

Mitteilung des Senats

vom 4. April 1911.

Inhaltsverzeichnis.

- | | |
|--|---------|
| 1. Verkauf einer Grundfläche vor den Grundstücken Sielwall Nr. 75 und 77 | S. 307. |
| 2. Erwerb der zwischen der Kornstraße und der Neuenlanderstraße liegenden Grundstücke Kataster-
Bezeichnung 717 B und 718 | " 308. |
| 3. Straßenkostenbeiträge für den Pastorenweg zwischen Goosstraße und Altescherstraße | " 310. |
| 4. Erster Bericht der Deputation wegen der Straßenbahn | " 310. |

1. Verkauf einer Grundfläche vor den Grundstücken Sielwall Nr. 75 und 77.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Die vor den Grundstücken Sielwall Nr. 75 und 77 liegende, im beigegeführten Lageplane mit a b d e g f c bezeichnete, dem Bremischen Staat gehörige Grundfläche wird seit vielen Jahren von den Eigentümern dieser Grundstücke gegen eine Anerkennungsgeld von 3 M für das Jahr als Vorgarten benutzt. Nach dem mit dem Eigentümer des Grundstücks Sielwall Nr. 73, früher Nr. 29, C. H. D. Eismeyer, abgeschlossenen Vertrage (Verhdlgn. 1909, S. 1281—1283) ist der Bremische Staat verpflichtet, die im Plane mit f e g bezeichnete Fläche für den öffentlichen Verkehr freizulegen.

Wegen Verkaufs der dem Staat verbleibenden, im Plane blau angelegten und mit a b d e f c bezeichneten Fläche hat die Deputation mit den Eigentümern der Grundstücke Sielwall Nr. 75 und 77, Frau G. A. Evers und P. H. J. von Ameln, verhandelt. Beide erklärten sich bereit, die Fläche, soweit sie vor ihren Grundstücken liegt, zum Preise von 25 M für das Quadratmeter zu erwerben. Die vor dem Grundstück Sielwall Nr. 75 liegende Fläche ist etwa 21,3 Quadratmeter und die vor dem Grundstück Nr. 77 liegende etwa 2,8 Quadratmeter groß. Der Kaufpreis beträgt demnach ungefähr 602,50 M. Der Preis ist angemessen. Die Deputation beantragt daher die mit den Anliegern abgeschlossenen anliegenden Verträge zu genehmigen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.**

(gez.) **J. Lauts.**

Vertrag.

Unteranlage 1.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und Georg Albert Evers Witwe, Dorothee Sophie, geb. Wagentreiber, wohnhaft Sielwall Nr. 75 hierselbst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

G. A. Evers Witwe erwirbt von dem Bremischen Staat die vor ihrem Grundstück Sielwall Nr. 75 liegende, in dem beigehefteten Lageplane vom 7. Oktober 1910 gezeichnet „Bahnhof“ mit c b d e bezeichnete, blau angelegte Grundfläche und zahlt dafür an den Bremischen Staat, sobald der Flächeninhalt vom Katasteramte festgestellt ist, 25 M, in Buchstaben: Fünfundzwanzig Mark, für das Quadratmeter. Die Grundfläche wird G. A. Evers Witwe geliefert, nachdem der Kaufpreis dafür bezahlt ist. Die Übertragung der Grundfläche auf G. A. Evers Witwe soll, sofern nicht Lassung erforderlich ist, durch Mutation der Karten und Register des Katasters bewirkt werden, die hiermit beantragt wird. Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben sowie die Kosten der Eigentumsübertragung werden von jeder Seite zur Hälfte getragen.

§ 2.

G. A. Evers Witwe ist verpflichtet, die in der Linie f g des Lageplanes stehende Einfriedigung auf ihre Kosten in die Linie f e zurückzusetzen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Bureauvorsteher Heinrich Stadtländer, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 23. Februar 1911.

Die Deputation für die
Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.** (gez.) Frau **G. A. Evers Wwe.**

Unteranlage 2.

Vertrag.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und dem Schlossermeister Peter Hubert Jakob von Ameln, wohnhaft Sielwall Nr. 77 hierselbst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

P. H. J. von Ameln erwirbt von dem Bremischen Staat die vor seinem Grundstück Sielwall Nr. 77 liegende, in dem beigehefteten Lageplane vom 7. Oktober 1910 gezeichnet „Bahnjon“ mit a b c bezeichnete, blau angelegte Grundfläche und zahlt dafür an den Bremischen Staat, sobald der Flächeninhalt vom Katasteramte festgestellt ist, 25 M., in Buchstaben: Fünfundzwanzig Mark, für das Quadratmeter. Die Grundfläche wird Herrn P. H. J. von Ameln geliefert, nachdem der Kaufpreis dafür bezahlt ist. Die Übertragung der Grundfläche auf P. H. J. von Ameln soll, sofern nicht Lassung erforderlich ist, durch Mutation der Karten und Register des Katasters bewirkt werden, die hiermit beantragt wird. Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben sowie die Kosten der Eigentumsübertragung werden von jeder Seite zur Hälfte getragen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Bureauvorsteher Heinrich Stadtländer, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 23. Februar 1911.

Die Deputation
für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.** (gez.) **J. von Ameln.**

2. Erwerb der zwischen der Kornstraße und der Neuenlanderstraße liegenden Grundstücke Kataster-Bezeichnung 717 B und 718.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht übergeben, den der Senat der Bürgerschaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerken hierneben zugehen läßt, daß er sich seine Erklärung vorbehält.

Anlage.

Bericht.

Die im beigegeführten Lageplane rot umrandeten, zwischen Kornstraße und Neuenlanderstraße liegenden Grundstücke Kataster-Bezeichnung 717 B und 718 sind dem Staate von der Eigentümerin Frau H. Niese zum Kauf angeboten. Die Grund-

stücke sind etwa 32 m breit und etwa 425 m lang. Es ist wünschenswert, daß der Staat auch in der Südvorstadt bei sich bietender Gelegenheit Grundstücke erwirbt, um bei fortschreitender Entwicklung der Stadt Grundstücke für Staatszwecke zur Verfügung zu haben. Die Deputation hat daher Verhandlungen eingeleitet, die zum Abschluß des anliegenden Vertrages führten, wonach der Staat die Grundstücke für 2,45 M für das Quadratmeter erwirbt. Der Preis ist angemessen. Die Grundstücke sind zusammen 13 967 Quadratmeter groß, so daß der Kaufpreis rund 34 220 M beträgt.

Die Deputation beantragt, den mit Frau H. Kiefe abgeschlossenen Vertrag zu genehmigen und den Kaufpreis mit 34 220 M, sowie für Kosten und Abgaben 500 M, insgesamt demnach 34 720 M, auf das Budget für Außerordentliche Verwendungen, Fond Ankauf von Grundstücken, zu bewilligen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

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

Vertrag.

Unteranlage.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und Hermann Kiefe Witwe, Anna Margarethe geb. Wohlers, wohnhaft Buntentorsteinweg Nr. 219 hiersebst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag geschlossen worden:

§ 1.

H. Kiefe Witwe verkauft an den Bremischen Staat ihre zwischen der Kornstraße und der Neuenlanderstraße liegenden, in dem beigehefteten Lageplane vom 24. Februar 1911 gezeichnet „Bahnhof“ rot umrandeten Grundstücke, Kataster-Bezeichnung 717 B und 718, frei von Hypotheken-, Grund- und Rentenschulden, sowie frei von Lasten und Dienstbarkeiten.

§ 2.

Die Grundstücke werden dem Bremischen Staate am 1. Juli 1911 geliefert.

§ 3.

Der Kaufpreis beträgt 2,45 M, in Buchstaben: Zwei Mark und 45 Pfennig, für das Quadratmeter Grundfläche, zahlbar am Tage der Lieferung nach gesicherter Cassung. Der Flächeninhalt der Grundstücke wird vom Katasteramte festgestellt.

§ 4.

Der Bremische Staat hat in die abgeschlossenen Pachtverträge einzutreten. Die Pachtzinsen für die Zeit seit der Lieferung des Grundstücks erhält der Bremische Staat.

§ 5.

Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben sowie die Kosten der Eigentumsübertragung und die 1 vom Hundert betragende Maklergebühr werden mit Ausnahme der etwaigen Reichswertzuwachssteuer, die von der Verkäuferin allein zu tragen ist, von jeder Seite zur Hälfte getragen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Bureauvorsteher Heinrich Stadtlander, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 4. März 1911.

Die Deputation
für die Stadterweiterung.

(gez.) Frau **H. Kiefe Wwe.**

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

3. Straßenkostenbeiträge für den Pastorenweg zwischen Goosestraße und Altenescherstraße.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für die Stadterweiterung einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

Für die in der Überschrift genannte Strecke des Pastorenweges sind die Straßenkostenbeiträge der Anlieger zu ermitteln. Betreffend die Grunderwerbskosten ist folgendes zu bemerken:

Die gelb angelegten Flächenstreifen des beigegeführten Planes bilden den 10 m breiten Koppelweg. Die Anlieger dieser Strecken haben keinen Beitrag zu den Grunderwerbskosten zu zahlen. Nur die Anlieger der blau umrandeten Strecken sind beitragspflichtig. Die rot angelegten Flächen hat der Staat gegen Bezahlung erwerben müssen. Die rot schraffierte Fläche ist als öffentlicher Wegegrund unentgeltlich an den Staat abgetreten worden.

Nach § 183 Absatz 1 Satz 1 der Bauordnung sollen die Kosten des Grunderwerbes in der Regel für die ganze Straßenanlage, in diesem Falle also für die Strecke von der Altenescherstraße bis zur Goosestraße, berechnet und auf die beitragspflichtigen Anlieger verteilt werden. Unter den vorliegenden Umständen empfiehlt es sich jedoch, von der in dem letzten Satz des ersten Absatzes des § 183 der Bauordnung Gebrauch zu machen und die Kosten der Strecke A D besonders zu verrechnen. Der Grund hierfür besteht darin, daß die im Plane blau umrandeten Strecken mit hohen Kosten erworben werden mußten, während der Straßengrund auf der Strecke B C und D E im Verkoppelungsverfahren in 10 m Breite unentgeltlich an den Staat abgetreten wurde, so daß hier Grunderwerbskosten für die Anlieger nicht in Frage kommen.

Würde man also die Berechnung der Anlagelkosten für die ganze Strecke A E vornehmen, so würde der Staat von den für Erwerb des Straßengrundes bezahlten 37 467 M nur etwa 8977 M zurückerhalten, gleich rund 31,5 M für das laufende Meter Anschußlänge. Dagegen erhöht sich der Beitrag der Anlieger, wenn nach § 183 Absatz 1 letzter Satz der Bauordnung verfahren wird, auf etwa 16 500 M oder für das Meter Anschußlänge der blau umrandeten Flächen auf 52,9 M. Dieser Beitrag ist als angemessen zu bezeichnen.

Die Beitragskosten etwa nur für die beiden blau umrandeten Strecken, sei es für jede der beiden Flächen für sich, sei es für beide Flächen gemeinsam, zu verrechnen, erscheint dagegen nicht angemessen. Im ersteren Falle würde sich für die Strecke A B des Planes nämlich ein Beitrag von rund 35 M, für die Strecke C D von rund 384 M, im letzteren Falle ein durchschnittlicher Beitrag von rund 70 M für 1 m Anschußlänge ergeben.

Es wird daher beantragt:

zu beschließen, für die Bestimmung der Straßenkostenbeiträge die Kosten des Grunderwerbes des Pastorenweges für die Strecke A D des Planes gesondert für sich zu verrechnen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.**

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

4. Erster Bericht der Deputation wegen der Straßenbahn.

Die Deputation wegen der Straßenbahn hat den anliegenden Bericht übergeben, den der Senat der Bürgerschaft mit dem Bemerken mitteilt, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird.

Bericht.

Anlage.

Der Deputation sind durch Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft folgende Gegenstände zur Beratung und zum Bericht überwiesen:

- 1) Herstellung einer schnellen Straßenbahnverbindung zwischen der inneren Stadt und den Handels- und Industriehäfen bei Oslebshausen,
- 2) Ausbau der Straßenbahnlinie nach Sebaldsbrück bis zum neuen Friedhof in Osterholz,
- 3) Verlängerung derselben Linie in östlicher Richtung bis zum Brüggeweg, in westlicher bis zur Werft der Aktien-Gesellschaft Weser, eventuell bis zur Emdenstraße,
- 4) Verlängerung der Straßenbahn von der Meterstraße entweder über die Hohentorschauffee nach der Stadtgrenze in Warturm oder über die Pappelstraße nach der Buntentorsvorstadt,
- 5) Verlängerung der Straßenbahn von der Endstation am Arsterdam bis zur Landesgrenze in Rattenturm,
- 6) Verlängerung der Straßenbahn von der Kaiser-Friedrichstraße durch die Parkallee bis zur Bussestraße oder in die Wachmannstraße und dann abzweigend in nordöstlicher Richtung,
- 7) Projekt der neuen Straßenbahnlinie nach der Bahnhofsvorstadt und Prüfung der Frage, ob die Straßenbahn vom Hollersee durch die Holler-Allee, Findorffstraße, Admiralstraße, Hemmstraße über den Haserkamp bis zur Nordstraße weiterzuführen sei,
- 8) Durchführung der Linie von Burg bis zum Innern der Stadt,
- 9) Vereinbarung der Änderungen des Vertrages mit der Bremer Straßenbahn, welche für den Fall der Herstellung der bezeichneten und etwaiger anderer Vorortlinien erforderlich werden,
- 10) Vermehrte Fahrgelegenheit auf einzelnen bestehenden Linien,
- 11) Verbilligte Arbeiterfahrkarten,
- 12) Aufhebung der Straßenbahn in der Langenstraße und auf dem Geeren,
- 13) gesetzliche Regelung der Haftung der Straßenbahn für durch ihren Betrieb verursachte Schäden,
- 14) Schutzvorrichtungen für die Fahrer,
- 15) Fangvorrichtungen für Unglücksfälle,
- 16) Heizung der Straßenbahnwagen.

Mehrere andere Anregungen, darunter die Verlängerung der Horner Linie über die Hamburger Bahn bis zur Rockwinkelerstraße und der Woltmershauser Linie bis zum Lankenauer Fährhaus, sowie die Herstellung eines Rückstellungsgleises in der Friedhoffstraße und eines Doppelgleises auf der Strecke vom Steintor bis zum Dobbenweg, sind an die Deputation durch Petitionen von Interessenten und Anträge ihrer Mitglieder und der Straßenbahn gelangt.

Die Bremer Straßenbahn hatte sich ihrer Aufsichtsbehörde gegenüber schon vor Beginn der Beratungen der Deputation zu einer erheblichen Erweiterung des Straßenbahnnetzes bereit erklärt, namentlich auch zur Herstellung solcher neuen Linien wie die Schnellbahn nach den Industriehäfen und die Bahn nach dem Osterholzer Friedhof, für die ein ausreichender Personenverkehr noch längere Zeit nicht vorhanden sein würde und deren Herstellung und Betrieb daher nach dem bestehenden Vertrage von Senat und Bürgerschaft nicht erzwungen werden könne, diese Bereitwilligkeit aber im Hinblick auf die großen dafür von ihr aufzuwendenden Kapitalien und Betriebskosten, denen eine genügende Betriebseinnahme für längere Jahre nicht gegenüberstehen werde, an folgende vier Bedingungen geknüpft:

- a. Verlängerung der Konzessionsdauer bis zum Ende dieses Jahrhunderts mit der Befugnis des Staates, das Unternehmen, in den Jahren 1950, 1960, 1970, 1980, 1990 gegen einen abnehmenden Preis, und am Schluß der Konzessionszeit unentgeltlich zu erwerben,

- b. Abänderung des jetzigen einheitlichen Zehnpsennigtarifs in einen Zonentarif von 10 Pf. für eine Fahrtlänge bis zu vier, 15 Pf. bis zu neun und 20 Pf. über neun Kilometer,
- c. Ermäßigung des Preises für den elektrischen Strom,
- d. Herabsetzung der Beiträge zu den Pflasterkosten.

Die Deputation hat alle ihr überwiesenen Gegenstände in einer großen Zahl von Sitzungen erörtert, wobei vielfach die Techniker der beteiligten verwaltenden Deputationen und die Direktion der Straßenbahn zugezogen sind. Für die Vorberatung mehrerer, besonders wichtiger und schwieriger Fragen, namentlich der von der Straßenbahn verlangten Gegenleistungen, hat sie eine Subdeputation eingesetzt. Ferner mußte sie zu einer Reihe von Punkten die Deputationen für die Stadterweiterung, für Häfen und Eisenbahnen, für die Erleuchtungs- und Wasserwerke, für den Straßenbau und für die Friedhöfe sowie die Polizeidirektion um ihre Stellungnahme ersuchen, ehe sie selbst zu Beschlüssen gelangen konnte, und manchmal technische Vorarbeiten veranlassen, um über die beste Führung der neuen Linien schlüssig werden zu können. Von diesen haben den breitesten Raum in ihren Beratungen die Schnellbahn nach den Industriehäfen und die Linie nach der Bahnhofsvorstadt eingenommen. Ferner haben die Verhandlungen mit der Straßenbahn über die von ihr beanspruchten Gegenleistungen, namentlich die unter a und b bezeichneten, viel Zeit gekostet. Indessen sind jetzt die Beratungen über die bei weitem meisten Gegenstände zu Ende geführt. Über die zu beantragenden neuen Linien hat die Deputation nach zwei Lesungen Beschluß gefaßt. Nur wegen der Linie nach der Bahnhofsvorstadt steht der letzte Beschluß noch aus, weil die von der Deputation in Aussicht genommene Linienführung Verhandlungen der Deputation für die Stadterweiterung mit der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung erforderte, die noch nicht zum Abschluß gelangt sind; doch steht dieser nahe bevor und wird dann möglichst bald über diese dringend wünschenswerte Linie berichtet werden, die ohne Änderung der bestehenden Vertragsbedingungen herzustellen die Straßenbahn verpflichtet und bereit ist. Auch zu den von der Straßenbahn verlangten Gegenleistungen unter b bis d ist die Deputation nach langen Verhandlungen bei Entgegenkommen der Straßenbahn schlüssig geworden. Dagegen ist die wichtige Frage der Verlängerung der Konzessionsdauer trotz wiederholter Behandlung durch die Subdeputation noch ungelöst, und es wird weiterer Bemühungen bedürfen, um die Interessen des Staates und der Gesellschaft in gerechter und billiger Weise zu vereinigen. Selbstverständlich hängt von der Verständigung auch über diesen Punkt der neue Vertrag mit der Straßenbahn, insbesondere die Übernahme der Verpflichtung zur Herstellung der zunächst unrentablen beiden großen neuen Linien nach den Industriehäfen und dem Osterholzer Friedhofe ab. Die Deputation ist daher zu ihrem Bedauern zurzeit noch nicht in der Lage, über ihre gesamten Aufgaben oder auch nur über die wichtigsten derselben zu berichten.

Inzwischen ist jedoch die Herstellung einer Straßenbahnverbindung mit den Industriehäfen äußerst dringlich geworden. Die Norddeutsche Hütte hat ihren Betrieb mit Hunderten von Arbeitern eröffnet und wird in ihrer weiteren Entwicklung durch das Fehlen einer Fahrgelegenheit für die Arbeiter aufs schwerste behindert. Sie ist wiederholt mit Bitten um schnelligste Herstellung der projektierten Schnellbahn, eventuell um eine provisorische Verbindung vorstellig geworden. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen unterstützt diese Wünsche lebhaft und macht bei ihren Verhandlungen wegen Errichtung anderer industrieller Unternehmungen am Industriehafen die Erfahrung, daß das Vorhandensein einer Straßenbahnverbindung mit der Stadt stets als unerläßliche Voraussetzung angesehen wird. Verschiedene Anregungen der Norddeutschen Hütte wegen einer provisorischen Aushilfe haben sich als unausführbar erwiesen. Nach mannigfachen Erwägungen ist nunmehr die Straßenbahn mit einem Vorschlage an die Deputation herantreten, der geeignet erscheint, wenigstens für einige Jahre dem Verkehr mit dem Industriehafen zu genügen. Sie ist bereit, schnelligst eine Linie herzustellen, die bei der Lindenhofstraße beginnt, die Gröpelinger Chaussee durchfährt, hinter dem Gröpelinger Friedhof links abbiegt, die

neue Straße zwischen der Chaussee und dem Industriehafengebiet durchläuft, in dieses bei der Unterführung I eintritt, sich dann rechts wendet, die von der Deputation für die demnächstige Schnellbahn beschlossene Trace südlich des Bahndammes fährt und ihren vorläufigen Endpunkt am Kopfe des Hafens IV findet, aber bis zur Grambker Chaussee durchgeführt wird, sobald die Verbindungsstraße zwischen Hafen IV und der Chaussee von Senat und Bürgerschaft beschlossen und hergestellt wird. In und bei der Lindenhofstraße würden durch Anlegung von Gleisschleifen und Rangiergleisen besondere Vorkehrungen für eine glatte Abwicklung des Betriebes getroffen werden. Ein Plan der Zweiglinie und ein Situationsplan liegen an. Die Herstellung dieser Bahn würde einen Kostenaufwand von 320 000 M erfordern. Die Betriebsausgaben einschließlich der Amortisation des Anlagekapitals seien auf 28 Pf. für den Wagenkilometer berechnet und die Betriebseinnahmen mit Rücksicht auf den Umstand, daß nur an wenigen Tagesstunden ein nennenswerter Verkehr stattfinden werde und ein Platzwechsel so gut wie ausgeschlossen sei, auf durchschnittlich höchstens 10 Pf. für den Wagenkilometer geschätzt, so daß sich ein jährlicher Betriebsverlust von etwa 30 000 M ergeben würde. Trotz dieser ungünstigen wirtschaftlichen Aussichten der Linie will die Straßenbahn sie herstellen, wenn ihr unabhängig von den wegen des Fahrgeldtarifs für das gesamte Netz schwebenden Verhandlungen gestattet wird, bis zu anderweiter Vereinbarung über die Tarifffrage, für Fahrten auf der bestehenden Linie Gröpelingen—Burg, auf der neuen Linie Gröpelingen—Industriehafen (später Grambker Chaussee) und auf diesen beiden Linien zusammen ein besonderes Fahrgeld von 10 Pf. zu erheben. Eine weitere Abänderung des bestehenden Vertrages, welche die Straßenbahn zunächst zur Bedingung dieses Provisoriums gemacht hatte, hat sie auf Wunsch der Deputation fallen lassen. Die Norddeutsche Hütte hat dringend um die Annahme des Vorschlages gebeten. Die Deputation ist einmütig der Ansicht, daß das Fahrgeld von 10 Pf. für die weite Strecke nach Burg eine durchaus ungenügende Gegenleistung ist, und hält sich überzeugt, daß diese Ansicht in weiten Kreisen unserer Bevölkerung geteilt wird. Auch darf als feststehend angesehen werden, daß in keiner Stadt Deutschlands so weite Strecken wie hier für 10 Pf. gefahren werden können. Nur für den Verkehr der Arbeiter auf ihren Fahrten nach der Arbeitsstelle und zurück am Morgen und Abend ist ein Fahrgeld von 20 Pf. als zu hoch anzusehen, und die Straßenbahn hat sich daher verpflichtet, für diese Fahrten durch Ausgabe von Zeitkarten ein Fahrgeld von 10 Pf. beizubehalten. Die näheren Bestimmungen über diese Einrichtung würden von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen sein. Mit dieser Maßgabe und da andererseits die Notwendigkeit besteht, für die vorhandenen und zu erwartenden Fabriken am Industriehafen schleunigst eine Straßenbahnverbindung einzurichten, um die Gefahr einer erheblichen Verzögerung der Entwicklung dieser großen staatlichen Anlage zu vermeiden, hat die Deputation es für richtig gehalten, dem angebotenen Provisorium zuzustimmen und Senat und Bürgerschaft die Annahme des Vorschlages zu empfehlen. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat sich dieser Stellungnahme angeschlossen. Die Straßenbahn hofft, bei rascher Genehmigung ihres Vorschlages die neue Linie schon im August dieses Jahres in Betrieb setzen zu können. Auf Wunsch der Deputation hat sie sich ferner verpflichtet, alsbald nach Genehmigung ihres Vorschlages, an Sonn- und Feiertagen die Wagen der Linie Burg—Gröpelingen bis in die Stadt durchzuführen, um den für die Tage starken Verkehrs berechtigten Klagen über den Betrieb bei der Umsteigestelle in Gröpelingen ein Ende zu machen.

Unter Vorbehalt der weiteren Berichterstattung empfiehlt die Deputation ferner, schon bei dieser Gelegenheit zu den unter 3 und 6 bezeichneten Gegenständen, der Verlängerung der Linie Sebaldsbrück—Holzhafen in westlicher Richtung und der Verlängerung der Linie nach der Kaiser-Friedrichstraße, Beschluß zu fassen. Zu beiden Gegenständen ist eine Verständigung mit der Gesellschaft dahin erreicht, daß sie die von der Deputation beschlossenen neuen Strecken herstellen und betreiben will auf Grund der Bedingungen des bestehenden Vertrages.

Die Herstellung der ersten Strecke bis zur Emdenstraße hat die Gesellschaft schon im Jahre 1906 beantragt. Der Senat war einverstanden, die Bürgerschaft

hatte an sich keine Bedenken, hielt aber die Verlängerung bis zur Werft der Aktien-Gesellschaft Weser für richtiger und versagte deshalb zweimal ihre Zustimmung.

Die Gesellschaft lehnte diese weitere Verlängerung ab, und der Senat vertrat die Meinung, daß zurzeit nach dem bestehenden Vertrage die Gesellschaft nicht dazu gezwungen werden könne. Nunmehr dürfte die projektierte Bahn zu den Industriehäfen die Meinungsverschiedenheit erledigen. Die Hafenbahn soll von der Domsheide der Ringbahn folgend bis zur Hanstraße, dann durch die Lloydstraße, Bogenstraße, Nordstraße, Bremerhavenerstraße zu den neuen Häfen und somit auch bis nahe an die Weserwerft geführt werden. Da diese also bald eine genügende Straßenbahnverbindung erhalten wird, ersucht die Deputation die Bürgerschaft, nunmehr auch ihrerseits der dringend wünschenswerten Verlängerung der Holzhasenlinie bis zur Emdersstraße zuzustimmen.

Bezüglich der Verlängerung der Linie in der Kaiser-Friedrichstraße gingen in der Deputation zuerst die Meinungen auseinander. Die Mehrheit wünschte in Übereinstimmung mit der Verkehrspolizei und der Gesellschaft die Weiterführung in die Wachmannstraße zunächst bis zur Einmündung der Benque- und Schubertstraße, später abzweigend in nordöstlicher Richtung, um so die Bahn etwa in die Mitte des zwischen der Schwachhauser Chaussee und dem Bürgerpark liegenden Stadtteiles zu legen und für die Bewohner der Querstraßen nach beiden Seiten nutzbar zu machen. Eine Minderheit erklärte sich dagegen für die Weiterführung an der Parkallee.

Nachdem inzwischen die gleislose Bahn von der Rembertstraße bis zum Endpunkte der Parkallee eingerichtet ist, hat die Minderheit sich der Mehrheit angeschlossen. Die Linie durch die Wachmannstraße und die demnächst in nordwestlicher Richtung sich anschließende Straße wird wegen ihrer nicht erheblichen Entfernung von der Parkallee auch von denen benutzt werden können, die den Bürgerpark und den Bürgerwald besuchen wollen. Die Gesellschaft hat nach einigem Zögern sich bereit finden lassen, das Bedürfnis der Verlängerung der Linie bis zur Benque- und Schubertstraße als schon jetzt vorhanden anzuerkennen und diese demnach alsbald unter den Bedingungen des geltenden Vertrages herzustellen.

Hiernach beantragt die Deputation, Senat und Bürgerschaft wollen beschließen, daß

- 1) der Bremer Straßenbahn die Konzession zu der bezeichneten Zweiglinie nach dem Industriehafen mit der Verpflichtung erteilt werde, die Strecke bis zum Kopfe des Hafens IV bis zum 15. September d. Js. in Betrieb zu setzen und die weitere Strecke bis Grambke, sobald sie gleichzeitig mit der Pflasterung dieser Strecke hergestellt sein wird,
- 2) der Bremer Straßenbahn gestattet werde, bis zu anderweiter Vereinbarung über den Fahrgeldtarif für Fahrten auf der Strecke Gröpelingen—Burg, auf der unter 1 bezeichneten Zweigbahn und auf diesen beiden Linien zusammen ein besonderes Fahrgeld von 10 Pf. zu erheben, jedoch mit der Beschränkung, daß für Arbeiter die im Bericht bezeichneten Zeitkarten mit einem Fahrgeld von 10 Pf. für die Fahrt ausgegeben werden, und daß das besondere Fahrgeld von 10 Pf. für die Strecke Gröpelingen—Burg erst erhoben werden darf, wenn an Sonn- und Feiertagen die Wagen der Strecke bis in die Stadt und von der Stadt durchgeführt werden,
- 3) der Bremer Straßenbahn gestattet werde, die Holzhasenlinie in der früher beantragten Weise bis zur Emdersstraße und die Linie in der Kaiser-Friedrichstraße in die Wachmannstraße bis zur Einmündung der Benque- und Schubertstraße weiterzuführen, gegen die Verpflichtung, beide verlängerten Linien bis August dieses Jahres in Betrieb zu setzen,
- 4) auf diese beiden verlängerten Linien alle Bestimmungen des bestehenden Vertrages Anwendung zu finden haben.

Bremen, den 3. April 1911.

Die Deputation wegen der Straßenbahn.

(gez.) Stadtländer. (gez.) Dr. Scherer.