

Inhaltsverzeichnis.

I. Mitteilung des Senats vom 2. August 1907.....	S. 917.
II. Mitteilung des Senats vom 8. August 1907:	
1. Umgestaltung der Bahnhofsanlagen.....	" 917.
2. Neubau des Stadthauses.....	" 922.

Mitteilung des Senats

vom 2. August 1907.

Bauliche Maßnahmen zur Verstärkung der Sicherheit gegen Feuersgefahr im Zollausschlußgebiet und Wiederaufbau der abgebrannten Schuppenteile am Hafen II. hieselbst.

Der Senat stimmt den Anträgen der Deputation für Häfen und Eisenbahnen (Verhdlgn. S. 913 u. 914) zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten, wobei er noch bemerkt, daß eine baldige Beschlußfassung dringend erwünscht ist.

Mitteilung des Senats

vom 8. August 1907.

1. Umgestaltung der Bahnhofsanlagen.

Dem Senate haben seine Kommissare für die Verhandlungen wegen der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen über den Beschluß der Bürgerschaft vom 28. November v. J. (Verhdlgn. S. 1119) das Folgende berichtet:

I.

„Die Bürgerschaft hat der Vorlage des Senats vom 10. November v. J. unter den Vorbehalten zugestimmt, daß die Haltestelle Oslebshausen zu einer Station mit voller Güterabfertigung ausgestaltet und daß in Walle eine Haltestelle errichtet werde, sowie daß ferner die Königliche Eisenbahndirektion Hannover den Eigentümer des Grundstücks Kirchbachstraße 70 entschädige oder dessen Grundstück erwerbe.

Was den letzten Punkt anbelangt, so hat die Königliche Eisenbahndirektion Hannover mit Schreiben vom 29. April d. J. angezeigt, daß sie das Grundstück des Gärtners Ahlers, Kirchbachstraße 70, angekauft habe, wodurch dessen Einwendung gegen den Plan erledigt ist.

Die Haltestelle Oslebshausen wird mit der gewünschten Güterabfertigung ausgestattet werden. Ein Lageplan des Bahnhofs Oslebshausen, wie dessen Ausbau unter Hinzufügung der für die Güterabfertigung nötigen Einrichtungen projektiert ist, ist beigelegt. Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover hat zugesagt, daß, wenn sich die von ihr in Aussicht genommenen Anlagen für den Verkehr als unzureichend erweisen sollten, die nötige Vergrößerung vorgenommen werden würde.

Was endlich den dritten Punkt, die neue Personenthaltestelle bei Walle anlangt, so liegen dafür zwei Entwürfe vor, die auf den beigelegten Lageplänen dargestellt sind. Nach dem einen Projekt ist die Haltestelle an der Wallerstraße, nach dem anderen ist sie an der Glücksbürgerstraße vorgesehen. Zu beiden Projekten ist darauf aufmerksam zu machen, daß sie eine spätere Verlängerung der Bahnsteiganlagen zulassen. Bei dem Projekt für die Haltestelle Glücksbürgerstraße ist eine Verbindungstreppe

zwischen dem Bahnsteig und der Unterführung der Glücksburgerstraße nicht vorgesehen. Es wird weiterer Verhandlung vorzubehalten sein, ob eine solche statt der Verbindungstreppe zwischen Bahnsteig und Waller Ring oder aber außer dieser anzubringen ist.

Die an der Wallerstraße im Anschluß an die Überführung derselben über die Bahngleise projektierte Haltestelle hat den Vorzug, daß sie fast genau in der Mitte zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle Oslebshausen liegt. Auch kommt bei ihr in Betracht, daß sie für viele Bewohner der Vorstadt Gröpelingen bequem liegt. Dagegen hat sie den Nachteil, daß sie sich in einem zurzeit noch wenig bebauten Gelände befindet und daß sie von dem wichtigsten Verkehrsweg jener Gegend, der Chaussee, ziemlich weit entfernt ist.

Die Haltestelle an der Glücksburgerstraße, etwa 500 m südöstlich von der projektierten Haltestelle an der Wallerstraße gelegen, würde sich inmitten eines schon jetzt dichtbebauten Vorstadtteils befinden, einem größeren Teile der Bevölkerung der westlichen Vorstadt zu gute kommen und nahe der Waller Chaussee liegen. Ihre Anlagekosten würden aber erheblich höher sein, als die Kosten für eine Haltestelle an der Wallerstraße.

Die Mehrkosten der Haltestelle an der Glücksburgerstraße, die von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover auf rund 200 000 M. veranschlagt sind, sind im wesentlichen auf die Mehraufwendung für Grunderwerb zurückzuführen. Die eigentlichen Baukosten übersteigen bei der Haltestelle Glücksburgerstraße die der Haltestelle bei der Wallerstraße nur um 3400 M.

Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover hat sich bereit erklärt, die Haltestelle an der Wallerstraße auf ihre Kosten anzulegen. Das Projekt Glücksburgerstraße will sie nur ausführen, wenn Bremen bereit ist, für die Mehrkosten aufzukommen, die sich übrigens nach diesseitiger Veranschlagung nicht unwesentlich geringer stellen, als von der Eisenbahndirektion Hannover angenommen.

Nach längerer Verhandlung ist bezüglich der Frage, ob die Haltestelle an der Wallerstraße oder an der Glücksburgerstraße auszuführen ist, folgendes Abkommen in Aussicht genommen:

Sollte Bremen sich für die Anlage der Haltestelle an der Glücksburgerstraße entscheiden, so verpflichtet sich Bremen, von dem Gelände in Größe von 52 ar, das für die Haltestelle an der Glücksburgerstraße von der Königlichen Eisenbahndirektion projektmäßig als erforderlich bezeichnet ist, auf seine Kosten denjenigen Teil zu erwerben, der außerhalb der jetzigen Enteignungslinie für die Bahnhofserweiterung liegt, und davon das für die Haltestelle nach dem Projekte der Königlichen Eisenbahndirektion erforderliche Gelände an die Königliche Eisenbahnverwaltung kostenfrei zu übertragen.

Dagegen verpflichtet sich die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung, an Bremen die Ersparnisse an Grunderwerb zu vergüten, die sich dadurch ergeben, daß das auf eine Größe von 54 ar berechnete Projekt der Haltestelle an der Wallerstraße nicht zur Ausführung kommt. Die Ersparnis wird berechnet nach dem durchschnittlichen Preise für die Flächeneinheit, der sich bei der Enteignung für die übrigen Bahnanlagen in der für die Haltestelle an der Wallerstraße projektmäßig vorgesehenen Strecke ergibt.

Von dieser Vergütung wird zu Gunsten der Preussischen Eisenbahnverwaltung der Betrag von 3400 M. in Abzug gebracht, den Preußen an eigentlichen Baukosten mehr für die Haltestelle Glücksburgerstraße aufzuwenden hat.

Für die Annahme dieses Abkommens sprechen folgende Erwägungen:

Es muß anerkannt werden, daß das Projekt Wallerstraße allen billigen Ansprüchen genügt. Andererseits läßt sich nicht verkennen, daß für das auf diesseitige Anregung ausgearbeitete Projekt Glücksburgerstraße Vorzüge geltend gemacht werden können, die dahin führen, sich für seine Ausführung zu entscheiden. Soll die neue Verkehrseinrichtung einem möglichst großen Teile der Bevölkerung zum

Nutzen gereichen, so muß die Haltestelle möglichst nahe an die enger bebaute Vorstadt herangezogen werden. Diesem Erfordernis entspricht der Platz an der Glücksbürgerstraße besser als derjenige an der Wallerstraße.

Außerdem kommt aber folgendes in Betracht: Bei Anlage der Haltestelle an der Wallerstraße muß sofort dafür Sorge getragen werden, daß angemessene Verbindungsstraßen zwischen Haltestelle und Waller Chaussee hergestellt werden. Dazu würde in erster Linie der Ausbau der Wallerstraße in 15 m Breite gehören, wofür einschließlich etwa 40 000 M. Grunderwerbskosten rund 130 000 M. aufzuwenden sein würden. Von diesem Betrage würden etwa 40 000 M. später an Beiträgen der Anlieger wieder eingehen, so daß 90 000 M. zu Lasten des Staats verbleiben würden. Wird die Haltestelle nicht an der Wallerstraße hergestellt, so wird für den späteren Ausbau dieser Straße eine Breite von 10 m genügen, wofür etwa 65 000 M. zu veranschlagen sind. Auch in diesem Falle werden allmählich 40 000 M. wieder eingehen, so daß für den Staat 25 000 M. Kosten verbleiben. Ferner aber bedingt die Haltestelle an der Wallerstraße eine Pflasterung des 8 m breiten Weges zwischen der Bahnunterführung und der Bahnüberführung, was etwa 21 000 M. kosten wird. Endlich wird es notwendig werden, ungefähr bei dem jetzigen Übergang der Wallerstraße über die Eisenbahn abzweigend, in der Richtung nach dem Pastorenwege eine 15 m breite Straße anzulegen, wofür einschließlich des Grunderwerbs zunächst ja. 121 000 M. auszugeben sind, wovon aber im Laufe der Zeit etwa 60 000 M. durch Beiträge der Anlieger wieder eingehen werden.

Demnach wird Bremen bei Herstellung der Haltestelle an der Wallerstraße mit einem Mehraufwand für Straßenanlagen von $90\,000 - 25\,000 + 21\,000 + 61\,000\text{ M.} = 147\,000\text{ M.}$ rechnen müssen.

Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände kann nur empfohlen werden, daß Senat und Bürgerschaft sich unter Übernahme der der Bahnverwaltung erwachsenden Mehrkosten durch Zustimmung zu dem vorgeschlagenen Abkommen für die Ausführung der Haltestelle an der Glücksbürgerstraße aussprechen.

Sobald hierüber eine Entscheidung herbeigeführt sein wird, ist das Projekt für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen als genehmigt anzusehen.

II.

Die Bürgerschaft hat bei ihrer Beschlußfassung über die Vorlage wegen der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen der Erwartung Ausdruck gegeben, daß im weiteren Verlaufe der Verhandlungen mit der königlichen Eisenbahnverwaltung in einer Reihe von Punkten (1—8) den bremischen Interessen werde entsprochen werden. Über diese Punkte ist wie folgt zu berichten, nachdem die königliche Eisenbahndirektion Hannover, vorbehaltlich der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, sich darüber geäußert hat:

- Zu 1. (Einvernehmen zwischen der Preussischen Eisenbahnverwaltung und Bremen über die Änderungen für den Personenverkehr auf dem Hauptbahnhof.) Die königliche Eisenbahndirektion Hannover hat bereitwilligst die Erklärung abgegeben, daß sie bei der Ausführung der Anlagen für den Personenverkehr die Wünsche Bremens nach Möglichkeit berücksichtigen werde. Die zurzeit noch schwebenden Fragen betreffen namentlich auch den Auswanderer- und Rückwandererverkehr des Lloyd, die Gepäckabfertigung der Kajütspassagiere, den Fahrkartenverkauf und die Gepäckabfertigung für die übrigen Reisenden.
- Zu 2. (Beseitigung der Niveaufrenzung der Hastedter Chaussee mit der Bahn Bremen-Sebaldsbrück.) Über den Ersatz der Niveaufrenzung der Hastedter Chaussee bei Sebaldsbrück durch eine Unterführung sind seit Jahren Verhandlungen im Gange. Es wird voraussichtlich demnächst über die Sache berichtet werden können.
- Zu 3. (Verbreiterung der Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Osnabrücker Bahn auf 20 m.) Gegen die Verbreiterung der Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Osnabrücker Bahn von 10

auf 20 m hat die Preussische Eisenbahnverwaltung keine Bedenken zu erheben; sie hat nur bemerkt, daß die Bauausführung innerhalb der Bahngrenzen durch die Bahnverwaltung zu erfolgen haben werde und daß die Kosten der Verbreiterung, die sie auf rund 110 000 M. schätze, im ganzen Umfange Bremen zur Last fallen müßten. Letzteres ist richtig, weil die Verbreiterung nicht im Bahninteresse, sondern aus Rücksichten auf den bremischen Straßenverkehr erfolgen würde. Es wird anheimgestellt, darüber Beschluß zu fassen, ob die Verbreiterung vorgenommen und ein Bauprojekt ausgearbeitet werden soll.

Zu 4. (Wölbung der Unterführung der Parkallee in ihrer ganzen Ausdehnung.) Hierzu ist von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover mitgeteilt, daß der neue Teil der Unterführung statt in Eisenkonstruktion in Gewölbemauerwerk werde hergestellt werden. Diese Ausbildung allein bedinge an Mehrkosten einen Aufwand von 120 000 M.

Was dagegen die Herstellung einer gewölbten Unterführung unter den vorhandenen Gleisen bei der Parkallee an Stelle der bestehenden Eisenkonstruktionen betreffe, so werde dies wegen der fortwährenden Benutzung der Gleise, die für die Zeit der Bauausführung außer Betrieb gesetzt werden müßten, außerordentliche betriebstechnische Schwierigkeiten verursachen. Abgesehen hiervon, würden diese Arbeiten, weil beide Widerlager der Erneuerung bedürften, sehr hohe Kosten in Anspruch nehmen, die weit über 100 000 M. hinausgingen. Die Berücksichtigung dieses Wunsches könne hiernach nicht in Aussicht gestellt werden.

Die Zusage der Königlichen Eisenbahndirektion, daß der neue Teil der Unterführung gewölbt hergestellt werden soll, ist zu begrüßen. Im übrigen ist zu berücksichtigen, daß die beiden Teile der Unterführung durch einen 12 m breiten freien Raum von einander getrennt sind, es sich mithin um zwei von einander unabhängige Bauwerke handelt.

Zu 5. (Ankauf des an die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt vermieteten Geländes.) Die Königliche Preussische Eisenbahnverwaltung hat der Bremisch-Hannoverschen Kleinbahn, deren Konzession für die Linie Bremen-Tarmstedt bis zum Jahre 1997 läuft, das fragliche Gelände in Größe von 6682 qm zu einem jährlichen Preise von 1069,12 M. vermietet. Nach dem Mietvertrage kann die Eisenbahnverwaltung das Mietverhältnis nur für den Fall kündigen, daß notwendige Erweiterungen oder Veränderungen der Staatsbahn die Inanspruchnahme des Geländes erfordern. Der Mietbetrag kann nach dreißig Jahren zwar erhöht werden, aber nur dann, wenn sich die für die Ermittlung der bestehenden Miete maßgebend gewesenen Verhältnisse wesentlich geändert haben sollten und wenn ferner die Kleinbahn in drei aufeinander folgenden Jahren einen Reingewinn von mindestens fünf Prozent des Aktienkapitals erbracht hat. Nach diesen Bestimmungen muß eine Erhöhung der Miete nach dreißig Jahren als wenig wahrscheinlich angesehen werden. Es wird daher mit einer dauernden Einnahme von nur 1069,12 M. aus dem Gelände zu rechnen sein. Der Wert des Geländes bestimmt sich demnach durch die Kapitalisierung der Miete. Die Kapitalisierung zu $3\frac{1}{2}$ Prozent würde einen Wert von 30 546 M. ergeben.

Der Königlichen Eisenbahndirektion ist ein Kaufpreis von 30 546 M. geboten worden. Die Antwort hierauf steht noch aus.

Zu 6. (Kein zweiter Lokomotivschuppen an der Waller Chaussee.) Die Erteilung einer bestimmten Zusicherung, daß für alle Zeiten von der Errichtung weiterer Lokomotivschuppen an der Waller Chaussee werde abgesehen werden, hat die Königliche Eisenbahndirektion Hannover abgelehnt. Sie hat aber ferner erklärt, daß der früher an der Waller Chaussee geplante zweite Lokomotivschuppen nunmehr bei dem neuen Rangier-

bahnhöfe im Blocklande werde errichtet werden und daß der vorhandene Lokomotivschuppen bei Walle eine zentrale Rauchabführung erhalten solle, wodurch den vorhandenen Mißständen Abhilfe verschafft werde. Die zentrale Rauchabführung wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres zur Ausführung kommen.

Zu 7. (Einvernehmen zwischen der Preussischen Eisenbahnverwaltung und Bremen über die Art der Verwendung des Geländes zwischen der Eisenbahn und der Straße Am Barkhof.) Nach Mitteilung der Königl. Eisenbahndirektion wird das fragliche Gelände in erster Linie zur Vermehrung der Gleisanlagen Verwendung finden müssen. Die Errichtung von Arbeiterwohnhäusern oder von Lokomotivschuppen sei dort nicht beabsichtigt, vielmehr werde auf dem Gelände noch in diesem Jahre ein Wohnhaus für zwei höhere Eisenbahnbeamte erbaut werden.

Zu 8. (Ankauf des am Breitenweg belegenen Lagerplatzes für Eisenbahn-Oberbau-Material.) Einen Verkauf des zwischen der Georgstraße und der Unterführung an der Findorfsstraße am Breitenweg liegenden Geländes hat die Königl. Eisenbahnverwaltung nicht in Aussicht stellen können. Der Platz, der zur Lagerung von Oberbau-Material bestimmt sei, müsse für eine etwaige spätere Erweiterung der Anlagen für den Orts Güterverkehr, insbesondere den Freiladeverkehr, als unentbehrlich angesehen werden. Die Beseitigung der vorhandenen Mißstände, insbesondere die Schädigung des Straßenbildes durch Lagerung alter Schienen, Schwellen etc. solle im Einvernehmen mit Bremen nach Möglichkeit angestrebt werden.

Zu diesem Bericht bemerkt der Senat das folgende:

Zu I. Nachdem die in dem Beschl. der Bürgerschaft vom 10. November v. J. gemachten Vorbehalte im übrigen ihre Erledigung gefunden haben, bleibt noch Beschl. zu fassen wegen der in Walle zu errichtenden Haltestelle. Der Senat gibt aus den von seinen Kommissaren angeführten Gründen der Haltestelle Glücksbürgerstraße, für die sich auch die um ein Gutachten ersuchte Handelskammer ausgesprochen hat, den Vorzug und ersucht demgemäß die Bürgerschaft, sich mit dem Abschluß des in Aussicht genommenen Abkommens durch den Kommissar in Eisenbahn-Angelegenheiten, sowie damit einverstanden zu erklären, daß die aus dem Abkommen sich ergebenden Zahlungen und Einnahmen auf „Außerordentliche Ausgaben I Bauten und Anlagen“ und „Außerordentliche Einnahmen I Vermischte Einnahmen“ angewiesen werden.

Von seinen Kommissaren ist der Antrag auf Vornahme der Enteignung der nach dem Abkommen von Bremen zu erwerbenden und der Königl. Preussischen Staatsbahn-Verwaltung zu übertragenden Grundstücke gemäß § 7 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum gestellt worden. Die Auslegung des Planes und des Verzeichnisses der Grundeigentümer, die beide beigelegt werden, hat in den Tagen vom 3. bis 7. August d. J. stattgefunden. Einwendungen dagegen sind nicht erhoben. Der Senat ersucht daher die Bürgerschaft, die Enteignung demgemäß zu beschließen.

Zu II. Zu den übrigen Voraussetzungen, denen die Bürgerschaft in ihrem Beschl. Ausdruck gegeben hat, wird, soweit sie nach dem obigen Berichte noch zu Entschl. Veranlassung bieten, weitere Berichterstattung der Kommissare des Senats abzuwarten sein.

Was insbesondere die Erweiterung der Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Osnabrücker Bahn auf 20 m anlangt, so wird diese noch näher zu prüfen sein. Der Senat gibt daher anheim, sich mit ihm in dem Beschl. zu vereinigen, daß zunächst hierüber ein genaues Projekt nebst Kostenanschlag aufgestellt wird.

Schließlich verweist der Senat darauf, daß eine baldige Beschlußfassung in der Sache geboten ist. Die Auslegung des Planes der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen nach § 7 des Enteignungsgesetzes ist am 26. September v. J. erfolgt, so daß bereits zehn Monate seitdem verflossen sind. Das Interesse der Förderung des Bahnhofsumbaues wie nicht minder dasjenige der durch die Enteignung Betroffenen erheischt daher dringend die Herbeiführung einer endgültigen Entscheidung.

2. Neubau des Stadthauses.

Wie dem Senat von seinen Kommissaren bei der Deputation wegen des Neubaus des Stadthauses berichtet worden ist, hat sich Herr Professor Max Littmann in München genötigt gesehen, die Einladung zum Wettbewerb wegen dringlicher anderer Arbeiten abzulehnen. Die Deputation hat daraufhin den königlichen Baurat in München, Herrn Hans Gräßel, eingeladen, sich am Wettbewerb zu beteiligen. Herr Gräßel hat diese Einladung angenommen. Die übrigen von der Deputation aufgeforderten Architekten haben sämtlich ihre Beteiligung an dem Wettbewerb zugesagt.

Es nehmen an dem Wettbewerb nunmehr folgende Architekten teil:

- 1) Herr Aug. Abbehusen in Bremen.
- 2) " Carl Egg in Bremen.
- 3) " Baumeister Max Fritzsche in Bremen.
- 4) " Ed. Gildemeister in Bremen.
- 5) " k. Baurat Hans Gräßel in München.
- 6) " Geheimer Regierungsrat Professor Christoph Sehl in Charlottenburg.
- 7) " Professor Karl Hocheder in München.
- 8) " Direktor E. Högg in Bremen.
- 9) " Max Hans Kühne in Dresden.
- 10) " Professor Heinr. Mänz in Bremen.
- 11) " J. G. Poppe in Bremen.
- 12) " Fr. Raufschenberg in Bremen.
- 13) " Professor F. W. Schumacher in Dresden.
- 14) " Professor Dr. Gabriel Ritter von Seidl in München.
- 15) " Diedr. Tölken jr. in Bremen.