

Mitteilung des Senats

vom 30. April 1912.

Inhaltsverzeichnis.

1. Umgestaltung der Unterführungen und der anschließenden Straßenzüge in Walle sowie Bewilligung von Pflasterkosten.....	S. 583.
2. Baumpflanzungen am Gaswerk.....	" 587.
3. Sperrung von Straßen für Hausanschlüsse.....	" 587.
4. Telephonanlage für die drei Tiefbauinspektionen im Bureau an der Tiefer.....	" 588.
5. Übertragbarkeit der Positionen B II 1 und C II 2 bis einschließlich 10 des Spezialbudgets Nr. 93, Tiefbau.....	" 589.
6. Erwerb eines Teils des Grundstücks Meterstraße Nr. 31.....	" 589.

1. Umgestaltung der Unterführungen und der anschließenden Straßenzüge in Walle sowie Bewilligung von Pflasterkosten.

Die Deputation für die Stadterweiterung und die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, haben die beifolgenden Berichte eingereicht, die der Senat der Bürger-^{Anlagen 1 u. 2.}schaft mit dem Ersuchen um baldige Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Die Deputation für die Stadterweiterung beantragt, an Stelle der projektmäßig genehmigten beiden Unterführungen in Walle von 20 m und 15 m Breite eine Unterführung von 30 m Breite beim Waller Ring und einen Fußgänger- und Karrentunnel bei der Achterbergstraße von 4 m Breite, sowie ferner einen Straßenplan für die anschließenden Straßenzüge zu genehmigen.

Zur Anlegung der neuen Zufuhrstraßen zur großen Unterführung Waller Ring und Auguststraße hat der Kommissar in Eisenbahnangelegenheiten die Enteignung von Teilen der Grundstücke 401, 973, 376 b, 371 b, 369 und 351, die im Plane^{Anlage 3.} Blatt IV vom 5. Januar 1912 grün angelegt sind, beim Senate beantragt. Es sind dies die dem Staate noch nicht gehörenden Grundflächen der nach dem Berichte der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, herzustellenden Straßenstrecken. Ein Teil der Flächen ist jedoch, wie sich erst nachträglich herausgestellt hat, nach § 3 des Gesetzes vom 10. Juli 1908, betreffend Bauten an Koppelwegen usw., zum 30fachen Grundsteuer-Reinertrage abzutreten, vgl. hierzu die im Plane Blatt III blau eingezeichnete, bereits bestehende Planstraße, sowie die beiden blau angelegten Flächen. Die zufolge der erlassenen Bekanntmachung zu enteignenden Teile der Grundstücke Kataster-Bezeichnung 401, 376 b, 371 b, 369 verringern sich danach, während eine Enteignung des Grundstückteils Kataster-Bezeichnung 973 überhaupt nicht in Frage kommt. Der Plan hat in der Zeit vom 4. bis 12. April d. J. öffentlich ausgelegen. Es ist dagegen nur eine Einwendung von W. Bieth*), vom 10. April d. J. erhoben, worin darauf aufmerksam gemacht wird, daß der Staat die dem Pächter der zu enteignenden Parzellen wegen nicht rechtzeitig erfolgter Kündigung zu gewährende Entschädigung tragen müsse. Dieser Einwand wird im Enteignungsverfahren seine Erledigung finden.

Ferner hat die Deputation für die Stadterweiterung den gesetzlichen Bestimmungen gemäß die öffentliche Auslegung des Planes zur Festlegung der Zufuhrstraßen zu der projektierten Unterführung beim Waller Ring als Planstraßen beim Senate beantragt. Gegen den Plan, der ebenfalls in den Tagen vom 4. bis 12. April d. J. ausgelegen hat, sind zwei Einwendungen geltend gemacht. Chr. Holzhmann Erben*) heben hervor, daß nach dem Plan vor ihrem Grundstück ein dem Staate gehörender Landstreifen liegen bleibe, der sie an der ihnen jetzt zustehenden Bebauung an der Ringsstraße hindere. J. Oltmann Witve.*) macht geltend, daß nach dem Plan ihr Grundstück nicht mehr in seiner ganzen Länge am Waller Ring liegen solle, wodurch es entwertet werde. Diese beiden Einsprüche geben keine Veranlassung zur Änderung des Planes. Mit Holzhmann Erben wird zu verhandeln sein. Der Anspruch von Oltmann Witve ist gesetzlich unbegründet.

*) Die Eingaben sind an der Kanzlei des Bürgeramts hinterlegt.

Die Baudputation, Abteilung Straßenbau, beauftragt die Bewilligung von 50 700 M für Kosten der Pflasterung der nach den Vorschlägen der Deputation für die Stadterweiterung umzugestaltenden Straßenzüge.

Dem Senate hat sein Kommissar in Eisenbahnanangelegenheiten berichtet, daß die Königliche Eisenbahndirektion Hannover sich dazu bereit erklärt habe, die Herstellung der veränderten Unterführungen anzuordnen, ohne daß dadurch für Bremen Mehrkosten gegenüber dem Projekt der Unterführungen von 20 m und 15 m lichter Weite entstanden. Die Eisenbahndirektion Hannover hat um beschleunigte Entschliebung mit Rücksicht auf ihre bevorstehenden Bauausführungen ersucht.

Der Senat genehmigt die Anträge der berichtenden Deputationen und die beantragte Enteignung, letztere mit der Maßgabe, daß die nach § 3 des Gesetzes vom 10. Juli 1908, betreffend Bauten an Koppelwegen usw., abzutretenden Grundflächen von der Enteignung ausgenommen sein sollen, und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Anlage 1.

Bericht.

Nach dem von Senat und Bürgerschaft genehmigten Projekte über die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen sollte im Zuge des Waller Ringes eine 20 m weite Unterführung und etwa 180 m davon entfernt vor der Brinkstraße und etwa im Zuge der Glücksburgerstraße eine 15 m weite Unterführung hergestellt werden.

Unteranlage 1
zu Anlage 1.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes für Oslebshausen, Gröpelingen und Walle wurde nun versucht, die Straßenführungen den beschlossenen Unterführungen anzupassen. Hierbei war Rücksicht zu nehmen auf eine neue Hauptverkehrsstraße, wozu der jetzige Bahndamm von Walle nach Oslebshausen, der in den Besitz des Staates übergeht, zweckmäßig auszubauen sein wird. Diese Straße schließt gerade an der Stelle der Unterführungen an den Waller Ring an und setzt sich dann fort durch den Ullbremer Ring, den Bürgerpark, den Schwachhauser Ring, in die Kirchbachstraße und dann weiter einerseits nach Oberneuland und andererseits in den Hasteder Ring bis zur Sebaldsbrücker Chaussee. Dieser Verkehrszug wird also später eine Hauptverbindung von Westen nach Osten und umgekehrt sein, so daß namentlich der immer größer werdende Kraftwagenverkehr sich dann nicht mehr durch die innere Stadt zu zwingen braucht. Auf dem beigegeführten Übersichtsplane Blatt I sind die beschriebenen Verbindungen grün dargestellt. Es wird danach bei den Waller Unterführungen später ein wichtiger Verkehrspunkt entstehen, dem durch Schaffung einer ausreichenden Breite der fraglichen Unterführung und der zuführenden Straßen jedenfalls schon jetzt Rechnung zu tragen ist.

Unteranlage 2
zu Anlage 1.

In dem weiter beigegeführten Plane Blatt II sind die beiden beschlossenen Unterführungen schwarz eingetragen. Die früher beschlossenen Planstraßen sind in diesem Plane blau gezeichnet. Die 15 m breite Unterführung im Zuge der Glücksburgerstraße würde keinesfalls dem späteren Verkehrsbedürfnis entsprechen. Es ist daher zunächst versucht worden, dieser Unterführung, wie auf Blatt II rot angedeutet ist, eine andere Lage zu geben und sie auf 20 m zu verbreitern. Es würde dann aber eine breite Straße nordöstlich vom Bahndamme zur Verbindung mit dem Waller Ringe notwendig werden, wobei eine Reihe bebauter Grundstücke getroffen würde, was recht erhebliche Kosten verursachen würde.

Unteranlage 3
zu Anlage 1.

Bei der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanes ergab es sich dann als vorteilhafter, die beiden in einer verhältnismäßig nur geringen Entfernung von einander vorgesehenen Unterführungen in einer größeren Unterführung zu einigen. Auf dem beigegeführten Plane Blatt III ist diese Lösung dargestellt und zwar ist eine 30 m weite, mit Mittelstützen versehene Unterführung im Zuge des Waller Ringes geplant. Die früher bei der Brink- und Glücksburgerstraße beabsichtigte Unterführung fällt dagegen weg, statt deren soll aber für den Fußgängerverkehr an dieser Stelle ein Personentunnel von 4 m Breite in der Verlängerung der Achterbergstraße angelegt werden.

Die bei diesem Vorschlage sich ergebenden Straßenführungen sind in dem Plane mit roten Linien eingetragen. Die Straßen, die nach Möglichkeit an die bestehenden sich anschließen, sind so gelegt, daß der Verkehr möglichst bequem und

übersichtlich durch die Unterführung geleitet wird. Es empfiehlt sich, diese Straßen, soweit sie in der Nähe der Unterführung liegen, schon jetzt zu beschließen, während deren weitere Führung mit dem Gesamtbebauungsplan festzusetzen sein wird.

Die neue Lösung bedeutet in vielen Teilen eine Verbesserung. In verkehrstechnischer Beziehung wird dadurch erreicht, daß die geplante Hauptverbindungsstraße durch eine breite, bequeme Unterführung geleitet werden kann. Für den Bremischen Staat erwachsen aber besondere Vorteile dadurch, daß der Erwerb bebauter Grundstücke, der durch die auf Blatt II eingezeichnete Straße nordöstlich der Bahn erforderlich werden würde, bei der neuen Lösung in viel geringerem Umfange erforderlich ist. Es entstehen auch für den Verkehr nicht etwa Nachteile in anderer Richtung, da als Ersatz für die wegfallende Unterführung an der Brink- und Glücksbürgerstraße für den Fußgängerverkehr ein Personentunnel geschaffen wird. Die unterzeichnete Deputation hält es daher sowohl für den Verkehr als auch aus wirtschaftlichen Gründen für dringend wünschenswert, daß an Stelle der früher geplanten zwei Unterführungen am Waller Ring und an der Brink- und Glücksbürgerstraße nunmehr eine große 30 m breite Unterführung am Waller Ring ausgeführt wird.

Die Deputation beantragt demnach zu beschließen, daß

- 1) anstatt der früher vorgesehenen beiden Unterführungen, wie vorstehend ausgeführt, nunmehr die 30 m breite Unterführung beim Waller Ring sowie der 4 m breite Fußgängertunnel bei der Achterbergstraße, und zwar beide Anlagen nach dem Plane Blatt III, hergestellt werden;
- 2) der im Plane Blatt III mit roten Linien eingetragene Straßenplan schon jetzt beschlossen wird.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **J. Lants.**

Bericht.

Anlage 2.

Durch die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen müssen nach dem von Senat und Bürgerschaft genehmigten Projekt in Walle die Glücksbürgerstraße, Brinkstraße, Achterbergstraße und die Auguststraße einer Veränderung unterzogen werden, deren Kosten die Eisenbahn zu tragen hat. Es ist zweckmäßig, bei dieser Gelegenheit gleichzeitig Verbesserungen am Straßenpflaster auszuführen, deren Kosten Bremen zu tragen hat. Nach einem auf Grund eines von der zuständigen Tiefbauinspektion aufgestellten Kostenanschlages ist zwischen dem Kommissar des Senats in Eisenbahnanangelegenheiten und der Eisenbahndirektion ein Vertrag abgeschlossen, wonach die Eisenbahndirektion die durch Anschlag festgestellten Kosten der von der Bahn zu übernehmenden Arbeiten Bremen zur Verfügung stellt. Dieser Betrag beläuft sich auf 32 930 M für Erdarbeiten und Straßenpflaster und auf 9200 M für Kanalbauten, zusammen 42 130 M.

Die ursprünglich genehmigten Anlagen kommen, wenn der gleichzeitig mit diesem Bericht erfolgende Antrag der Deputation für die Stadterweiterung auf Abänderung des Projektes angenommen wird, nicht zur Ausführung. Nach dem Antrage der genannten Deputation sollen statt der früher geplanten zwei Unterführungen von 20 m und 15 m Breite, eine Unterführung von 30 m Breite und eine mit Karren befahrbare Fußgängerunterführung von 4 m Breite hergestellt werden.

Für einen angemessenen Ausbau der dabei gleichzeitig zu verändernden Straßenzüge ist mit Rücksicht auf die Errichtung der Haltestelle Sorge zu tragen, wofür der Ausbau der folgenden Straßen in Betracht kommt:

- 1) Waller Ring von Waller Chaussee bis Fleetstraße,
- 2) Parallelstraße westlich der Bahn zwischen Glücksbürgerstraße und Waller Ring,
- 3) Parallelstraße östlich der Bahn zur Verbindung der abgeschnittenen Teile der Achterbergstraße, Brinkstraße, Glücksbürgerstraße mit dem Waller Ring.

Der Waller Ring sowohl wie die Parallelstraße westlich der Bahn erhalten mit Rücksicht auf die spätere Bedeutung der Straßen für den Verkehr erhebliche Breiten. Die Parallelstraße östlich der Bahn wird 10 m breit.

Die Parallelstraße westlich der Bahn dient vorläufig nur zur Verbindung des Teiles der Glücksburgerstraße zwischen Waller Chaussee und der Bahn mit dem Waller Ring. Sie erhält erst Bedeutung wenn der große auf dem bisherigen Bahndamm anzulegende Straßenzug nach Oslebshausen usw., dessen streckenweiser Ausbau erst nach Verlegung der Bahn überhaupt möglich wird, hergestellt werden kann. Um hinsichtlich der Ausbildung der Straße nicht vorzugreifen und um an Kosten zu sparen ist es zweckmäßig die Strecke zwischen Glücksburgerstraße und Waller Ring jetzt noch nicht auszubauen. Die Hinausschiebung des Ausbaues hat keine Bedenken, weil der Teil der Glücksburgerstraße zwischen Waller Chaussee und der Bahn mit der Dünenstraße und der Stiftstraße in Verbindung steht, also keine Sackgasse bilden wird.

Der Waller Ring von der Waller Chaussee bis zur Unterführung bildet später diejenige Straßenstrecke, durch welche der von der Stadt auf der Waller Chaussee ankommende Verkehr auf den vorhin erwähnten auf dem bisherigen Bahngelände anzulegenden großen Straßenzug nach Oslebshausen übergehen wird. Vorläufig dient er insbesondere nur als Hauptverbindung der westlichen Vorstadt mit der Haltestelle Walle. In seiner weiteren Fortsetzung bietet der Waller Ring auch eine weitere sehr wünschenswerte Verbindung des westlich der Bahn gelegenen Stadtteiles mit dem östlich der Bahn gelegenen Teile der Waller Vorstadt, der jetzt nur durch die Unterführung im Zuge der Osterfeuerbergstraße eine schienenfreie Verbindung mit der Waller Chaussee hat. Vorläufig ist nur die Strecke von der Waller Chaussee bis zur Haltestelle Walle von größerer Bedeutung, es ist daher für diese Strecke bei der Veranschlagung ein vollkommener Ausbau mit einer 10 m breiten Fahrbahn und Fußbelag für beide Fußwege in je 3 m Breite unter Verwendung neuen Materials sowie Baumpflanzungen angenommen. Für die Strecke von der Flensburgerstraße bis zur Fleetstraße ist dahingegen nur ein Ausbau in 10 m Breite unter Verwendung alten, bei der Neupflasterung von Hauptverkehrsstraßen gewonnenen Materials vorgesehen, da hier die Entwicklung des Verkehrs abgewartet werden kann und voraussichtlich noch viele Jahre der vorgesehene vorläufige Ausbau genügen wird.

Die Kosten für vorstehende Arbeiten betragen:

- 31 000 M für den Ausbau der Parallelstraße östlich der Eisenbahn in 10 m Breite vor dem Bahnhof mit Granit III, im übrigen mit Basaltkleinpflaster und beiderseitigem Fußwegbelag.
- 36 000 M für den Ausbau des Waller Rings von Waller Chaussee bis Flensburgerstraße mit 10 m breiter Fahrbahn und Granit III und Fußwegbelag auf beiden Seiten je 3 m breit.
- 7 230 M für den vorläufigen Ausbau des Waller Rings, Strecke Flensburgerstraße bis Fleetstraße in 10 m Breite mit Altmaterial und beiderseitigem Fußwegbelag.
- 12 600 M für die durch die Straßenverlegungen und Straßenausbauten bedingte Veränderung und Ergänzung der Kanalisation und
- 6 000 M für Erdarbeiten.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt die zu 92 830 M veranschlagten Kosten abzüglich der von der Eisenbahn in Höhe von 42 130 M zu tragenden Kosten mit 50 700 M auf „Außerordentliche Ausgaben“, Neuanlagen von Straßen für 1912, zu bewilligen.

Die von den Anliegern mutmaßlich wieder eingehenden Straßenbeiträge werden etwa 14 000 M betragen, so daß auf den Staat endgültig etwa 36 700 M entfallen. Der Eingang der Beiträge ist unbestimmt, die Bewilligung des ganzen angegebenen Betrages von 50 700 M ist daher nicht zu umgehen.

Um baldige Beschlußfassung darf gebeten werden.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

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

2. Baumpflanzungen am Gaswerk.

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

Bericht.

Anlage.

Senat und Bürgerschaft haben am 2. Juli/30. Juni 1909 (Verhdlg. 1909 S. 727, 813 und 814) für Baumpflanzungen an der Straße „Am Gaswerk“ den Betrag von 850 M bewilligt. Die Baumpflanzungen sollten die beiden Seiten der Strecke von der Woltmershauserstraße bis zur Grenze des Geländes des Gaswerks umfassen.

Es hat sich nun herausgestellt, daß auf dem westlichen Fußwege wegen der zahlreichen hier untergebrachten Rohrleitungen und Kabel keine Bäume angebracht werden können und die Bepflanzung nur an der Außenseite des östlichen, am Fuße der Eisenbahnböschung gelegenen Fußweges sich ermöglichen läßt.

Es wird daher beantragt, die Bepflanzung auf dem westlichen Fußwege zu unterlassen, dagegen den östlichen Fußweg über die Grenze des Grundstückes hinaus bis zum Eingang zur Gasanstalt zu bepflanzen. Hierdurch würden die unschönen Böschungen des Bahnkörpers zum Teil verdeckt werden.

Die verfügbaren Mittel reichen für die ganze Strecke aus.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, bittet, die beantragte Änderung genehmigen zu wollen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **M. Boettcher.**

3. Sperrung von Straßen für Hausanschlüsse.

Der Senat teilt der Bürgerschaft einen von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, über die Sperrung von Straßen für Hausanschlüsse erstatteten Bericht unter Vorbehalt seiner Erklärung zur Beschlußfassung hierneben mit.

Bericht.

Anlage.

Die Bestimmungen, betreffend Sperrung von Straßen für Hausanschlüsse, haben durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 24./23. November v. Js. eine Änderung erfahren. Die Bestimmungen sind zwar gegenüber ihrem ursprünglichen Wortlaute wesentlich gemildert worden, doch ergeben sich aus ihrer Anwendung noch immer Härten, für deren Beseitigung oder Milderung die Bestimmungen bisher keine Handhabe bieten. So muß die Gebühr für Hausanschlüsse bei Neubauten entrichtet werden, auch wenn diese auf bisher nur geringfügig bebautem Grunde ausgeführt werden. Auch werden vielfach Interessenten betroffen, die bei den Aufforderungen die Notwendigkeit der Herstellung der Anschlüsse nicht vorhersehen konnten. Es erscheint nach dem Sinne und Zweck der Bestimmungen geboten, in solchen und ähnlichen Fällen mit äußerster Milde vorzugehen. Um nun nicht in vielen Fällen dem klaren Wortlaut der Satzungen entgegen handeln zu müssen, empfiehlt es sich, die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, ausdrücklich zu ermächtigen, nach ihrem Ermessen offenbare Härten, wie solche sich aus der buchstäblichen Handhabung der Bestimmungen ergeben können, zu mildern.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beehrt sich daher, Senat und Bürgerschaft zu bitten, den bisherigen Bestimmungen hinzufügen zu wollen:

„Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, wird ermächtigt, die Gebühr zu erlassen, wenn die Einziehung im Hinblick auf die besonderen Umstände eine offenbare Härte enthalten würde.“

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **M. Boettcher.**

4. Telephonanlage für die drei Tiefbauinspektionen im Bureau an der Tiefer.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, einen Bericht eingereicht, den der Senat der Bürgerchaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerkten hierneben zugehen läßt, daß er sich seine Erklärung vorbehält.

Anlage.

Bericht.

Die Bürgerchaft hat unterm 14. Februar ds. Js. einen Bericht darüber gewünscht, ob es sich empfiehlt, die von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragte Fernsprechanlage nicht mietweise, sondern käuflich zu beschaffen. Im Einvernehmen mit der Baudeputation, Abteilung Hochbau, hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, über diese Frage das Folgende zu berichten.

Die Gestellung einer guten, jederzeit in allen ihren Teilen tadellos wirkenden Fernsprechanlage von dem hier erforderlichen Umfang ist immer eine Vertrauenssache, gleichviel, ob die Anlage käuflich übernommen oder gegen Jahresmiete benutzt wird. Das mietweise System, bei dem der Mieter nach einer bestimmten Skala das Eigentumsrecht an der Anlage erwirbt, bringt bis zur Tilgung des Kaufwerts (im vorliegenden Falle etwa zehn Jahre) eine durch die Miete mitgedeckte Unterhaltung der Anlage, die Erneuerung abgängiger und unvollkommener Teile mit sich, so daß eine besondere Gewähr für einen dauernd sicheren Betrieb geboten ist, umsomehr als der Lieferant unter Umständen selbst nach mehrjähriger mietweiser Gestellung Eigentümer der Anlage bleibt und somit ein Interesse hat, diese stets in allen Teilen auf der Höhe zu erhalten. Darum hat sich in den letzten Jahren das Mietverfahren immer mehr eingebürgert, so daß bei den neueren, größeren Anlagen wohl die Mehrzahl mietweise benutzt und nur ein geringerer Teil von vornherein käuflich übernommen wird.

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die käufliche Beschaffung rein rechnerisch im ganzen billiger zu stehen kommt und daß im vorliegenden Falle bei einer Lebensdauer der Anlage von zehn Jahren bei Berücksichtigung der Unterhaltungskosten usw. ein Preisunterschied von etwa 2000 M zu gunsten der käuflichen Beschaffung in Frage kommen kann.

Bei dem ursprünglichen Antrag, der bekanntlich auf eine mietweise Beschaffung hinausging, war die Annahme ausschlaggebend, daß unter Umständen die Tiefbauinspektionen damit zu rechnen haben, schon in wenigen Jahren in das geplante Zentralgebäude der Bauverwaltung übersiedeln zu müssen, wo eine für das gegenwärtige Bureau der Tiefbauinspektionen etwa anzukaufende Fernsprechanlage kaum eine geeignete und vorteilhafte Verwendung finden könnte. Sollte nun die Erbauung dieses Zentralgebäudes doch noch im weiteren Felde liegen und somit Aussicht vorhanden sein, daß eine für die Tiefbauinspektionen käuflich zu beschaffende Fernsprechanlage eine längere Reihe von Jahren ihrem Zwecke dienen kann, so kann mit Rücksicht auf die Kostenfrage die käufliche Beschaffung der Fernsprechanlage als vorteilhafter bezeichnet werden. Eine solche würde einschließlich aller Nebeneinrichtungen einen Kostenaufwand von 5500 M erfordern. Wenn also in den nächsten sieben bis acht Jahren noch nicht mit dem neuen Zentralgebäude der Bauverwaltung zu rechnen ist, so beantragt die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, an Stelle des ursprünglichen Antrages auf mietweise Beschaffung die Kosten für den Ankauf einer Fernsprechanlage in Höhe von 5500 M auf das Budget des Tiefbaues zu bewilligen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.
(gez.) **Rasnow.** (gez.) **M. Boettcher.**

5. Übertragbarkeit der Positionen B II 1 und C II 2 bis einschließlich 10 des Spezialbudgets Nr. 93, Tiefbau.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben mitteilt.

Bericht.

Anlage.

Nach Eingang sämtlicher Rechnungen der Tiefbauinspektion II am Jahreschluß hat sich herausgestellt, daß der Fonds: „Spezialbudget Nr. 93 B II Sachliche Ausgaben“ 1) Unterhaltung der Straßen und Plätze des Stadtgebietes auf dem rechten Weserufer, ausschließlich Altstadt, Dobbenvorstadt und Hastedt, unter Berücksichtigung der Übertragbarkeit innerhalb der Positionen des Budgets B II 1, 3, 4, 5 und 6 um voraussichtlich 6000 M überschritten wird. Die Überschreitung kann durch Übertragbarkeit der Positionen C II 2 bis einschließlich 10 des Budgets der Tiefbauinspektion III gedeckt werden, so daß eine Nachbewilligung von Mitteln auf das Budget 1911 nicht erforderlich wird.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt daher, zur Deckung der rund 6000 M betragenden Überschreitung die Übertragbarkeit der Positionen B II 1 und C II 2 bis einschließlich 10 zu beschließen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Boettcher.**

6. Erwerb eines Teils des Grundstücks Meterstraße Nr. 31.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über den obenbezeichneten Gegenstand einen Bericht übergeben, den der Senat, indem er sich seine Erklärung vorbehält, der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Mit den Anliegern der Meterstraße werden zurzeit Verhandlungen über die Abtretung der zur Verbreiterung der Straße erforderlichen Grundflächen gepflogen. Mit sämtlichen Anliegern auf der Strecke zwischen Lahn- und Pappelstraße sind mit Ausnahme des Eigentümers des Grundstücks Meterstraße Nr. 31, H. Meier, bereits Regulierungsverträge abgeschlossen. Die Verhandlungen mit Meier, der die im beigelegten Plane rot angelegte Fläche abzutreten hat, führten wegen seiner hohen Forderung zu keiner Einigung. Die Deputation empfiehlt daher für diese Fläche das Abtretungsverfahren nach §§ 25—28 der Bauordnung einzuleiten, damit die Regulierung auf dieser Strecke durchgeführt werden kann.

Die Deputation beantragt demnach, für den außerhalb der neuen Straßenlinie liegenden, im Plane rot angelegten Teil des Grundstücks Meterstraße Nr. 31 das Abtretungsverfahren nach §§ 25—28 der Bauordnung zu beschließen. Die entstehenden Kosten können aus den der Deputation aus dem Fonds für Außerordentliche Verwendungen zur Verfügung stehenden Mitteln bestritten werden.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

J. B.:

(gez.) **Wessels.** (gez.) **Dr. Scherer.**

The first part of the theory is the theory of the

second part of the theory is the theory of the

third part of the theory is the theory of the

fourth part of the theory is the theory of the

fifth part of the theory is the theory of the

sixth part of the theory is the theory of the

seventh part of the theory is the theory of the

eighth part of the theory is the theory of the

ninth part of the theory is the theory of the

tenth part of the theory is the theory of the

eleventh part of the theory is the theory of the

twelfth part of the theory is the theory of the

thirteenth part of the theory is the theory of the

fourteenth part of the theory is the theory of the

fifteenth part of the theory is the theory of the

sixteenth part of the theory is the theory of the

seventeenth part of the theory is the theory of the

eighteenth part of the theory is the theory of the

nineteenth part of the theory is the theory of the

twentieth part of the theory is the theory of the