

Inhaltsverzeichnis.

I. Mitteilung des Senats vom 13. Februar 1912:	
1. Neupflasterung der Hasteder Chaussee zwischen den Unterführungen unter der Osnabrücker Bahn und unter der Hannoverschen Bahn	S. 129.
2. Neupflasterung der Graf Moltkestraße zwischen Bismarckstraße und Umlandstraße	" 130.
II. Beschluß der Bürgerschaft vom 14. Februar 1912	" 131.
III. Mitteilung des Senats vom 16. Februar 1912:	
1. Änderung der Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten und Lagereinrichtungen am Weserbahnhof	" 134.
2. Antrag, betreffend Straßenbahn Bachmannstraße-Schwachhauser Ring	" 134.
3. Errichtung einer neuen Realvollanstalt	" 134.
4. Neubau einer 32klassigen unentgeltlichen Volksschule in der Neustadt	" 135.

Mitteilung des Senats

vom 13. Februar 1912.

1. Neupflasterung der Hasteder Chaussee zwischen den Unterführungen unter der Osnabrücker Bahn und unter der Hannoverschen Bahn.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Die Mittel zur Neupflasterung der Hasteder Chaussee unter der Unterführung der Bahn nach Osnabrück sind durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 18./16. September 1908 (Verhdlg. S. 909 und 1018) bewilligt, um beim Umbau der Unterführung sofort endgültige Verhältnisse zu schaffen. Die bewilligten Mittel reichen aus zur Neupflasterung der im beigefügten Lageplane rot angelegten Strecke I.

Durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 1. September und 13. Juli 1910 (Verhdlg. S. 744, 786 und 797) sind die Mittel zur Pflasterung der durch den Bau der neuen Unterführung der Chaussee unter der Bahn nach Hannover zu verlegenden Chaussee ebenfalls bereitgestellt. Die Ausdehnung dieser Pflasterung ist im Plan durch die ebenfalls rot angelegte mit II bezeichnete Fläche kenntlich gemacht.

Die zwischen den beiden Strecken I und II liegende Strecke III würde also in dem bisherigen Zustand verbleiben müssen; da der Zustand des Pflasters daselbst für eine Hauptverkehrsstraße ungenügend ist, würde die Neupflasterung auf dieser Strecke in einigen Jahren ausgeführt werden müssen, zumal seit einigen Jahren die planmäßige Neupflasterung der Hasteder Heerstraße von der Stadt aus in Angriff genommen ist und in den nächsten Jahren weiter geführt wird.

Durch die Pflasterung der Strecken I und II im nächsten Frühjahr wird der Verkehr unterbrochen. Diese unliebsame Unterbrechung würde sich in einigen Jahren wiederholen, wenn die Strecke III in Angriff genommen würde. Die Wiederholung einer solchen Unterbrechung in kurzer Zeit ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Es empfiehlt sich daher die Neupflasterung der Strecke I bis zur Grenze der Neupflasterung II fortzuführen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten sind auf 11 000 M veranschlagt worden und können gedeckt werden aus den Ersparnissen der für die Hasteder Heerstraße unter Nr. 94 lfd. Nr. 6 und 7 im Budget 1911 eingelegten Fonds.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt daher, die Neupflasterung der Strecke III der Hasteder Chaussee zu genehmigen und die Mittel aus den Ersparnissen der Positionen Nr. 6 und 7 des Spezialbudgets Nr. 94 für 1911, Neu- und Umlegung bestehender Straßen, bereitzustellen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rasow.** (gez.) **M. Boettcher.**

2. Neupflasterung der Graf Moltkestraße zwischen Bismarckstraße und Uhlandstraße.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht eingereicht, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerchaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

Infolge der Eisenbahnumbauten sind Veränderungen an der Graf Moltkestraße vorzunehmen. Es ist auf Grund der von der Eisenbahn aufgestellten Pläne, die Senat und Bürgerchaft vorgelegen haben, eine Überführung über die Graf Moltkestraße erbaut worden. Um die erforderliche lichte Durchfahrts Höhe von 4,2 m zu erhalten, muß die Straße unter der Unterführung um 1,69 m gesenkt werden.

Die Kosten der Erdbarbeiten, der Umlegungen der Leitungen, der Umänderung der Zugänge der anliegenden Grundstücke und der Wiederherstellung des vorhandenen Pflasters hat die Eisenbahn im Rahmen der getroffenen Vereinbarungen zu tragen.

Mit Rücksicht darauf, daß ein Teil des Pflasters abgängig ist und daß es sich empfiehlt, für eine lange Reihe von Jahren endgültige Zustände zu schaffen, hält die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, für zweckmäßig, bei Gelegenheit der zur Senkung erforderlichen Arbeiten eine Erneuerung des Pflasters der in Frage kommenden Strecke der Graf Moltkestraße vorzunehmen. Es ist deshalb mit der Eisenbahnverwaltung das Abkommen getroffen, daß diese die ihrerseits zu übernehmenden Straßenbaukosten in Höhe von 18 835 M, zu welchen ein Pauschbetrag von 8700 M für die Umänderung der Zugänge zu den Grundstücken an der tiefer zu legenden Straßenstrecke hinzukommt, Bremen zur freien Verwendung überläßt. Außerdem hat die Eisenbahnverwaltung sich bereit erklärt, die Kosten der Verbesserung des bei der landespolizeilichen Genehmigung vorgesehenen Gefälles der Rampen der Graf Moltkestraße von 1:50 auf 1:240 und 1:218 zu übernehmen. Die Erdbarbeiten und die Leitungsarbeiten werden von Bremen zu den Selbstkosten für Rechnung der Eisenbahnverwaltung ausgeführt.

Eine Verbesserung der Gefälle von 1:50 der beiden in die Rampen der der Graf Moltkestraße einmündenden Nebenstraßen Moonstraße und Dammweg hat die Eisenbahnverwaltung jedoch abgelehnt. Die Baudeputation hält die Aufwendung der Kosten der Verringerung der Gefälle dieser Straßen von 1:50 auf 1:100 für die Moonstraße und 1:340 für den Dammweg bei dieser Gelegenheit jedoch für wünschenswert. Die dadurch entstehenden Mehrkosten betragen für die Moonstraße 1440 M und für den Dammweg 600 M, sie sind also sehr gering. Hinsichtlich des Dammwegs hält es die Baudeputation im Einvernehmen mit der Verkehrspolizei nach neueren Erwägungen für zweckmäßig auf den Anschluß des Dammwegs an die gesenkte Graf Moltkestraße zu verzichten, die Straße in der alten Höhenlage liegen zu lassen und durch einen Wendeplatz abzuschließen. Der Fußgängerverkehr vom Dammweg nach der Graf Moltkestraße würde durch zwei Treppenanlagen von je acht Stufen aufrecht erhalten werden. Diese Lösung hat den Vorteil, daß mit den von der Eisenbahn zur Verfügung gestellten Kosten für die Anrampung des Dammwegs mit dem Gefälle von 1:50 für die erforderliche Änderung auszukommen ist und daß die Höhenverhältnisse vor dem Eckeingang des Grundstücks Graf Moltkestraße Nr. 27, Ecke Dammweg nicht verändert werden und an diesem Grundstück auf Privatgrund nur eine Änderung am Hauseingang erforderlich wird, während die Straßenhöhe vor dem Eingang zu der im Erdgeschoß betriebenen Gastwirtschaft unverändert bleibt. Eine Zeichnung über die von der Baudeputation vorgeschlagene Ausgestaltung an der Mündung des Dammwegs in die Graf Moltkestraße ist beigelegt. Aus dem auf der Zeichnung befindlichen Lageplan 1:1000 ist ersichtlich, daß der Dammweg kurz vor der Graf Moltkestraße durch die Eisenbahnstraße eine Verbindung nach der Uhlandstraße hat, es wird also nur eine Strecke von etwa 36 m Länge in eine Sackgasse verwandelt. Voraussetzung hierfür würden allerdings noch Verhandlungen mit dem Anlieger, die noch

nicht zum Abschluß gelangt sind, sein. Es wird daher um Ermächtigung gebeten, die Ausgestaltung des Dammwegs, sei es als Sackstraße, sei es auf Grund einer Senkung, der Baudeputation je nach Verlauf der Verhandlungen mit dem Anlieger zu überlassen.

Als Material für die Neupflasterung der Graf Moltkestraße zwischen Uhlandstraße und Bismarckstraße wird mit Rücksicht auf die Schalldämpfung unter der Unterführung und die Bedeutung der Straße für den Verkehr Asphalt auf Betonunterlage in Vorschlag gebracht. Die Gesamtkosten stellen sich nach Abzug der Beträge für die von der Eisenbahn zu tragenden, aber infolge der Neupflasterung nicht auszuführenden Arbeiten und für das gewonnene Altmaterial auf 23 560 M.

Die Baudeputation beantragt demnach:

- 1) die zu senkende Graf Moltkestraße zwischen Uhlandstraße und Bismarckstraße unter Verwendung von Asphalt für die Fahrbahn neu zu pflastern und die veranschlagten Kosten von 23 560 M in das Budget für 1912 einzustellen,
- 2) die Rampe in der Moosstraße mit einem Gefälle von 1:100 auszubilden und die Mehrkosten von 1440 M in das Budget für 1912 einzustellen,
- 3) von der Senkung des Dammwegs an der Einmündung in die Graf Moltkestraße entweder abzusehen und die Straße nach Maßgabe des vorgelegten Entwurfes in der alten Höhenlage zu belassen oder den Rampenanschluß an die gesenkte Graf Moltkestraße vorzunehmen.

Die Baudeputation bittet um baldige Beschlußfassung, da mit den Erdarbeiten im März d. Js. begonnen werden muß.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.
(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Boettcher.**

Beschluß der Bürgerschaft

vom 14. Februar 1912.

1. Administration des St. Rembertistifts.

Die Bürgerschaft erklärt sich mit der Entlassung des Herrn C. Schröder aus der Administration des St. Rembertistifts einverstanden und wählt für den Rest seiner Amtsdauer Herrn Carl Ed. Meyer jun. i./Fa. Carl F. Plump & Co.

2. Überlassung eines Grundstücks am Osterdeich an die Kaiserbrauerei in Erbpacht.

Die Bürgerschaft genehmigt den vorgelegten Vertrag (Verhdlgn. S. 31 ff.) mit der Maßgabe, daß

- 1) in § 8, Satz 3, statt „binnen 2 Wochen“ „binnen 2 Monaten“ gesagt wird,
- 2) dem § 8 als Absatz 2 folgende Bestimmung angefügt wird;
„Der Staat hat das Recht, das Erbbaurecht jederzeit gegen vollständige Entschädigung nach den Grundsätzen des Enteignungsrechtes wieder aufzuheben.“