anschließende Strecke noch nicht reguliert wird. Wenn die Brücke gleich mit verbreitert werden soll, würden sich die Kosten um etwa 10 000 M erhöhen.

Die auf 168 000 M veranschlagte Regulierung der Schwachhauser Chaussee dürfte zweckmäßig an die Verbreiterung des im Stadtgebiet liegenden Teiles anzuschließen sein.

Bremen, den 7. November 1907.

Die Deich- und Wegbauinspektion.

(gez.) F. v. Gebhardt.

Die Verbreiterung der Horner Chaussee scheint mir ebenfalls besonders dringlich zu sein.

Die Anordnung des Reitweges zwischen Radfahr- und Fußweg ist wegen der einstweiligen Erhaltung der südöstlichen Baumreihe nur eine vorläufige. Der Reitweg zu beiden Seiten der Baumreihe würde kaum nutzbar sein, während die Baumreihe für den Radfahrweg weniger störend ist.

Nach Beseitigung der Baumreihe gehört der Reitweg neben den Fahrweg, damit die Fußgänger nicht durch scheuende Pferde gefährdet und durch die von den Pferdehufen aufgeworfene Erde beschmutzt werden können, ferner, damit die Reiter auf den Fahrweg ausweichen können und beim Verlassen des Reitweges nicht die Fahrbahn des Radfahrweges durch die Pferdehufe aufgewühlt wird.

Die spätere Vertauschung des Radfahrweges mit dem Reitweg ist ohne erhebliche Kosten zu bewerkstelligen. Beide Wege werden dann durch eine neue Baumreihe vorteilhaft zu trennen sein.

Im übrigen bin ich einverstanden.

Bremen, den 14. November 1907.

Der Oberbaudirektor.

(gez.) Bücking.

1. S.
2. Er
3. Be
4. In
5. Bu
6. Ka
7. Oll
8. In
9. gef
10. Na
11. Ne
12. In
13. Be
14. En
15. Pr
16. Re
17. Re
18. Ze

bezeich
Antra
denfess

28. S
der be
behaft
handli
wird
Septe
gaben
von a
denen

Zweck
außere
rechnu

dieser
Berich
den La
lage n