

Mitteilung des Senats

vom 23. Februar 1910.

Ausbildung der Schwachhauser Chaussee.

Die Baudeputation, Abteilung Wegbau, und die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, haben über diesen Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputationen zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Senat und Bürgerschaft haben unterm 26./24. März v. Js. (Verhdlgn. S. 303, 305) beschlossen, die Schwachhauser Chaussee von der Umlandstraße bis zur Friedhofstraße in einer Breite von 10 m unter Verwendung von Stampfasphalt auszubilden; die Festsetzung des Querprofils für die Strecke von der Friedhofstraße bis zur Horner Chaussee war vorbehalten geblieben.

Bei wiederholter Durcharbeitung des Projektes ist der Deputation das Bedenken gekommen, ob angesichts der großen Bedeutung der Schwachhauser Chaussee und des immer wachsenden Verkehrs auf dieser Strecke die in Aussicht genommene Breite der Fahrbahn ausreichend sein werde. Unter Aufhebung des Radfahrweges würde sich eine Breite von 12,5 m erzielen lassen und dieses glaubt die Deputation nachträglich beantragen zu sollen. Hierdurch wird die Möglichkeit geschaffen, daß zwischen einem am Saumstein haltenden Wagen und einem gleichzeitig vorbeifahrenden Straßenbahnwagen gewöhnliches Fuhrwerk ungefährdet passieren kann. Im Ferneren kann diese Anordnung zur Folge haben, innerhalb der Straßenbahngleise Kleinpflaster zur Anwendung zu bringen, wodurch fraglos eine bedeutend billigere Unterhaltung des Pflasters, die dem Staate obliegt und eine weniger verkehrsstörende Unterhaltung der Gleisanlagen gewährleistet werden.

Hierzu ist zu bemerken, daß die Straßenbahn wegen eines doppelgleisigen Ausbaues auf der fraglichen Strecke Einwendungen erhoben hat, insofern innerhalb der Gleise Asphalt gelegt werden sollte. Wenn nach Ansicht der Deputation der § 8 des Vertrages mit der Straßenbahn derselben auch keine Handhabe für eine Ablehnung des zweiten Gleises bietet, so ist doch aus einem Streitverfahren eine erhebliche Verzögerung der so dringlichen Pflasterung der Schwachhauser Chaussee zu befürchten. Aber ganz abgesehen von dieser Frage sind die anderen Gründe so durchschlagend, daß die in Aussicht genommene Ausbildung gewählt werden sollte.

Die Mehrkosten für die Hinzunahme des Fahrradweges belaufen sich für die etwa zwei Kilometer lange Strecke auf 69 000 M., während durch die Auspflasterung der Gleise 16 900 M. erspart werden.

Den größeren Aufwendungen stehen so erhebliche Verkehrsvorteile gegenüber, daß es sich fraglos empfiehlt, der beantragten Ausbildung in 12,5 m Breite zuzustimmen.

Von der Friedhofstraße bis zur Scharnhorststraße wird die Fahrbahn in 10 m Breite mit Granitsteinpflaster unter Anordnung eines Fahrradweges auszubilden sein, auf eine Entfernung und Erneuerung der Baumreihe an der rechten Seite, von der Stadt aus, kann aus den im anliegenden Bericht ausgeführten Gründen nicht verzichtet werden.

Die Anwendung des gleichen Profils empfiehlt sich für die im Landgebiet gelegene Strecke; auch hier erweist sich eine teilweise Entfernung der rechtsseitigen Baumreihe als erforderlich. Die Kosten vermehren sich gegen die zum Budget beantragte Summe um 8000 M.

Indem die Deputation wegen der Einzelheiten auf den anliegenden Bericht der Tiefbauinspektion II und der Deich- und Wegbauinspektion ergebenst Bezug nimmt, beantragt sie, Senat und Bürgererschaft wollen unter Abänderung des Beschlusses vom 26./24. März 1909 die Ausbildung der Schwachhauser Chaussee in vorstehend vorgeschlagener Weise beschließen und die erforderlichen Mehrkosten von $M\ 69\ 000 - 16\ 900 = 52\ 100\ M$ auf das Budget der Baudeputation, Abteilung Tiefbau, $8000\ M$ auf das Budget der Baudeputation, Abteilung Wegbau, bewilligen.

Gleichzeitig würde die Bewilligung der bereits zum Budget 1910 beantragten $96\ 800\ M$ für die Strecke von der Bürgermeister-Smidtstraße bis Kirchbachstraße, $75\ 100\ M$ für die Strecke von der Friedhofstraße bis Scharnhorststraße auf das Budget der Baudeputation, Abteilung Tiefbau, und $98\ 000\ M$ für die Strecke von der Scharnhorststraße bis zur Horner Chaussee auf das Budget der Baudeputation, Abteilung Wegbau, auszusprechen sein.

Damit mit der Ausschreibung und Vergebung der Arbeiten ungesäumt vorgegangen werden kann, darf um baldige Beschlußfassung gebeten werden.

Die Baudeputation	Die Baudeputation
Abteilung Wegbau.	Abteilung Straßenbau.
(gez.) Buff. (gez.) Alchelis.	(gez.) Rassow. (gez.) W. Voettcher.

Unteranlage.

Bericht der Tiefbauinspektion II und der Deich- und Wegbauinspektion.

Erhaltenem Auftrage gemäß berichten wir auf Grund der Verhandlungen in der Baudeputation über das bei Neupflasterung der Schwachhauser Chaussee einzuhaltende Querprofil erneut folgendes:

Durch Beschluß von Senat und Bürgererschaft vom 26./24. März 1909 ist das Querprofil der Schwachhauser Chaussee von Uhländstraße bis Friedhofstraße in der Weise festgesetzt, daß zwischen den Baumreihen eine Fahrbahn von 10 m Breite mit Straßenbahndoppelgleisen in der Mitte, auf der einen Seite der Fahrbahn (links von der Stadt gesehen) ein besonderer Radfahrweg von etwa 2,5 m Breite und auf der anderen Seite der Fahrbahn ein Reitweg von etwa 3,0 m Breite mit niedrigem Saumstein, der das Befahren des entsprechend befestigten Reitweges gestattet, vorgesehen ist. Als Befestigung der Fahrbahn ist Stampfasphalt unter Einfassung der Straßenbahnschienen mit Hartholzstreifen vorgesehen. Dort, wo diese Anlagen zwischen den vorhandenen Baumreihen nicht Platz haben, ist die Verschiebung oder Neupflanzung einer Baumreihe beschlossen.

Die das genehmigte Profil veranschaulichende Zeichnung ist im Original wieder beigelegt.

Bei Genehmigung des Profils durch die Bürgererschaft ist gleichzeitig der Beschluß gefaßt, daß bei Fortführung der Neupflasterung über die Friedhofstraße hinaus das genehmigte Profil nicht ohne weiteres Geltung haben, sondern auf die Erhaltung des Baumbestandes Rücksicht genommen werden soll.

Das genehmigte Profil weist hinsichtlich der Fahrbahnbreite und der Anordnung der Straßenbahngleise in der Mitte die in Bremen für Straßen mit zwei Gleisen übliche Breite von 10 m auf. Mit dieser Breite ist wohl auszukommen, wie diese Ausführungen im Stadttinnern, wo die Breite auf das zulässigste Mindestmaß beschränkt werden muß, beweisen. Jedoch der bei besonderen Gelegenheiten sehr stark anschwellende Fuhrwerksverkehr auf der Schwachhauser Chaussee, der neben dem ziemlich erheblichen Lastwagenverkehr insbesondere schnell fahrende Fuhrwerke umfaßt, läßt eine reichlichere Bemessung der Fahrbahnbreite zweckmäßig erscheinen, insbesondere mit Rücksicht auf die mit Entwicklung der Stadt zu erwartende Zunahme des Verkehrs. Die größere Breite trägt auch zur besseren Erhaltung der Stampfasphaltdecke bei, weil das Spurfahren die gleichmäßige Abnutzung des Stampfasphaltes verhindert.

Für einen Straßenzug wie die Schwachhauser Chaussee ist es wünschenswert daß zwischen den Wagenkästen der Straßenbahn und dem benachbarten Saumstein Platz für zwei Fuhrwerke von gewöhnlicher Breitenabmessung mit ausreichendem Abstand von einander verbleibt und außerdem ein größerer Abstand zwischen den Wagenkästen der Straßenbahn und dem benachbarten Fuhrwerk zur Vermehrung der Sicherheit für aus- und einsteigende Fahrgäste der Straßenbahn.

Es empfiehlt sich deshalb zwischen den vorliegenden Forderungen und Wünschen ein Kompromiß zu schließen, dergestalt, daß der Radfahrweg fortgelassen, eine einheitliche Fahrbahn von 12,5 m Breite mit Straßenbahndoppelgleisen in der Mitte geschaffen und der Reitweg auf einer Seite der Fahrbahn untergebracht wird.

Der Radfahrverkehr ist zu bestimmten Zeiten in der Schwachhauser Chaussee ziemlich erheblich, die Weglassung des besonderen Radfahrweges wird jedoch in Kauf genommen werden können, wenn die Fahrbahn mit Stampfasphalt belegt wird und in ihrer Breite nicht auf das Mindestmaß beschränkt wird.

Für den Reitweg verbleibt eine Breite von etwa 3 m, die nur dort, wo die Bäume etwas unregelmäßig stehen, etwas geringer wird.

Die Fahrbahnbreite von 12,50 m kann einem lebhaften Fuhrwerks- und Straßenbahnverkehr ausreichend Rechnung tragen. Der Verkehr der Fahrgäste der Straßenbahn an den Haltestellen wird sich im allgemeinen ungefährlich abwickeln können. Das Vorbeifahren zweier Fuhrwerke an einem haltenden Straßenbahnwagen auf derselben Fahrbahnseite hat allerdings mit der hier allgemein bei Haltestellen zu beobachtenden Vorsicht zu geschehen.

Als Befestigungsart der Fahrbahn ist wie beschlossen, zu beiden Seiten der Gleisanlage, Stampfasphalt auf Betonunterlage beizubehalten, innerhalb der Gleise aber Kleinpflaster auf Steinschlag zu verwenden, wie es sich in der Woltmershauser Straße ausgezeichnet bewährt hat. Die Straßenbahnschienen sind mit Schlackensteinen einzufassen. Der Reitweg mit dem Saumstein nach der Fahrbahn wird so hergestellt, daß vor die Grundstücke vorfahrende, leichte Wagen ihn benutzen können.

Die Verwendung von Kleinpflaster usw. auf Steinschlagunterbettung im Bereich der Straßenbahngleise hat den großen Vorteil für den allgemeinen Verkehr, daß Ausbesserungen an den Gleisen selbst, die mit zunehmendem Alter der Schienen unausbleiblich sind, sich einfacher bewerkstelligen lassen, als wenn die Schienen in Beton eingebettet sind und das anschließende und bei Ausbesserungen aufzunehmende Pflaster auf Betonunterlage steht, da der neuherzustellende Beton 2—3 Wochen erhärten muß, ehe der Verkehr darüber geleitet werden kann. Bei Steinschlagunterbettung der Gleise und des Pflasters kann Gleis und Pflaster sofort nach Beendigung der Ausbesserung dem Verkehr freigegeben werden.

Soweit die Ausbildung der Schwachhauser Chaussee von Uhlandstraße bis Friedhoffstraße. Von der Friedhoffstraße ab ist es zulässig, die Breite der Fahrbahn auf das übliche Maß von 10 m zu beschränken, weil durch die Riensbergerstraße ein großer Teil des Verkehrs und zwar der rasch fahrenden Luxusfuhrwerke abgelenkt wird. An Stelle des Asphaltpflasters kann wegen der von der Riensbergerstraße ab sich ändernden Verkehrsverhältnisse Granitsteinpflaster II. Sorte mit Fugenverguß auf Steinschlagbettung treten. Mit Rücksicht auf diese Befestigungsart und die Beschränkung in der Breite muß alsdann jedoch ein besonderer Radfahrweg vorgesehen werden, außerdem ist der Reitweg in angemessener Breite weiterzuführen.

Auf der Strecke im Stadtgebiet von Friedhoffstraße bis Scharnhorststraße ist nun der Abstand der vorhandenen Baumreihen unter sich und der Abstand der Baumreihe von der Straßenlinie auf der linken Seite (von der Stadt gesehen) sehr wechselnd. Fahrbahn, Radweg und Reitweg lassen sich daher nur in einer, den Verkehr wenig befriedigenden Weise unterbringen, wobei stets ein Teil des vorhandenen Baumbestandes beseitigt werden muß. Soll zur Schonung der Baumreihe auf der rechten Seite Radweg und Reitweg auf dieser Seite untergebracht werden, so müßte die Baumreihe auf der linken Seite von Nr. 210 ab bis zur Stadtgrenze verschoben werden, also etwa die Hälfte des Bestandes auf der linken Seite. Dabei wird der Radweg auf der anderen Seite

wegen der ungleichen Stellung der Baumreihe streckenweise recht eingeschränkt, während der Reitweg des wirkungsvollen Abchlusses gegen den Fußweg, wie sie eine Baumreihe gewährt, entbehrt. Die Möglichkeit, vor den Grundstücken auf der rechten Seite vorzufahren, wird durch den Radweg und Reitweg in unzulässiger Weise beschränkt.

Es empfiehlt sich für diese Strecke der Schwachhauser Chaussee das von Senat und Bürgerschaft für die Strecke von Uhlandstraße bis Friedhofstraße genehmigte Profil vorzusehen mit der Maßgabe, daß statt Stampfasphalt Granitpflaster verwendet wird und die Baumreihe auf der rechten Straßenseite (von der Stadt gesehen) erneuert wird.

Auf der etwa 600 m langen Strecke im Landgebiet von der Scharnhorststraße bis zu der im Jahre 1909 regulierten Horner Chaussee ließe sich die Fahrbahn in der erforderlichen Breite von 10 m unter Erhaltung beider Baumreihen nur auf knapp der halben Strecke von der Scharnhorststraße bis zum Sandersweg durchführen, und müßte auf der weiteren Strecke zu 9,50 bzw. 9,00 m bemessen werden. Zudem würden Reit- und Radfahrweg mit wechselnden Breitenabmessungen neben dem Fußweg auf der am meisten bebauten rechten Straßenseite (von der Stadt aus gesehen) anzulegen sein.

Ist schon die Anlage von Reit-, Radfahr- und Fußweg auf einer Seite der Fahrbahn im Interesse des Verkehrs als unzweckmäßig anzusehen, da sich Reiter und Radfahrer auf den durch keine Hindernisse getrennten nebeneinander liegenden Wegen sehr leicht lästig fallen, und für die Anlieger und Spaziergänger die Benutzung der auf der weit entfernt liegenden Fahrbahn haltenden Wagen sehr unbequem ist, so muß die Einengung der Fahrbahn auf weniger als 10 m für die zu regulierende Strecke als unzulässig betrachtet werden, da sie für den zeitweilig — z. B. bei Rennen — sehr stark anschwellenden Verkehr auf der Schwachhauser Chaussee nicht genügt und das Vorbeifahren von breit beladenen Hen- und Strohwagen an den Straßenbahnwagen erschwert.

Das im Stadtgebiet von der Friedhofstraße bis zur Scharnhorststraße empfohlene Profil und dessen Ausgestaltung sind auch für die im Landgebiet gelegene Strecke der Schwachhauser Chaussee das Gegebene. Die Durchführung der Regulierung im einzelnen ist aus dem beigelegten Lageplan nebst Querprofilen ersichtlich.

Die rechtsseitige Baumreihe, deren Beseitigung auch von einem Teil der Anlieger in einer Eingabe vom 9. September 1909 mit Rücksicht darauf, daß die sehr dicht gepflanzten Bäume die Straße in einem dauernd feuchten Zustand erhalten, und deren Verschwinden wegen der dichten Bepflanzung der anliegenden Parks kaum bemerkt werden würde, gewünscht wird, würde durch eine neue zwischen Reit- und Fußweg zu pflanzende Baumreihe ersetzt werden. Die bereits annähernd in der neu herzustellenden Baumlinie stehenden Bäume, besonders die herrlichen alten Platanen und Linden auf der von Rickmers Reismühlen A. G. abzutretenden Grundfläche, sollen auch da erhalten werden, wo sie das Profil des Fuß- oder Reitweges etwas einengen.

Hinsichtlich der Kosten ist folgendes zu bemerken:

Im Stadtgebiet:

Bewilligt sind auf Grund des von Senat und Bürgerschaft genehmigten Profils für die Strecke

- | | | | | |
|--|---------------|-------|---------|--------|
| 1) Kirchbachstraße—Friedhofstraße. | Budget 1908/9 | | M | 84 000 |
| 2) Uhlandstraße—Bürgermeister-Smidtstraße. | Budget 1909 | „ | 121 100 | |

und zum Budget 1910 beantragt für die Strecke

- | | | | | |
|--|-------|---|--------|----------|
| 3) Bürgermeister-Smidtstraße—Kirchbachstraße | | „ | 96 800 | |
| 4) Friedhofstraße—Scharnhorststraße | | „ | 75 100 | |
| | | | M | 377 000. |

Durch die Verbreiterung der Jahrbahn auf 12,50 m vermehren sich die bewilligten oder beantragten Kosten für die Strecke

1 u. 2)	um 47 000 M
3)	" 22 000 "
	<u>69 000 M</u>

und vermindern sich die Kosten durch Verwendung von Kleinpflaster zwischen den Straßenbahnschienen für die Strecke

1 u. 2)	um 11 400 M
3)	" 5 500 "
	<u>16 900 M</u>

so daß für die Strecken 1 und 2 47 000 M — 11 400 M = 35 600 M Mehrbedarf eintritt und für die Strecke 3 insgesamt 113 300 M statt 96 800 M zur Tracht kommen.

Im Landgebiet:

(Einmündung der Scharnhorststraße bis Horner Chaussee.)

Durch die Anordnung eines beiderseitigen 3,00 m anstatt 1,50 m breiten Fußwegbelages und die Abtrennung des Reitweges vom Fußweg durch einen Saumstein, deren Ausführung mit Rücksicht auf die gleichmäßige Ausgestaltung des Profils auf der ganzen neu zu regulierenden Strecke geboten erscheint, vermehren sich die Kosten um 8000 M, so daß die zum Budget des Wegbaues für 1910 beantragte Summe von 98 000 M auf 106 000 M zu erhöhen wäre.

Um die Ausschreibung und Vergebung der Arbeiten baldmöglichst veranlassen, dadurch niedrigere Preise erzielen und die Arbeiten zeitig in Angriff nehmen zu können, empfiehlt es sich, eine Entscheidung über die Ausführung der Regulierung schon jetzt herbeizuführen.

Die Deich- und Wegbauinspektion: Die Tiefbauinspektion II:
(gez.) **F. v. Gebhardt.** (gez.) **Günther.**

Mit den Vorschlägen in allen Teilen einverstanden.

Die Baudirektion, Abteilung Tiefbau:
(gez.) **Graepel.**

Die erste und wichtigste Aufgabe der Verwaltung ist die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.

Die zweite Aufgabe ist die Förderung der öffentlichen Wohlfahrt und die Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung.

Die dritte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Finanzen und die Sicherstellung der öffentlichen Einnahmen.

Die vierte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Angelegenheiten und die Sicherstellung der öffentlichen Interessen.

Die fünfte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Dienstleistungen und die Sicherstellung der öffentlichen Versorgung.

Die sechste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Einrichtungen und die Sicherstellung der öffentlichen Infrastruktur.

Die siebte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die achte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die neunte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die zehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die elfte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die zwölfte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die dreizehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die vierzehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die fünfzehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die sechzehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die siebzehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die achtzehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die neunzehnte Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die zwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die einundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die zweiundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die dreiundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die vierundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die fünfundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die sechsundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die siebenundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die achtundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die neunundzwanzigste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.

Die hundertste Aufgabe ist die Verwaltung der öffentlichen Verwaltungen und die Sicherstellung der öffentlichen Verwaltung.