Mittheilung des Senats

vom 9. März 1883.

1. Pferdebahn Bremen-Horn.

Die Gesellschaft Bremer Pferdebahn, der durch die Konzessionsurkunde vom 11. April 1876 auf die Dauer von 20 Jahren die Konzession für die vom Herdenthor nach Horn führende Pferdebahn ertheilt ist, hat dem Senate vorgetragen, daß sie durch den trotz vieler Reparaturen außerordentlich mangelhaft gewordenen Zustand ihres Bahnkörpers veranlaßt werde, den Oberbau der gesammten Bahn durch einen nach besserem System konstruirten neuen Oberbau zu ersetzen. Sie hat an diese Mittheilung den Antrag geknüpft, daß ihr gestattet werden möge, die Bahn vom Herdenthor durch den Schüsselkorb und über den Domshof bis zur Börse durchzuführen und hat außerdem gebeten, daß die ihr ertheilte Konzession, unter Ausdehnung auf die letztgedachte neue Strecke, um weitere 20 Jahre, also bis zum Ende des Jahres 1916, verlängert werde.

Sie hat sich für den Fall, daß diese Anträge genehmigt werden würden, bereit erklärt, sich der von der Baudeputation und der Polizeidirektion ihr als wünschenswerth bezeichneten Abänderungen ihrer jetzigen Konzessionsbedingungen sofort, auch für die noch laufenden Jahre der ursprünglichen Konzessionsperiode, zu unterwerfen, hat sich auch verpflichtet, für die auf die erste Periode (Ende 1896) folgenden Konzessionsjahre von demjenigen Gewinn, der sich nach Vertheilung einer Dividende von fünf Prozent herausstellen sollte, einen näher zu bestimmenden Prozentsatz an ein von der Polizeidirektion zu bezeichnendes gemeinnütziges Institut abzugeben. Als Beitrag zu den Kosten der bei Durchführung der Bahn wünschenswerthen Verbreiterung des Schüsselkorbs hat sie unter den in der Anlage näher präzisirten Bedingungen 80 000 ℳ. angeboten.

Nachdem der Senat sich durch die Polizeidirektion über die Sachlage hat berichten lassen, ist er geneigt, auf die gestellten Anträge einzugehen, und ersucht er die Bürgerschaft ihm hierin beizutreten.

Was zunächst die Bahn vom Herdenthor durch den Schüsselkorb bis zur Börse anlangt, so ist deren Bedeutung für den Verkehr ebenso klar, wie das Wünschenswerthe einer durch diese Bahnanlage in Aussicht gestellten Verbreiterung der zwischen Catharinenstraße und Museumsstraße belegenen engen Strecke des Schüsselkorbs. Wenn von dieser Verbreiterung zunächst noch abgesehen und der nach dem Gutachten der Baudeputation und der Polizeidirektion unbedenkliche Versuch gemacht werden soll, die Bahn durch den Schüsselkorb ohne eine sofortige Breiterlegung desselben zu führen, so hat dies seinen Grund in der Unmöglichkeit, die Eigenthümer der fünf in Betracht kommenden Häuser zur Abtretung der letzteren, und in soweit diese Abtretung nicht geweigert wird, zur Abtretung der Häuser zu einem angemessenen Preise zu bewegen. Es steht zu erwarten, daß sich im Laufe der Jahre passende Gelegenheiten zu preiswerthem Erwerbe dieser Immobilien finden werden und daß die von der Bremer Pferdebahn-Gesellschaft angebotenen 80 000 ℳ. im Wesentlichen für den Erwerb der betreffenden Immobilien ausreichen dürften. Sollte es sich unthunlich erweisen, die Bahn im Schüsselkorb in dessen jetziger Breite zu belassen, so ist ausweislich der Anlage die Möglichkeit einer Beseitigung derselben offen gehalten, sofern nicht mit den Eigenthümern der fünf Häuser, nöthigenfalls im Wege der Expropriation, ein angemessenes Abkommen erzielt werden kann.

Was die Verlängerung der Konzession um weitere 20 Jahre betrifft, so scheint es zunächst nicht unbillig, daß der Bremer Pferdebahn für ihr mit Aenderung des gesammten Oberbaus und mit Ausdehnung der Bahn bis zur

Börse wesentlich neu konstituirtes Unternehmen dieselbe Konzessionsdauer bewilligt wird, die einer englischen Gesellschaft für die später in Bremen gegründeten Pferdebahnen auch ohne den von der Bremer Pferdebahn für die Jahre 1896 bis 1916 dem Staate angebotenen Gewinnantheil zugestanden ist. Außerdem aber ist es im allgemeinen Verkehrsinteresse empfehlenswerth, die in der Anlage näher hervorgehobenen und begründeten Aenderungen der jetzt bestehenden Konzessionsbedingungen zu sichern, die sich durch die bei den neueren Bahnen gesammelten Erfahrungen als zweckentsprechend herausgestellt haben und zu deren sofortiger Annahme die Bremer Pferdebahn sich, wie bemerkt, unter der Voraussetzung einer Erstreckung der Konzessionszeit, hat bereit finden lassen.

Für den nach Lage der Sache allerdings nicht wahrscheinlichen Fall, daß sich die Nothwendigkeit ergeben sollte, die Bahn aus dem Schüsselkorb wieder zu entfernen, ist eine Beendigung der Konzession mit dem Jahre 1896 ausdrücklich vorgesehen, so daß die freie Entschließung in Betreff künftiger anderweiter Bahnanlagen ausreichend gesichert erscheint.

In allen die Anlage der Bahn betreffenden Angelegenheiten wird sich die Aufsichtsbehörde mit der Baudeputation ins Einvernehmen zu setzen haben.

Anlage.

Bedingungen, unter denen die Konzession für die Bahn Bremen-Horn bis zum 31. December 1916 ertheilt wird.

Unter Zurücknahme der Konzessionsbedingungen vom 11. April 1876 wird der Gesellschaft „Bremer Pferdebahn" unter den nachstehenden Bedingungen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Pferdeeisenbahn zwischen Bremen und Horn bis zum 31. December 1916 ertheilt.

1.

Die Konzession wird bis zum Ablauf des Jahres 1916 ertheilt und stillschweigend von fünf zu fünf Jahren verlängert, wenn nicht mindestens zwei Jahre vor Ablauf dieser Zeit die weitere Fortdauer der Konzession gekündigt wird.

Für die nach Ende des Jahres 1896 laufende Konzessionszeit hat die Gesellschaft von demjenigen Geschäftsgewinne, der sich nach Bezahlung einer Dividende von fünf Procent ergeben sollte, ein Viertel dem Staate zu einem von der Aufsichtsbehörde zu bezeichnenden gemeinnützigen Zwecke zur Verfügung zu stellen.*)

2.

Die Aufsichtsbehörde für die Anlage und den Betrieb der Bahn im Allgemeinen ist die Polizeidirection, rücksichtlich der örtlichen und polizeilichen Verhältnisse im Landgebiete der Landherr.

3.

Die Gesellschaft unterwirft sich in Beziehung auf das Unternehmen und alle dasselbe betreffenden Verträge der Zuständigkeit der Bremischen Behörden. Dieselbe hat einen in Bremen ansässigen Vertreter zur rechtsverbindlichen Entgegennahme aller gerichtlichen und außergerichtlichen Verfügungen und Mittheilungen zu bestellen.

4.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, den gesammten Oberbau ihrer durch die Konzession vom 8. April 1876 zugelassenen Bahn, nach Maßgabe der nachstehenden Bestimmungen durch einen neuen Oberbau zu ersetzen. Die Arbeiten sind bis zur Richard Wagnerstraße spätestens bis zum 1. Juli 1883, im Uebrigen spätestens bis zum 31. December 1885 fertig zu stellen. Die neue Bahn führt von der Börse durch die westliche Fahrbahn des Domshofes und durch den Schüsselkorb bis zum Herdenthor, sodann dem Laufe der bereits vorhandenen Gleisanlage folgend durch

*) Diese Bestimmung entspricht den für die neuesten Berliner Pferdebahnen festgestellten Konzessionsbedingungen.

die Bahnhofstraße, Straße an der Weide, am Dobben, Dobbenweg, Schwachhauser Chaussee bis zur Horner Brücke. Auf der Strecke von der Richard-Wagner-Straße bis zur Einmündung des Hastedter Weges wird das Gleis so gelegt, daß dessen Mitte 4 m vom nördlichen Fußwege entfernt bleibt.*)

Auf Verlangen der Aufsichtsbehörde hat die Gesellschaft ein Nebengleis zur Beförderung von Personen und Leichen nach dem Rhiensberger Kirchhofe anzulegen und in Betrieb zu setzen.

Die genauere Festlegung der Weichen, Kurven und Gleise geschieht an Ort und Stelle unter Kontrole der Aufsichtsbehörde, deren Angaben Folge zu leisten ist. Vorbehalten bleiben ausdrücklich alle bei der Ausführung im öffentlichen Interesse sich als erforderlich erweisenden Aenderungen der Anlagen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, allen desfallsigen Anordnungen der Aufsichtsbehörde unverzüglich auf ihre Kosten Folge zu leisten. Sollte die Gesellschaft später ihrerseits eine Abänderung der Weichen, Kurven und Gleise wünschen, so kann die Aufsichtsbehörde dieselben genehmigen, wenn nicht Gründe des öffentlichen Interesse entgegenstehen.

5.

Die Bahn ist eine eingleisige. Doch bleibt es der Aufsichtsbehörde vorbehalten, zwei Gleise anzuordnen oder zuzulassen.

6.

Die für den Neubau, den Umbau und den Betrieb der Bahn benutzten Materialien müssen jede in ihrer Art von guter Beschaffenheit und frei von allen Mängeln sein, welche die Festigkeit oder Dauerhaftigkeit der Anlagen beeinträchtigen können.

A. In Betreff der Pflasterung wird bestimmt:

a. Der Gesellschaft liegt es ob, bei Einlegung der Gleise das aufgebrochene Pflaster wieder herzustellen und das anschließende Pflaster soweit umzulegen, als es die Aufsichtsbehörde behufs Herstellung eines guten Anschlusses an das Pflaster der Pferdebahnanlage für erforderlich hält.

b. Die Gesellschaft ist verpflichtet, überall behauenes Pflaster von mindestens derselben Qualität zu verwenden, wie es auf den betreffenden Straßenstrecken staatsseitig verwandt ist. Auf der Schwachhauser Chaussee ist das Pflaster in der jetzt vorhandenen Breite wieder mit behauenen Steinen herzustellen, während das übrige Pflaster als Steinschlagbahn herzustellen ist.**) Das vorhandene Material darf, soweit es noch brauchbar ist, verwandt werden.

Die Gesellschaft ist berechtigt, überall besseres Pflaster, als das vorhandene zu legen.

c. Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei staatsseitiger Neupflasterung einer Straßenstrecke mit besserem als dem bisherigen Material, auch das von ihr innerhalb dieser Straßenstrecke gelegte Pflaster in der Weise zu erneuern, daß es mindestens ebenso gut ist wie das staatsseitig verwendete neue Pflastermaterial.

d. Das von der Gesellschaft gelegte Pflastermaterial wird Eigenthum des Staates. Dagegen erhält die Gesellschaft das Eigenthum an dem von ihr durch besseres Pflaster ersetzten alten Pflastermaterial.

e. Bei vorkommenden Neu- oder Umlegungen von Pflaster wird alles

*) Die hiermit angeordnete Verlegung des Gleises in die Mitte der Fahrbahn empfiehlt sich im Interesse des Verkehrs, der jetzt, wo an der nördlichen Seite des Gleises der Raum zum Ausweichen für einen Wagen mangelt, während an der südlichen Seite Platz für 1½ Wagen liegt, vielfach genirt ist, außerdem im Interesse der besseren Unterhaltung der Fahrbahn, die jetzt auf der nördlichen engeren Seite des Gleises sehr leidet.

**) Nach den jetzigen Konzessionsbedingungen hat die Gesellschaft, sowohl bei staatsseitiger Neupflasterung als bei Reparaturen und Reinhaltung, nur für den Raum zwischen den Schienen und für 0,7 qm außerhalb jeden Meters der Schienenstrecke zu sorgen. Diese Pflicht wird später (cf. 9 der Bedingungen) auf volle drei Meter Straßenbreite ausgedehnt. Es scheint aber billig, bei der an sich für die Gesellschaft kostspieligen Verlegung der Bahn in die Mitte der Fahrbahn der Schwachhauser Chaussee zunächst noch die alten Bedingungen maßgebend bleiben zu lassen.

außerhalb der Gleise liegende Pflaster staatsseitig neu oder umgelegt und hat die Gesellschaft für die von ihr zu unterhaltenden Theile (vergleiche 9 unten) dem Staate die diesem erwachsenen Kosten zu ersetzen. Bei einer erstmaligen staatsseitigen Neupflasterung der jetzt mit Steinschlag versehenen Strecke der Schwachhauser Chaussee von der Richard-Wagnerstraße bis zum Hastedter Wege mit behauenen Steinen, soll jedoch die Gesellschaft nur für die jetzt von ihr neben dem Gleise gepflasterten Theile (0,7 qm für das Meter Gleis) dem Staate die diesem erwachsenden Pflasterkosten ersetzen.*) Die Pflasterung zwischen den Schienen wird von der Gesellschaft auf ihre Kosten besorgt.

B. Die Bahn muß in allen Theilen so dauerhaft construirt sein, daß sie auch von den schwersten Lastwagen beliebig befahren werden kann, da ein Verbot des Befahrens der Bahn durch andere Wagen als die der Pferdebahn, nicht ertheilt werden kann.

Der Oberbau soll der von der Gesellschaft mit dem Gesuche vom 27. Mai 1882 eingereichten Zeichnung (sub b) entsprechend, ganz aus Eisen bestehen und die Verwendung normaler Pflastersteine von 20 cm Höhe gestatten.

Die zur Verwendung kommenden Schienen müssen aus Stahl gefertigt sein.**)

Die Schienengleise dürfen nur in gleicher Höhe mit der Pflasteroberfläche angelegt werden und müssen sich dem Straßenprofil anschließen. Im Uebrigen müssen die Schienen ein solches Profil haben, daß eine Gefahr für die Fußgänger oder ein Einklemmen der Straßenfuhrwerke, sowie der Stollen der Pferdehufeisen oder eine anderweite Gefährdung des Fuhrwerksverkehrs nicht eintreten kann.

In denjenigen Straßen, in welchen die Gleise nicht in der Mitte der Fahrbahn liegen, muß die dem Bordstein zunächst gelegene Schiene mindestens 1,5 cm tiefer liegen, als die andere zu demselben Gleis gehörige Schiene.

Die dem Bordstein zunächst gelegene Schiene muß mindestens 6 cm tiefer liegen als die Oberkante des Bordsteins, widrigenfalls staatsseitig auf Kosten der Gesellschaft eine Höherlegung des fraglichen Trottoirs vorgenommen wird und die durch die Erhöhung des Trottoirs erforderlich werdenden Veränderungen an Hauseingängen, Kellerluken 2c. der Gesellschaft zur Last fallen.

C. Für eine genügende Abwässerung der Gleise ist Seitens der Gesellschaft Sorge zu tragen.

7.

Die Gesellschaft hat alle Kosten von Aenderungen der Straßen, Gräben, Brücken, Kanäle, sowie die Kosten aller der Pflasterungen zu übernehmen, welche nach den vorstehenden Bestimmungen erforderlich oder bei Anlage oder Betrieb der Bahn nach Ermessen der Aufsichtsbehörde sich künftig als erforderlich erweisen sollten. Alle Röhren, Kanäle, Wasserleitungen, Telegraphenleitungen und andere unterirdische Anlagen müssen geschont werden. Die durch die Anlegung oder den Betrieb der Bahn an solchen Anlagen verursachten Schäden fallen der Gesellschaft zur Last.

Alle derartigen Anlagen, deren Unterhaltung nach Fertigstellung dem Staate obliegt, werden von den betreffenden Staatsbehörden auf Kosten der Gesellschaft ausgeführt, wobei Anlagen älterer Construktion nach neuen Systemen umgeändert werden können.

---

*) Nach den jetzigen Konzessionsbedingungen hat die Gesellschaft, sowohl bei staatsseitiger Neupflasterung als bei Reparaturen und Reinhaltung, nur für den Raum zwischen den Schienen und für 0,5 pm außerhalb jeden Meters der Schienenstrecke zu sorgen. Diese Pflicht wird später (cf 9 der Bedingungen) auf volle drei Meter Straßenbreite ausgedehnt. Es scheint aber billig, bei der an sich für die Gesellschaft kostspieligen Verlegung der Bahn in die Mitte der Fahrbahn der Schwachhauser Chaussee zunächst noch die alten Bedingungen maßgebend bleiben zu lassen.

**) Die Gesellschaft beabsichtigt den Oberbau ihrer Bahn nach dem System Böttcher neu zu konstruiren. Das betreffende System hat sich auf einem kleinen Theile der Bahn praktisch bewährt. Dasselbe auf Verantwortung der Gesellschaft zuzulassen, scheint um so unbedenklicher, als die Gesellschaft und die von derselben bestellte Kaution konzessionsgemäß dafür haften, daß die durch die Bahn in Anspruch genommene Straßenstrecke sich stets in gutem Zustande befindet und jederzeit von Fuhrwerken aller Art benutzt werden kann. Damit ist das öffentliche Verkehrsinteresse gewahrt.

8.

Zu den Kosten des für die wünschenswerthe Verbreiterung der Straße erforderlichen gänzlichen oder theilweisen Ankaufs der Häuser Catharinenstraße 16, Schüsselkorb 29, 30, 31 und 32 trägt die Gesellschaft ℳ. 80 000 in der Weise bei, daß sie die dem Staate für den gedachten Zweck erwachsenden Kosten bis zum Betrage von ℳ. 80 000 vom Tage der Zahlung an mit 4 % verzinst und innerhalb 20 Jahre, und sofern beim Ankauf nicht mehr volle 20 Konzessionsjahre laufen sollten, innerhalb der Konzessionszeit (§ 1) vermittelst gleicher jährlicher Ratenzahlungen amortisirt.

9.

Die Gesellschaft hat die Gleisanlagen und die Pflasterbahn in einer Entfernung von 1,50 m von der Gleismitte zu beiden Seiten der Gleise stets in gutem Zustande zu erhalten und zu reinigen, insbesondere Schmutz, Schnee und Eismassen mit thunlichster Beschleunigung von der Bahn und von der Straße fortzuschaffen. Allen bezüglichen Anordnungen der Aufsichtsbehörde ist sofort Folge zu leisten.

Werden Erhöhungen, Umlegungen oder sonstige Veränderungen der von der Pferdebahn berührten Straßen beliebt, so sind die in Folge derselben erforderlichen Veränderungen des Bahnkörpers von der Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

10.

Die Aufsichtsbehörde ist befugt, falls die Gesellschaft säumig ist und nach geschehener Androhung nicht sofort Folge leistet, die für alle der Gesellschaft obliegenden Aufgaben erforderlichen Arbeiten auf Kosten der Gesellschaft durch Staatsbaubeamte oder andere dritte Personen ausführen zu lassen. Außerdem steht ihr das Recht zu, die Befolgung ihrer Anordnungen durch Geldstrafen in unbeschränkter Höhe zu erzwingen.

11.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, allen auf die Bahn und deren Betrieb einschließlich des Betriebspersonals bezüglichen, aus Gründen der Bau-, Sicherheits-, Gesundheits- und Straßenpolizei für nothwendig erachteten Anordnungen der Aufsichtsbehörde Folge zu leisten.*) Im „Schüsselkorb" darf auf der Strecke von der Catharinenstraße bis zur Museumstraße vor Verbreiterung der Straße nur im Schritt gefahren werden.

12.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt die Maximalsätze des Fahrtarifs.

Bis auf weitere Vereinbarung zwischen der Aufsichtsbehörde und der Gesellschaft darf an Fahrgeld für jedes volle Kilometer der anzulegenden Bahnstrecken höchstens sieben Pfennige berechnet werden.

13.

Die Aufsichtsbehörde wird Vorschriften erlassen, durch welche der Betrieb auf den Schienen gegen Störung durch anderweiten Verkehr — Fußgänger, Reiter, Wagen, Vieh ꝛc. — in geeigneter Weise gesichert wird.

Wenn künftig zur Ausführung von Straßenanlagen, Kanalanlagen, Röhrenlegungen, Anschlüssen an Gas-, Wasserleitungs- und Telegraphenanlagen oder anderen von öffentlichen Behörden verfügten Arbeiten oder bei zufälligen Verkehrsstörungen die Benutzung des Bahnkörpers unterbrochen, beziehungsweise der Abbruch des Oberbaus erforderlich wird, so ist die Gesellschaft dies zu dulden und die erforderlichen Reparaturen der Bahn auf ihre Kosten vorzunehmen verpflichtet. Ein Anspruch auf Entschädigung wegen Unterbrechung des Betriebes findet in solchen Fällen nicht statt.

*) Statt der detaillirten Bestimmungen der früheren Konzession sind die Vorschriften des § 10 eingefügt, welche zum Einschreiten bei Mängeln des Betriebes, des Materials und des Personals ausreichen.

14.

Polizeibeamte und Straßenbaubeamte werden unentgeltlich befördert, wenn sie die Bahn auf dienstlichen Wegen benutzen.

15.

Sollten im Bezirke der Stadt Bremen und des Landgebiets derselben während des Laufes dieser Konzession weitere Pferdebahnen gestattet werden, so ist die Gesellschaft verbunden, auf Verfügung des Senats andern Unternehmern die Kreuzung, den Anschluß, sowie die Mitbenutzung kurzer Strecken der von ihr angelegten Bahn unter den vom Senate bestimmten Bedingungen und gegen vom Senate endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges festzustellende Vergütung zu gestatten. Dasselbe gilt in Betreff der Kreuzung, des Anschlusses und der Mitbenutzung von Strecken der Bahn durch andere bereits jetzt konzessionirte Pferdebahnen.

16.

Die Gesellschaft bleibt beim Betriebe der Bahn von Brücken- und Weggeld befreit.

17.

Zur Sicherung aller der Gesellschaft nach Maßgabe dieser Konzession, insbesondere auch nach § 8 obliegenden Verpflichtungen hat die Gesellschaft eine Kaution von ℳ 25 000 binnen vier Wochen nach Ertheilung der Konzession zu bestellen. Die Kaution ist, sofern dieselbe in Anspruch genommen werden muß, sofort wieder auf ihren Vollbestand von ℳ 25 000 Seitens der Gesellschaft zu erhöhen. Sofern die Kaution durch Hinterlegung von Werthpapieren geleistet wird, ist die Generalkasse berechtigt, die Papiere behufs Deckung von Zahlungen an den Staat, welche der Gesellschaft nach Verfügung der zuständigen Behörde obliegen und welche nicht anderweit berichtigt werden, ohne Weiteres zum Marktpreise zu verkaufen.

18.

Sowohl während des Laufes der Konzession als nach Ablauf derselben darf das Material des Pferdebahnkörpers nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde und nach vorgängiger Sicherstellung der Wiederherstellung des Straßenpflasters aus dem Straßenkörper entfernt werden.

19.

Die Konzession in Betreff der Strecke Börse-Herdenthor kann innerhalb der ersten drei Jahre nach Ertheilung derselben ohne Entschädigung zurückgenommen werden, wenn nach dem Ermessen des Senats der Betrieb mit Rücksicht auf die Enge der zwischen Catharinenstraße und Museumstraße befindlichen Straßenstrecke bedenklich erscheint. Wird diese Zurücknahme verfügt, so endet die in Betreff der weiteren Bahnanlage Bremen-Horn ertheilte Konzession mit dem Jahre 1896. Andererseits erlöschen mit der Zurücknahme die der Gesellschaft nach § 8 obliegenden Verpflichtungen.

Abgesehen von diesem Falle kann die Konzession ohne Weiteres und ohne Entschädigung zurückgezogen werden, wenn

a. die in § 17 erwähnte Kaution nicht rechtzeitig hinterlegt ist,
b. die Bahn nicht bis zum festgesetzten Zeitpunkte in Gemäßheit von § 4 dieser Bedingungen erneuert ist,
c. der Betrieb, abgesehen von höherer Gewalt oder von Verfügungen der Behörden, mindestens vier Wochen lang unterbrochen ist, oder
d. die Gesellschaft nach Ermessen des Senats wesentliche Verpflichtungen ungeachtet wiederholter schriftlicher Mahnung unerfüllt gelassen, namentlich wenn sie mehrfach, abgesehen von höherer Gewalt oder Verfügung der Behörden, den Bahnbetrieb unterbrochen hat, oder
e. wenn nach Entscheidung des Senats überwiegende Gründe des öffentlichen Interesse die Aufhebung der Bahn oder die Einstellung des Betriebes erforderlich machen.

Derartige Gründe des öffentlichen Interesse berechtigen den Senat auch nach seinem Ermessen die Verlegung eines Theils der Bahn in eine andere Straße, namentlich die gänzliche oder zeitweise Schließung des Betriebes über eine oder mehrere der für den Betrieb in Anspruch genommenen Brücken zu bestimmen.

20.

In den Fällen des § 19 b, c, d, geht das Eigenthum der als Kaution hinterlegten Papiere beziehungsweise der Betrag der anderweit bestellten Kaution als Konventionalstrafe an den Staat über. Ferner steht dem Senate im Falle einer Zurücknahme der Konzession ebenso wie beim Ablauf der Konzessionszeit die Wahl und die Entscheidung zu, ob die Gesellschaft die Bahn aufnehmen, das Material behalten und den Straßenkörper auf ihre Kosten ordnungsmäßig wieder herstellen soll, oder ob die Bahn in dem Zustande in welchem sie sich befindet, gegen Ersatz des Verkaufswerthes des Materials (ausschließlich des Pflastermaterials) vom Staate übernommen werden soll.

In letzterem Falle ist der Verkaufswerth des Materials, jedoch ohne die Herstellungskosten des Bahnkörpers nach Maßgabe des Zustandes und der Preise zur Zeit der Uebernahme von drei Taxatoren zu schätzen, deren einen die Aufsichtsbehörde, deren andern die Gesellschaft und deren dritten der Präsident des Landgerichts Bremen ernennt.

21.

Die Uebertragung der Konzession auf andere Personen, insbesondere eine Aktiengesellschaft, ist von der Genehmigung des Senats abhängig. Es wird die Genehmigung nur ertheilt werden, wenn die Kaution (17) belassen oder durch eine anderweite gleich gute Sicherheit ersetzt wird.

22.

Die durch die Konzession entstehenden Kosten trägt die Gesellschaft allein.

23.

Wenn die Gesellschaft sich durch Verfügungen der Aufsichtsbehörde beschwert erachtet, so steht ihr eine binnen acht Tagen an den Senat zu richtende Beschwerde zu. Der Senat entscheidet endgültig mit Ausschluß des Rechtweges.

2. Revision der Bauordnung.

Der Senat erklärt sich, indem er im Uebrigen dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 29. November v. J. beitritt, zu den nachstehend bezeichneten Paragraphen wie folgt:

Zu 2 des Beschlusses der Bürgerschaft hat sich im Interesse der Uebersichtlichkeit und Vereinfachung eine geringfügige Modifikation der Grenzen des engeren Landgebietes in § 1 a als zweckmäßig ergeben und beantragt der Senat denselben wie folgt zu fassen:

> Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet a, der Ausdruck engeres Landgebiet denjenigen der Stadt zunächst liegenden Theil des Landgebietes, welcher am rechten Weserufer in dem angehefteten Plan durch die mit den Buchstaben a—g bezeichneten Linien von den übrigen Gebietstheilen abgegrenzt, beziehungsweise von der Weser, der Landesgrenze gegen Preußen, der Vahrster Landstraße, der Horner Heerstraße, der Venlo-Hamburger Eisenbahn bis zum Kuhgraben und der durch die gradlinige Verlängerung derselben von der Utbremer Grenze bis zur Weser sich ergebenden Linie umgrenzt, am linken Weserufer in dem angehefteten Plan durch die mit den Buchstaben g bis n bezeichneten Linien von den übrigen Gebietstheilen abgegrenzt, beziehungsweise von der Warthurmer Heerstraße und dem Hempenweg umgrenzt ist.

Des Zusatzes der Bürgerschaft würde es alsdann nicht bedürfen.

Zu 6 beantragt der Senat den von der Bürgerschaft beschlossenen Zusatz in § 2 wie folgt zu fassen:

> der Landherr kann mit Genehmigung des Senats im Verordnungswege einzelne der ihm zustehenden Befugnisse widerruflich auf die Gemeindevorsteher übertragen,

Zu 7 beantragt der Senat zu § 3 g den letzten Satz dahin zu fassen „soweit letztere nicht von Deichverbänden, Entwässerungs- und Bewässerungsgenossenschaften hergestellt werden."

Zu 8 empfiehlt sich in dem beantragten Zusatz zu § 3 h, der Ausdrucksweise des Entwurfes entsprechend, „Baupolizeibehörde" statt „Polizeibehörde" zu sagen.

Zu 11 erklärt sich der Senat mit der Streichung des § 4 k einverstanden, vermag jedoch den zu § 4 beantragten neuen Absatz 1 nicht anzunehmen, da die rücksichtlich der kleineren Bauwerke zulässigen Ausnahmebestimmungen in den §§ 39, 59, 72 vorgesehen sind, im Uebrigen das öffentliche Interesse bei denselben nach Maßgabe des § 3, insbesondere unter d 1—4, sichergestellt bleiben muß.

Zu 14 empfiehlt der Senat an Stelle des Antrages der Bürgerschaft einen Zusatz in § 8 wie folgt:

> Innerhalb vierzehn Tage nach Einbringung eines Bauantrags hat die Baupolizeibehörde dem Antragsteller ihre Entscheidung oder eine Mittheilung darüber zugehen zu lassen, weshalb die Entscheidung noch nicht erfolgen könne.

Zu 15 beantragt er in dem zum § 10 beantragten Zusatz eine Fristbestimmung von vierzehn Tagen statt der beantragten acht Tage, da so kurze Fristen schwerlich eingehalten werden können; auch würde dieser Zusatz nicht hinter Absatz 1, sondern hinter Absatz 5 aufzunehmen sein.

Außerdem empfiehlt sich in dem zum dritten Absatz beantragten Zusatz die Einschaltung des Wortes „mindestens" vor: „12 cm."

Zu 17 und 19 empfiehlt sich statt des Wortes „Landkreis" zu sagen: „Landgebiet", desgleichen statt des Vorschlages der Bürgerschaft in § 13 hinter: „Staatsbehörden" der Zusatz: „sowie Schul- und Kirchenbauten der bremischen Gemeinden," da nicht beabsichtigt sein kann, die Gebührenfreiheit der Schul- und Kirchenbauten auf das Landgebiet zu beschränken, andrerseits aber auf Privat-Schulbauten zu erstrecken.

Zu 20 beantragt der Senat die Beibehaltung des § 14 des Entwurfs. Derselbe entspricht dem zweiten Absatz des § 3 der jetzigen Bauordnung, abgesehen von dem dritten Absatz des Entwurfs, welcher der Baupolizeibehörde ausreichende Gelegenheit für die Wahrnehmung öffentlicher Interessen bietet, so weit es dessen mit Rücksicht auf die Verantwortlichkeit der Baubeamten bedarf. Für eine Aenderung der bestehenden Vorschriften liegt mithin ein Bedürfniß nicht vor. Die außerordentliche Vermehrung der Geschäfte des Baukommissärs, die Erschwerung des Geschäftsganges bei Erledigung der öffentlichen Bausachen, die Gefahr eintretender Competenzconflicte, welche durch die Streichung des § 14 herbeigeführt werden würde, geben zu Bedenken Veranlassung, welche dieselbe völlig unthunlich machen.

Zu 29 empfiehlt der Senat den Zusatz zu § 17 wie folgt zu fassen: „Die Behörde hat innerhalb vier Wochen nach eingereichter Schätzung ihre Erklärung den Betheiligten schriftlich mitzutheilen."

Zu 35 beantragt der Senat den letzten Absatz des § 35 zu fassen: „Auf dieser Fläche ruht die Last des Nichtbebauens, so lange das in Fachwerk hergestellte Gebäude vorhanden ist."

Zu 36 kann der Senat auf die Einschaltung des Wortes: „bewohnbares" in § 36, Absatz b Zeile 2, nicht eingehen, wie denn die Bestimmung des Entwurfes der geltenden Vorschrift des § 6 b, Absatz 3, der jetzigen Bauordnung entspricht. Mit Rücksicht auf die Feuersicherheit und Dauerhaftigkeit einstöckiger

Wohnhäuser ist nach dem Bericht der Techniker die Stärke der Umfassungsmauern von 22 cm und der Trennungswände von 11 cm für die Zulässigkeit von Kellergeschossen nicht ausreichend.

Zu 42 giebt der Senat anheim, in der von der Bürgerschaft vorgeschlagenen Fassung des § 48 im ersten Absatz die Worte: „Diese Bestimmung gilt nicht nur für Neubauten, sondern auch in der Regel bei der Erneuerung vorerwähnter Anlagen" zu streichen und folgeweise im Schlußsatz des ersten Absatzes statt „dieselbe" zu sagen: „diese Bestimmung"; sodann aber im dritten Absatz statt: „diese Bestimmung gilt" zu sagen: „diese Bestimmungen gelten".

Zu 44 lehnt der Senat die Aufnahme von Dachpappe in § 53 unter die gesetzlich ohne Weiteres als feuersicher geltenden Deckmaterialien ab, da Dachpappe von zu verschiedenartiger Qualität vorkommt, als daß die Baupolizeibehörde umhin könnte, im einzelnen Fall eine Prüfung zu veranlassen, ob die zu Deckmaterial bestimmte Dachpappe von hinlänglich feuersicherer Qualität sei. Es versteht sich von selbst, daß nicht etwa beabsichtigt sein kann, die Dachpappe als Deckmaterial ganz auszuschließen.

Zu 45 vermag der Senat auf die durch die beantragte Streichung des Wortes „weiteren" in der ersten Zeile des fünften Absatzes in § 53 eintretende Erstreckung der jetzt für das weitere Landgebiet bestehenden Ausnahmebestimmungen des § 6 b der Landbauordnung in Betreff der Reit- und Strohdächer auf das engere Landgebiet nicht einzugehen. In Consequenz des Ausschlusses des weiteren Landgebietes von dem Geltungsgebiet des jetzigen Entwurfes muß vielmehr der fünfte Absatz, wie der Senat beantragt, ganz gestrichen werden.

Auch zu 47 lehnt der Senat die vorgeschlagenen Ausnahmebestimmungen in § 53 unter Bezugnahme auf seine Erklärung zu 11 ab.

Zu 48 erachtet der Senat es als selbstverständlich, daß die Behörden bei der Anwendung und Auslegung des § 53 die Eigenthümer nicht weiter beschränken werden, als das öffentliche Interesse es erfordert.

Zu 58 erklärt der Senat mit den von der Bürgerschaft zu § 58 e beantragten Zusätzen sich einverstanden, jedoch mit der Maßgabe, daß hinter den einzuschaltenden Worten „unter besonderen Umständen" der Satz „falls nach Ermessen der Behörde die Größe oder bauliche Einrichtung des Lagerhauses dies erforderlich macht" hinzugefügt werde.

Zu 59 vermag der Senat auf die von der Bürgerschaft vorgeschlagene Fassung des letzten Satzes in Absatz d des § 60 nicht einzugehen, da der Zulassung der Miethwohnungen in Hintergebäuden nach den Erfahrungen anderer Städte nicht blos in gesundheitlicher und feuerpolizeilicher Hinsicht, sondern auch mit Rücksicht auf die Strafpolizei und die Handhabung kommunaler Einrichtungen schwere Bedenken entgegenstehen.

Zu 60 ist der Senat mit dem von der Bürgerschaft zu § 71 beantragten Zusatze einverstanden, falls demselben hinzugefügt wird: „wenn nach Ermessen der Behörde die Anlagen feuergefährlich sind."

Zu 61 ist der Senat einverstanden, daß in § 73 d des Entwurfes in der dritten Zeile statt „40 cm" und „50 cm" gesetzt werde: „45 cm" und „51 cm", muß aber auf Grund eines nochmaligen Gutachtens der Bautechniker die übrigen Aenderungsvorschläge beanstanden. Nach Maßgabe des Entwurfes erhalten darnach die Schornsteine eine für Reinigung und Zug ausreichende Größe, während andernfalls diese unnütz gesteigert und durch einen zu großen Querschnitt das Einströmen kalter Luft zu sehr befördert wird.

Zu 66—69 beantragt der Senat die Streichung des § 114. Es bleibt dann Sache der Polizeibehörden in ihrer Eigenschaft als Medizinalämter in den vorkommenden einzelnen Fällen auf Grund des § 13 der Medizinalordnung vom 2. August 1878 die zur Abstellung gesundheitsschädlicher Beschaffenheit etwa erforderlichen Einrichtungen vorzuschreiben und zwar sowohl bei neuen als auch bei bestehenden Anlagen.

Zu 71 empfiehlt der Senat den von der Bürgerschaft beantragten Zusatz zu fassen „neu herzustellende".

Zu 72 lehnt der Senat den beantragten Zusatz 1 zu § 117 in Zeile 1: „in der Stadt", ab, ist aber einverstanden mit einer Bestimmung dahin: „im Landgebiet kann der Landherr Ausnahmen zulassen."

Zu 75 beantragt der Senat dem § 136 den von der Bürgerschaft beantragten Zusatz als dritten Absatz hinzuzufügen in der Fassung: „Falls der Unternehmer die Straße in der verlangten größeren Breite nicht ausführen will, ist er berechtigt, seinen Antrag auf Anlegung der Straße zurückzunehmen."

Zu 76 kann der Senat in § 137, nachdem die Deputation eine Frist von drei Monaten vorgeschlagen hatte, auf die fernere Fristerstreckung von sechs auf neun Monate nicht eingehen, da dafür ein Bedürfniß nicht vorliegt, vielmehr unter Umständen Unzuträglichkeiten zu besorgen sein würden.

Zu 79 beantragt der Senat statt des von der Bürgerschaft beschlossenen Zusatzes dem §150 hinzuzufügen: „DieBeiträge sind hinsichtlich der Befriedigung aus der Immobiliarmasse den in § 147 unter 5 der Erbe- und Handfestenordnung aufgeführten Steuern und Beiträgen gleichgestellt."

In § 143 ist es nothwendig, statt der Worte: „ein gesetzlich festgestellter", zu sagen: „der durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 22/28. Juli 1874 festgestellte" Straßenplan, damit demselben Gesetzeskraft erhalten bleibe, mit Rücksicht darauf, daß laut § 164 unter 13 das Gesetz vom 31. Juli 1874 aufgehoben werden soll.

Zu § 145 beantragt der Senat zur Beseitigung etwaiger Zweifel dem zweiten Absatz hinzuzufügen: „oder wenn dasselbe mit einem bereits bebauten Grundstücke verbunden und gebäudesteuerpflichtig (Vorhof, Hofraum, Lagerplatz, Lustgarten) wird."

Zu 82 beantragt der Senat den Eingang des § 164 wie folgt zu fassen: „Vorbehältlich der Bestimmung des § 163 werden für die Stadt und das engere Landgebiet alle diesem Gesetz entgegenstehenden früheren Gesetze und Verordnungen aufgehoben, namentlich:"

Den Beschluß der Bürgerschaft, das ganze Gesetz nach Ablauf von fünf Jahren einer Revision zu unterziehen, glaubt der Senat beanstanden zu müssen. Für eine so umfassende Revision werden innerhalb eines so kurzen Zeitraumes schwerlich bereits die erforderlichen Erfahrungen gewonnen sein, während etwa wünschenswerthe Aenderungen einzelner Bestimmungen, insoweit dieselben sich nicht bewähren sollten, auch ohne eine allgemeine Revision vorgenommen werden können.

Der Senat sieht hiernach der weiteren Erklärung der Bürgerschaft entgegen.