

Mitteilung des Senats

vom 16. Mai 1911.

Inhaltsverzeichnis.

1. Unterführung der Gasteder Chaussee unter der Eisenbahn Bremen-Hannover S. 407.
2. Änderung der Bestimmungen, betreffend Sperrung von Straßen für Hausanschlüsse " 411
3. Herstellung von Plattenbelag in der Theodorstraße " 412

1. Unterführung der Gasteder Chaussee unter der Eisenbahn Bremen-Hannover.

Die Bürgerschaft hatte den Anträgen des Senats vom 1. und 9. Juli 1910 (Verhdlg. S. 746, 786) zwar am 13. Juli (Verhdlg. S. 797) zugestimmt, aber einmal auf einen Fehler in der dem Vertrage beigelegten Karte hingewiesen, der inzwischen, wie die in Anlage 1 beigelegte Karte ergibt, berichtigt ist, und sodann beschlossen, den Senat zu ersuchen, eine Verständigung mit der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover darüber herbeizuführen, daß der an Stelle des Planüberganges beim Bahnhof Sebaldsbrück vorgesehene Tunnel nicht nur für Fußgänger, sondern auch für Handwagen befahrbar eingerichtet werde. Der Senat hatte daraufhin seinen Kommissar in Eisenbahnangelegenheiten beauftragt, mit der Eisenbahndirektion Hannover in weitere Verhandlungen einzutreten. Dieser hat dem Senate nunmehr zur Erledigung des ihm erteilten Auftrags folgenden Bericht erstattet:

„Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover hat sich damit einverstanden erklärt, daß für den wegfallenden Übergang der Verdener Chaussee außer einem Tunnel für Fußgänger auch eine mit Handwagen befahrbare Unterführung von 3,00 m lichter Weite und 2,30 m lichter Höhe angelegt wird, und daß die dadurch erwachsenden Mehrkosten gemäß dem den Vertrag zwischen Eisenbahnverwaltung und Bremen beherrschenden Grundsatz je zur Hälfte von den vertragsschließenden Teilen übernommen werden. Der Königlich Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat hierzu seine Genehmigung erteilt.

Die veränderte Anlage ist auf beifolgender Skizze dargestellt. Danach dient die eine Hälfte des herzustellenden Doppeltunnels lediglich dem Personenverkehr und wird durch Treppen zugänglich gemacht, die andere ist auch für Handkarren bestimmt und durch Rampen in entsprechender Steigung (1:20) mit den angrenzenden Straßenzügen verbunden.

Die Kosten der Erweiterung der Tunnelanlage sind auf 40 000 M. ermittelt, von denen laut den beifolgenden Kostenanschlägen 15 000 M. auf die von Preußen, 25 000 M. auf die von Bremen auszuführenden Teile entfallen. Die Position 3 der Kostenzusammenstellung des Gesamtprojekts (Anlage 4 der Mitteilung des Senats vom 1. Juli 1910, Verhdlg. S. 748) erhöht sich daher von 45 000 auf 85 000 M. Als Gesamtkosten ergeben sich $686\,300 + 40\,000 = 726\,300$ M. Da die vereinbarte Kostenverteilung zwischen Preußen und Bremen unverändert Anwendung findet, so beträgt die nach Abzug von 98 000 M. für Straßenbeiträge verbleibende Kostenhälfte

$$726\,300 - 98\,000 = 628\,300 \text{ M.}$$

2

Die von Preußen auszuführenden Arbeiten waren bisher auf 272 000 M. veranschlagt. Dazu kommen die oben erwähnten Kosten der von Preußen auszuführenden Tunnelerweiterung mit 15 000 M., und ferner ein nachträglich von Preußen geltend gemachter Betrag für die Höherlegung der Ladestraße nordöstlich der Bahn zwischen Gasteder Chaussee und dem Übergang der Verdener Chaussee von 7400 M., der zwar schon im Gesamtkostenanschlage, aus dem die Anlage 4 der Mitteilung vom 1. Juli 1910 zusammengestellt ist, aber nicht im Anschlage der von Preußen auszuführenden Arbeiten berücksichtigt war. Die von Preußen aufzuwendenden Kosten belaufen sich demnach auf $272\,000 + 15\,000 + 7400 = 294\,400$ M. Der vertragsmäßig von Preußen am 1. Oktober 1911 an Bremen abzuführende Unterschied zwischen den halben Kosten des gesamten Projekts (314 150 M.) und den von Preußen aufzuwendenden Kosten (294 400 M.) beträgt demnach 19 750 M.

Infolge der Herstellung der Rampenanlage zu dem für Handwagenverkehr erweiterten Fußgängertunnel im Zuge der Verdener Chaussee hat Bremen noch an der Verdener Chaussee zwischen der Hasteder Chaussee und der Eisenbahn zwei Geländestreifen zu erwerben, worüber demnächst ein gesonderter Bericht erstattet werden wird.

Der mit dem preußischen Eisenbahnfiskus abgeschlossene Vertrag vom 18. April/25. Juni 1910 mußte durch die Erweiterung der Tunnelanlage im Zuge der Verdener Chaussee und die veränderte Kostenberechnung in den §§ 1 Abs. 3; 2; 3 entsprechende Abänderungen erfahren. Zu § 6 letzter Satz ist zu bemerken, daß die infolge der Erweiterung des Personentunnels von Bremen zu erwerbenden Geländestreifen auf dem den Grunderwerb und Grundstücksaustausch nachweisenden Plane nicht mitangegeben sind. Der abgeänderte, am 15./24. April 1911 von neuem abgeschlossene Vertrag ist beigelegt. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Deputation für die Stadterweiterung und der Landherr haben den Änderungen des Projekts und des Vertrages zugestimmt.

Da mit den Arbeiten unverzüglich begonnen werden soll, ist damit zu rechnen, daß etwa zwei Drittel im Laufe dieses Rechnungsjahres hergestellt werden, während der Rest im Rechnungsjahre 1912 vollendet werden wird. Demgemäß wird es sich empfehlen, die Kosten auf die Rechnungsjahre 1911 und 1912 zu verteilen, wobei es wegen der von Preußen zu erwartenden Zahlung genügen dürfte, für das Rechnungsjahr 1911 den Betrag von 300 000 M bereit zu stellen und den Rest von 112 150 M auf das Rechnungsjahr 1912 zu bewilligen."

Der Senat erklärt sich mit diesem Bericht einverstanden und beantragt, die Bürgererschaft wolle:

- 1) den Abänderungen des Projekts für den Fußgängertunnel im Zuge der Verdener Chaussee sowie des Vertrages zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover und dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten zustimmen,
- 2) für die Ausführung des Projektes 412 150 M abzüglich der bereits auf das Budget für 1910 nachbewilligten 50 000 M zur Verfügung stellen und zwar durch nachträgliche Einstellung von 250 000 M in das laufende Budget und durch Bewilligung von 112 150 M auf das Budget für 1912,
- 3) dem anliegenden, wegen des neuen Vertrages in den Daten abgeänderten Gesetzentwurf die Mitgenehmigung erteilen.

Die Finanzdeputation hat sich mit den beantragten Bewilligungen einverstanden erklärt.

Vertrag.

Zwischen dem Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover, und der freien Hansestadt Bremen, vertreten durch den Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, sind vorbehaltlich der Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wegen der Abtretung eisenbahnfiskalischen Geländes und vorbehaltlich der Zustimmung des Senats und der Bürgererschaft in Bremen nachstehende Vereinbarungen getroffen.

§ 1.

Die Planübergänge der Verdener und der Bremen-Hasteder Chaussee, sowie des Pferdeweideweges in km 116,7 + 24,117,0 + 90 und 117,3 + 45 der Bahnlinie Wunstorf—Bremen sollen beseitigt werden.

Der Hasteder Chausseeübergang soll durch eine Unterführung ersetzt werden, zu welchem Zwecke die genannte Bahnlinie zwischen dem Bahnhof Sebaldsbrück und der Kreuzung mit der Bahn von Osnabrück nach Bremen höher gelegt wird.

Anstelle des Überganges der Verdener Chaussee tritt ein Doppeltunnel. Die eine Hälfte dient dem Personenverkehr und wird durch Treppen zugänglich gemacht, die andere ist für Handkarren bestimmt, befahrbar, und durch Rampen in entsprechender Steigung mit den angrenzenden öffentlichen Wegen verbunden.

Im Zuge des Übergangs des Pferdeweidenweges wird eine Unterführung für Fußgänger hergestellt.

Zur Aufrechterhaltung des Fuhrwerksverkehrs wird von der Verdener Chaussee westlich der Bahn ein neuer Verbindungsweg bis zur Hasteder Chaussee angelegt und östlich der Bahn eine Verbindung von der Hasteder Chaussee bis zum Pferdeweidenwege hergestellt.

Die vorbezeichneten Veränderungen sind in dem angehefteten Plane bezeichnet „Umgestaltung der Bahn- und Wegeanlagen am Bahnhof Sebaldsbrück“ dargestellt.

§ 2.

Alle Straßenanlagen und Wegeveränderungen einschließlich des Grunderwerbs, sowie die Herstellung der Zugangs- und Zufahrtsrampen zu dem Fußgängertunnel und der befahrbaren Unterführung im Zuge der Verdener Chaussee, soweit diese Anlagen in dem angehefteten Plane, bezeichnet „Personentunnel im Zuge der Verdener Chaussee“, mit einem roten Farbenstrich umrandet sind, führt die Freie Hansestadt Bremen aus.

Durch die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung wird ausgeführt:

- a. die Höherlegung der hannoverschen Bahnlinie vom Bahnhof Sebaldsbrück bis an die Bahnlinie Osnabrück—Bremen einschließlich des Grunderwerbs, sowie die Höherlegung der Ladestraße nordöstlich der Bahn zwischen Hasteder Chaussee und dem Übergang der Verdener Chaussee,
- b. der Fußgängertunnel und die befahrbare Unterführung im Zuge der Verdener Chaussee innerhalb der auf dem vorbezeichneten Plane blau umrandeten Grenzen,
- c. der Fußgängertunnel im Zuge des Pferdeweidenweges.

Die von beiden Vertragsschließenden aufzuwendenden Kosten sollen folgendermaßen verrechnet werden:

Die Gesamtkosten der von beiden Vertragsschließenden auszuführenden Änderungen und Neuanlagen sind auf 726 300 M veranschlagt. Diese Kosten werden von beiden vertragsschließenden Teilen je zur Hälfte getragen, nachdem vorweg zu Lasten Bremens ein Betrag von 98 000 M abgezogen ist. Dieser Betrag stellt die Straßenbeiträge dar, die von den Anliegern der beiden neuen Wegestrecken (Verbindungsweg zwischen Hasteder und Verdener Chaussee und zwischen Hasteder Chaussee und Pferdeweidenweg) an Bremen im Laufe der Zeit zu zahlen sind. Die Hälfte des alsdann noch verbleibenden Betrages ($726\,300 - 98\,000 = 628\,300$ M) beläuft sich auf 314 150 M. Da indessen die von der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung für die von ihr auszuführenden Arbeiten aufzuwendenden Kosten nach dem Kostenanschlage nur 294 400 M betragen, so ist der Unterschied zwischen diesem Betrage und der Summe von 314 150 M in Höhe von 19 750 M von der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung an Bremen bar abzuführen. Die Zahlung hat am 1. Oktober 1911 zu erfolgen. Durch diese Zahlung sollen alle Ansprüche der beiden Vertragsschließenden einander gegenüber auf Beteiligung an den Gesamtkosten ausgeglichen sein ohne Rücksicht darauf, ob der einen oder anderen Partei bei der Ausführung der ihr nach diesem Vertrage obliegenden Arbeiten dem Kostenanschlage gegenüber Mehr- oder Minderkosten entstehen.

Die neben dem Personentunnel in der Verdener Chaussee geplante Erweiterung — in dem Plane grün umrandet — mit den zur Herstellung schienenfreier Zugänge zu einem Mittelbahnsteig auf Bahnhof Sebaldsbrück zu schaffenden Anlagen bezahlt Preußen allein. Die hierfür erforderlichen Kosten sind in den vorstehend behandelten Beträgen nicht mit enthalten.

§ 3.

Die Unterhaltung der veränderten und neu angelegten Chaussee- und Wegestrecken einschließlich der Fußsteige sowie der Zugangs- und Zufahrtsrampen zu dem Fußgängertunnel und der befahrbaren Unterführung im Zuge der Verdener Chaussee, der Kanalisation und der Beleuchtungsanlagen obliegt Bremen, während die befahr-

baren Unterführungsbauwerke im Zuge der Hastedter und Verdener Chaussee und die beiden Fußgängertunnels einschließlich der Treppenanlagen im Zuge der Verdener Chaussee und des Pferdeweidenweges durch die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung unterhalten werden. Die Beleuchtung der beiden Fußgängertunnels und der befahrbaren Unterführung im Zuge der Verdener Chaussee übernimmt die Preussische Eisenbahnverwaltung.

§ 4.

Bremen übereignet die im beigehefteten Lageplan bezeichnet: „Bremen, den 19. Februar 1910. Der Baurat: Bahnjon“ blau angelegten Grundflächen in einer Größe von ungefähr 1275 qm an den Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus teils im Austausch, teils durch Kaufvertrag. Im Austausch überträgt der Königlich Preussische Eisenbahnfiskus die auf dem Lageplan gelb angelegten Flächen in einer Größe von ungefähr 555 qm an Bremen und zahlt als Kaufpreis für den Unterschied von ungefähr 720 qm zwischen der von Bremen abzutretenden und der an Bremen zu übereignenden Fläche an Bremen für das Quadratmeter 12 M. Der Kaufpreis wird fällig bei der Lieferung der von Bremen zu übereignenden Flächen.

Die Größen der Flächen sollen von den Katasterbeamten beider Teile festgestellt werden. Die nach diesem Paragraphen zu übereignenden Flächen sollen geliefert werden, sobald die Bauarbeiten dies erfordern.

§ 5.

Die Übertragung des Eigentums der im § 4 bezeichneten Flächen von dem einen auf den anderen Vertragsschließenden soll, ohne daß es einer Abkündigung undassung bedarf, alsbald nach Übergabe der Flächen durch Umschreibung in den Registern des Katasters erfolgen. Nach geschehener Umschreibung im Kataster sollen die Register und Akten des Erbe- und Handfestenamtes berichtigt werden oder es sollen, sofern das Grundbuch bereits angelegt, die Flächen auf das betreffende Grundbuchblatt übertragen werden. Die Freie Hansestadt Bremen übernimmt es, das Weitere zu veranlassen.

Die Eigentumsübertragung, die Umschreibung im Kataster und die Erteilung von Auszügen aus dem Kataster über die im § 4 behandelten Flächen geschieht frei von bremischen Kosten, Gebühren und Abgaben (s. § 8).

§ 6.

Für die zur Änderung der Bahnanlagen erforderlichen, nicht freihändig zu erwerbenden und im Lageplan rot angelegten Flächen wird dem Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus das Enteignungsrecht verliehen. Die auf dem Plane grün angelegten Flächen hat Bremen zu erwerben.

§ 7.

Der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung soll das Recht zustehen, die an dem Unterführungsbauwerk der Bremen-Hastedter Chaussee erforderlich werdenden Reparaturen, sowie auch Revisionen des Bauwerks jederzeit nach vorheriger Benachrichtigung der Freien Hansestadt Bremen von dem unter ihm gelegenen, in die Chaussee fallenden Gelände aus vorzunehmen, daselbst auch zu diesem Zwecke, ohne indessen den Verkehr auf der Chaussee zu sperren, Leitern und Gerüste aufzustellen; sollten die an dem Unterführungsbauwerk erforderlich werdenden Arbeiten einen Aufschub nicht gestatten, so steht der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung auch das Recht zu, die erforderlichen Arbeiten ohne vorherige Benachrichtigung in Angriff zu nehmen. Die Benachrichtigung wird aber in diesem Falle so bald als möglich nachgeholt.

§ 8.

Die durch diese Vereinbarungen entstehenden preussischen Stempelposten werden von beiden Teilen nach Maßgabe der Bestimmungen des Preussischen Stempelsteuergesetzes vom 31. Juli 1895 in der Fassung vom 26. Juni 1909 getragen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Königlichen Regierungsbaumeister

Herrn Meiliße in Bremen, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei in Bremen abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

So geschehen und in doppelter Ausfertigung vollzogen.

Hannover, den 24. April 1911.

Königliche Eisenbahndirektion.

(gez.) **Maelher.**

Bremen, den 15. April 1911.

Der Kommissar des Senats in
Eisenbahnangelegenheiten.

L. S. (gez.) **Rebelthau.**

Gesetz, betreffend den Übergang des Eigentums an einigen Grundstücken.

Anlage 6.

Vom 1911.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Das Gesetz vom 17. Juli 1894, betreffend Eigentumsübertragung von Eisenbahnareal, findet, soweit das Grundbuch noch nicht als angelegt anzusehen ist, Anwendung auf die Eigentumsübertragung der Grundstücke, die laut § 4 des von Senat und Bürgerschaft durch Beschluß vom genehmigten Vertrages zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover und dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten vom 15./24. April 1911 wegen Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Eisenbahn Bremen-Hannover durch Austausch und Kauf vom Preussischen Staat in das Eigentum des Bremischen Staates und vom Bremischen Staat in das Eigentum des Preussischen Staates übergehen sollen.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am . und bekannt gemacht am

2. Änderung der Bestimmungen, betreffend Sperrung von Straßen für Hausanschlüsse.

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

Bericht.

Anlage.

Die Handhabung der Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft vom 31. Januar/9. Februar 1894, vom 2. Dezember 1896 und 2. Februar/3. März 1897, betreffend die Sperrung von Straßen von fünf zu fünf Jahren für Herstellung von Hausanschlüssen an sämtliche Leitungen der bremischen Verwaltungen zur besseren Erhaltung des Straßenpflasters, hat Härten zu Tage treten lassen, die von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, nach Möglichkeit gemildert worden sind, aber mit Rücksicht auf den Wortlaut der Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft sich nicht immer haben beseitigen lassen.

Es ist zweifellos, daß die Einrichtung segensreich gewirkt hat, und es sollte an der Bestimmung, nach erfolgter Neu- oder Umpflasterung einer Straße Aufgrabungen zur Herstellung von Hausanschlüssen während der fünfjährigen Sperrzeit nur gegen eine Gebühr von 50 M zu gestatten, nichts geändert werden, soweit das Fahrbahnpflaster von diesen Aufgrabungen berührt wird. Dagegen bildet die Erhebung der gleichen Gebühr von 50 M bei Aufgrabungen, welche nur im Fußweg liegen, ganz zweifellos eine Härte, die zu mildern zulässig erscheint, da der am Fußwegbelag durch die Aufgrabung entstehende Schaden wesentlich geringer anzuschlagen ist, als der im Fahrbahnpflaster. Ein gänzlicher Erlass der Gebühr im ersteren Falle ist nicht zu empfehlen, dagegen erscheint eine Ermäßigung von 50 M auf 10 M zulässig.

Nach dem jetzigen Wortlaut der Beschlüsse muß die Sperrung und die Erhebung der Gebühr auch dann erfolgen, wenn das Pflaster schon sehr erheblich

abgenutzt ist, es empfiehlt sich daher, die Sperrung von fünf zu fünf Jahren, höchstens viermal, anzuordnen.

Die Unterzeichnete beantragt im Einvernehmen mit der Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke:

Senat und Bürgerschaft wollen unter Aufhebung der Beschlüsse vom 31. Januar/9. Februar 1894, 2. Dezember 1896 und 2. Februar/3. März 1897 die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beauftragen:

- a. bei jeder Neulegung und Umlegung bestehender städtischer Straßen und von da an regelmäßig dreimal in Zeiträumen von fünf zu fünf Jahren die Eigentümer der anliegenden Grundstücke unter Hinweis auf die sonst eintretenden Folgen (siehe b) aufzufordern, binnen einer vierwöchentlichen Frist ihre Anträge auf Legung von Wasser-, Elektrizitäts- und Gasleitungen oder auf Anschluß an den Straßenkanal bei den betreffenden Behörden zu stellen;
- b. in der Zwischenzeit bis zur nächsten Aufforderung die erst nach Ablauf der vierwöchentlichen Frist gestellten Anträge nur dann auszuführen, wenn der Antragsteller — außer den in allen Fällen zu ersehenden Kosten der beantragten Arbeiten — für jede erforderliche Aufgrabung der Straße eine Gebühr entrichtet, welche 10 *M* beträgt, sofern die Aufgrabung nur den Fußweg bis Hinterkante Saumstein und 50 *M*, sofern sie auch die Fahrbahn einschließlich Saumstein betrifft;
- c. bei Ausführung von Neulegungen, Umlegungen oder Verstärkungen von Leitungen oder Kabeln während der Sperrzeit (siehe a) die unter b vorgesehene Gebühr nicht zu erheben, wenn die Anmeldung eines Anschlusses innerhalb der von der betreffenden Behörde öffentlich bekannt zu gebenden Frist von 14 Tagen erfolgt;
- d. bei neuangelegten Straßen die Bestimmungen unter a und b erst dann anzuwenden, wenn die betreffende Straße zum ersten Male neugelegt oder umgelegt wird;
- e. bei Neubauten auf bisher unbebautem Grunde und bei Neubauten und Umbauten infolge von Regulierungen die Gebühr nicht zu erheben.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

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

3. Herstellung von Plattenbelag in der Theodorstraße.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über die Herstellung von Plattenbelag in der Theodorstraße einen Bericht eingereicht, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

In der Theodorstraße vor dem Schulgrundstück und dem Spielplatz fehlt auf etwa 80 m Länge der Plattenbelag. Dieser ist beim staatsseitigen Ausbau der Theodorstraße im Jahre 1893 nicht hergestellt, weil das Grundstück unbebaut war. Die kürzlich zwischen Schleswiger- und Theodorstraße errichtete Schule hat Ausgang nach der Theodorstraße. Mit Rücksicht auf den Verkehr, insbesondere der Schulkinder, erscheint die Vervollständigung des Ausbaues der Straße durch Herstellung des fehlenden Fußwegbelages zweckmäßig.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt, die auf 700 *M* veranschlagten Kosten aus den für den Ausbau der Schleswigerstraße bewilligten Mitteln entnehmen zu dürfen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

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