

Mitteilung des Senats

vom 1. Juli 1910.

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

Dem Senate hat sein Kommissar in Eisenbahnangelegenheiten das Nachstehende berichtet:

„Am 19. Februar 1902 hat die Bürgerschaft beschlossen, den Senat zu ersuchen, mit der Königlich Preussischen Regierung Verhandlungen anzuknüpfen, um die Niveau-Überführung der Bremen-Hannoverschen Eisenbahn über die Hastedter Chaussee in eine Unterführung der letzteren umzuwandeln (Verhdsln. 1902 S. 164).

Als dieser Beschluß gefaßt wurde, waren bereits Verhandlungen im Gange, um den bedenklichen Verkehrsverhältnissen auf dem Planübergang der Hastedter Chaussee über die Staatsbahn abzuwehren. Nachdem anfänglich eisenbahnseitig in Aussicht genommen war, zur Verbesserung des bestehenden Zustandes eine westlich von der Hauptbahn herzustellende Parallelstraße zwischen dem erwähnten Planübergang und der Verdener Chaussee, jedoch unter Belassung des Planüberganges der Hastedter Chaussee, anzulegen, überzeugte man sich bei den weiteren Verhandlungen davon, daß damit nur für kurze Zeit eine Entlastung der Übergänge der Hastedter- und der Verdener-Landstraße beim Bahnhof Sebaldsbrück, nicht aber eine Beseitigung des bestehenden mangelhaften Zustandes erreicht werden könne, letztere vielmehr nur durch die Aufhebung der Planübergänge zu erzielen sei.

Bei der Bearbeitung der Projekte ergab sich, daß für die Hastedter Chaussee statt des Niveauüberganges nicht eine Überführung, sondern nur eine Unterführung in Frage kommen könne, und daß zu deren Herstellung und zwar insbesondere zur Gewinnung der lichten Höhe der Unterführung eine Hebung der Bahngelände unerlässlich sei. Es ergab sich ferner, daß die Unterführung der Hastedter Chaussee zweckmäßigerweise nicht für sich allein zu erledigen sei, sondern daß es sich dringend empfehle, das Projekt auf die Umgestaltung des nördlich und des südlich belegenen Planübergangs zu erstrecken. Über die Ausführung des demgemäß entworfenen Projekts ist nach längeren Verhandlungen mit der Königl. Eisenbahndirektion Hannover der anliegende Vertrag abgeschlossen worden.

Anlage 1.
Anlagen 2 u. 3.

Das in den beigegeführten zwei Blatt Zeichnungen vorliegende Projekt umfaßt an Arbeiten und Anlagen:

- die Herstellung einer Unterführung der Hastedter Chaussee in 18 m Breite,
- die Aufhebung des beim Bahnhof Sebaldsbrück befindlichen Planübergangs, an dessen Stelle ein Fußwegtunnel tritt,
- die Aufhebung des im Zuge des Pferdewegenwegs liegenden Planübergangs, an dessen Stelle ebenfalls ein Fußwegtunnel erbaut wird,
- die Verbindung der Hastedter Chaussee mit der Verdener Chaussee durch eine neue Chausseestrecke westlich der Bahn,
- die Verbindung der Hastedter Chaussee mit dem Pferdewegenweg durch eine neue Straße östlich der Bahn,
- Erd- und Gleisarbeiten, Änderung an Bahnsteigen usw. infolge Höherlegung der Bahn von der Kreuzung der Hannoverschen mit der Osnabrücker Bahn bis zum Bahnhofe Sebaldsbrück,
- Änderungen der Hastedter Chaussee infolge ihrer Unterführung und Neupflasterung der umzuändernden Strecke.

Anlage 4.

Hierzu tritt noch das Erfordernis von Grunderwerb. Die Gesamtkosten dieser Arbeiten sind nach der beifolgenden überschläglichen Zusammenstellung auf 686 300 M berechnet. Mit der Königl. Eisenbahndirektion Hannover ist vereinbart, diese Kosten auf Bremen und den Preussischen Eisenbahnfiskus je zur Hälfte zu verteilen, nachdem der an Straßenbeiträgen

für Bremen wieder eingehende Betrag von 98 000 M von der Gesamtsumme zu Lasten Bremens vorweg abgezogen ist. Es verbleibt dann für Bremen und Preußen ein Anteil von je 294 150 M. Die Halbierung der Kosten wird vorgeschlagen, weil man sich vergegenwärtigte, daß, wenngleich es vielleicht möglich gewesen wäre, bei jeder einzelnen Anlage eine Verständigung darüber herbeizuführen, ob Preußen oder ob Bremen ein größeres Interesse daran zustehe, es doch schwerlich hätte gelingen können, ziffermäßig das Interesse des einen oder des andern Teils genau zum Ausdruck zu bringen. Für die Bewilligung kommen hiernach in Betracht 294 150 M zuzüglich der bei der Verteilung abgesetzten, später an Beiträgen wieder eingehenden Straßenbaukosten in Höhe von 98 000 M = 392 150 M.

Wegen des Näheren darf auf den anliegenden Erläuterungsbericht des Bau-^{Anlage 5.} direktors Graepel Bezug genommen werden.

In betreff der Ausführung der Arbeiten ist die Vereinbarung getroffen, daß Preußen alle Änderungen an den Bahnanlagen, Bremen diejenigen an den Straßenanlagen und ferner die Herstellung der neuen Straßen übernimmt. Dementsprechend hat Bremen die Unterhaltung der neu angelegten Chaussee- und Straßenstrecken, Preußen die des Unterführungsbauwerks und der beiden Fußgängertunnel wahrzunehmen.

Die Enteignung der für die neuen Straßen und für eine zweckmäßige Ausbildung der Hastedter Chaussee erforderlichen Flächen hat Bremen zu besorgen. Diese Flächen sind auf dem dem Vertrage anliegenden Plane grün angelegt. Die preußische Eisenbahnverwaltung bedarf für die Ausbildung einer Ladestraße und zur Ermöglichung der Einlegung neuer Gleise kleinerer, auf dem Plan rot getönter Flächen. Die gelb und blau angelegten Flächen sollen teils im Austausch zwischen Bremen und Preußen übereignet, teils von Bremen an Preußen käuflich überlassen werden. Die gelb getönten Grundstücke erhält Bremen als Unterführungsstraße und zur Ausbildung der Chaussee und der anstoßenden Straßen nordöstlich von der Unterführung. Die blauen Flächen erwirbt Preußen zu Bahnzwecken und bezahlt dafür 12 M für das Quadratmeter soweit sie größer sind als die gelben im Austausch an Bremen fallenden Flächen.

Wegen des im § 5 des Vertrages vorgesehenen erleichterten Übergangs des Eigentums an den zwischen Preußen und Bremen gegenseitig zu übertragenden Grundstücken wird der beigefügte Gesetzentwurf zur Genehmigung vorgelegt.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat dem Projekte und Vertrage zugestimmt. Auch die Polizeidirektion und der Landherr sowie die Deputation für die Stadterweiterung haben sich damit einverstanden erklärt.^{Anlage 6.}

Der Senat fügt dem vorstehenden Berichte hinzu, daß die anliegenden Pläne^{Anlagen 7-10.} und die Verzeichnisse der von Bremen und von der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung zu enteignenden Grundstücke in der Zeit vom 6. bis 10. Juni d. J. öffentlich ausgelegt haben. Es sind nur folgende Einwendungen*) gegen den Plan erhoben worden:

1) H. Flammann in Hemelingen hat ohne nähere Begründung gegen die Enteignung Protest eingelegt.

2) J. Depken, Hastedter Chaussee 114, wendet ein, daß durch den Plan sein Grundstück, Parzelle 261, stark verschnitten werde und daß ihm durch Umwege nach seinen andern Ländereien Schaden erwachse.

Die Eingaben, die sich beide gegen die bremischerseits beantragten Enteignungen richten, geben keinen Anlaß, eine Änderung des Plans herbeizuführen. Sie werden, soweit erforderlich, im Enteignungsverfahren ihre Berücksichtigung finden.

Zu bemerken ist noch, daß die von Bremen beantragte Enteignung eines kleinen Teiles der Parzelle 262 A an der Hastedter Chaussee von G. Coorßen Wwe. sich erledigen wird, wenn die Bürgerschaft dem vom Senate bereits genehmigten Antrage der Deputation für die Stadterweiterung auf Ankauf der ganzen Parzelle (s. Verhölgn. 1910, S. 710) zustimmt.

*) Die Einwendungen sind an der Kanzlei des Bürgeramts hinterlegt.

Der Senat genehmigt die beantragten Enteignungen und das vorgelegte Projekt, dessen Ausführung die Verkehrsverhältnisse auf der Hastedter Chaussee gründlich verbessert und weiter entwicklungsfähig macht, auch eine gute neue Verbindung nach Hemelingen herstellt. Er ist der Meinung, daß den großen Vorteilen gegenüber, welche die Vorlage für die Ortschaften Osterholz, Ellen und Umgegend gewährt, die Verlängerung des Zuwegs für Fuhrwerke im Verkehr zwischen jenen Dörfern und dem Bahnhof Sebaldsbrück nebst Hemelingen nicht ins Gewicht fallen kann.

Er beantragt daher:

- 1) unter Genehmigung des Planes für die Unterführungen der Hannoverschen Eisenbahn und der zugehörigen Straßenanlagen die Enteignung der in den Verzeichnissen aufgeführten Grundstücke zu beschließen,
- 2) dem zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover und dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten abgeschlossenen Verträge zuzustimmen,
- 3) den beigefügten Gesetzentwurf zu genehmigen,
- 4) den Betrag von 392 150 M auf Außerordentliche Ausgaben, Bauten und Anlagen, nachzubewilligen.

Indem der Senat die Bürgererschaft um eine baldige Beschlußfassung in der Angelegenheit ersucht, bemerkt er, daß er die Erklärung der Finanzdeputation, die zum Bericht aufgefordert ist, rechtzeitig der Bürgererschaft zugehen lassen wird.

Anlage 1.

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 der Zustimmung des Senats und der Bürgererschaft in Bremen nachstehende Vereinbarungen getroffen.

§ 1.

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

Der Hastedter 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 Verdenener Chaussee sowie des Pferdeweidenweges tritt je ein Personentunnel, während zur Aufrechterhaltung des Fuhrwerksverkehrs die Verdenener Chaussee westlich der Bahn durch eine neue Chausseestrecke mit der Hastedter Chaussee verbunden, und östlich der Bahn ein Verbindungsweg von der Hastedter Chaussee bis zum Pferdeweidenwege hergestellt wird.

§ 2.

Alle Straßenanlagen und Straßenveränderungen, einschließlich des Grunderwerbs, werden durch die freie Hansestadt Bremen auf deren Kosten, alle Änderungen an den Bahnanlagen, einschließlich der dazu erforderlichen Bauwerke (Unterführung, Fußwegtunnels und Futtermanern) nebst Grunderwerb werden durch die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung auf deren Kosten ausgeführt.

Die von beiden Vertragsschließenden aufgewandten Kosten sollen folgendermaßen verrechnet werden:

Die Gesamtkosten der von beiden Vertragsschließenden auszuführenden Änderungen und Neuanlagen sind auf 686 300 M veranschlagt. Diese Kosten werden von beiden vertragsschließenden Teilen je zur Hälfte getragen, nachdem vorweg zu Lasten Bremens ein Betrag von 98 000 M in Abzug gebracht ist. Dieser Betrag stellt die Straßenbeiträge dar, die von den Anliegern der beiden neuen Wegestrecken

(Chausseestrecke zwischen Gastedter und Verdener Chaussee und Verbindungsweg zwischen Gastedter Chaussee und Pferdeweidenweg) an Bremen im Laufe der Zeit zu zahlen sind. Die Hälfte des alsdann noch verbleibenden Betrages (686 300—98 000=588 300) beläuft sich auf 294 150 M. Da indessen die von der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung für die von ihr auszuführenden Arbeiten aufzuwendenden Kosten nach dem Kostenanschlag nur 272 000 M betragen, so ist der Unterschied zwischen diesem Betrage und der Summe von 294 150 M in Höhe von 22 150 M von der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung an Bremen in bar abzuführen. Die Zahlung hat am 1. Oktober 1910 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 Kostenanschlag gegenüber Mehr- oder Minderkosten entstehen.

§ 3.

Die Unterhaltung der veränderten und neu angelegten Chaussee- und Wegestrecken einschließlich der Fußsteige, der Kanalisation und der Beleuchtungsanlagen obliegt Bremen, während das Unterführungsbauwerk und die beiden Fußgängertunnels durch die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung unterhalten werden. Die Beleuchtung der beiden Fußgängertunnels übernimmt die Preussische Eisenbahnverwaltung.

§ 4.

Bremen übereignet die im beigehefteten Lageplan*) 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 Handfestenamts 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 Plan grün angelegten Flächen hat Bremen zu erwerben.

§ 7.

Der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung soll das Recht zustehen, die an dem Unterführungsbauwerk erforderlich werdenden Reparaturen, sowie auch

*) Siehe Anlage 7 zur Mitteilung des Senats, gez. Bahnson 19. 2. 1910 und Königl. Eisenbahndirektion 15. 4. 1910.

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 Unterführungsbaupunkt 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 sobald als möglich nachgeholt.

§ 8.

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

§ 9.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Königlich Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Herrn Max Kurth 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 18. April 1910.

Bremen, den 25. Juni 1910.

Königliche Eisenbahndirektion.
(L. S.) (gez.) **Offenberg.**

Der Kommissar des Senats
in Eisenbahnangelegenheiten.
(L. S.) (gez.) **Marcus.**

Anlage 4.

Zusammenstellung der Kosten.

1) Die Höherlegung des Bahnkörpers vom Bahnhof Sebaldsbrück bis zur Kreuzung mit der Bremen-Osnabrücker Bahn ist veranschlagt zu	M 100 000
davon entfallen auf die Änderung der Bahnsteige des Bahnhof Sebaldsbrück etwa 6000 M. Der verbleibende Restbetrag von 94 000 M verteilt sich auf Grunderwerb, die Erd- und Gleisarbeiten, die Beschaffung des Bettungsmaterials, sowie auf Änderungen an den Weichen- und Sicherungsanlagen auf dem Bahnhof Sebaldsbrück.	
2) Die Kosten für die Unterführung der Hastedter Chaussee, soweit das seitens der Eisenbahnverwaltung herzustellende eigentliche Bauwerk in Frage kommt, sind veranschlagt auf	" 112 000
3) Herstellung eines Fußwegtunnels im Zuge der Verdener Chaussee	" 45 000
4) Herstellung eines Fußwegtunnels im Zuge des Pferdeweidenweges	" 15 000
5) Herstellung einer Verbindungsstraße zwischen der Hastedter Chaussee und der Verdener Chaussee südwestlich der Bahn, einschließlich Grunderwerb	" 138 600
6) Änderung der Hastedter Chaussee infolge der Herstellung der Unterführung, einschließlich Grunderwerb	" 186 200
7) Herstellung einer Verbindungsstraße zwischen dem Pferdeweidenweg und der Hastedter Chaussee nordöstlich der Bahn, einschließlich Grunderwerb	" 89 500
	Im ganzen... M 686 300
Hiervon sind abzusetzen	
an späteren Straßenbeiträgen	" 98 000
	bleibt Rest... M 588 300

Erläuterungsbericht zu dem Projekt, die Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Bahn Bremen-Hannover betreffend. Anlage 5.

Die Herstellung einer Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Bahn Bremen-Hannover bietet insofern Schwierigkeiten, als wegen der Nähe der Unterführung dieser Bahn unter der Bremen-Osnabrücker Bahn und der Haltestelle Sebaldsbrück eine Hebung des Bahnkörpers nur in beschränktem Maße möglich ist, falls nicht außerordentlich hohe Kosten, z. B. für einen vollständigen Um- oder Neubau der Baulichkeiten des Bahnhofes Sebaldsbrück, aufgewendet werden sollen. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse ergeben sich die auf anliegendem Blatt II ersichtlichen Höhenverhältnisse, wobei ein Anheben der Gleise des Bahnhofes Sebaldsbrück vorgesehen ist, soweit sie ohne erhebliche Änderungen der vorhandenen Baulichkeiten erfolgen kann.

Selbst unter tunlichster Beschränkung der Konstruktionshöhe für den eisernen Überbau der Unterführung muß die Hastedter Chaussee zur Erzielung einer lichten Durchfahrts Höhe von 4,2 m von + 5,37 N. N. auf + 2,58 N. N., also um rund 3 m gesenkt werden.

Eine Entwässerung der Unterführung nach in der Nähe befindlichen Gräben und Straßenkanälen ist bei der erforderlichen Tiefenlage nicht möglich, es ist daher für diesen Zweck ein elektrisch betriebenes Schöpfwerk in Aussicht genommen, das automatisch in Tätigkeit tritt, sobald in einem anzulegenden Sammelshacht der Wasserstand eine gewisse Höhe erreicht hat. Das Schöpfwerk muß so leistungsfähig sein, daß es selbst bei den stärksten Niederschlägen die Regenmengen bewältigen kann. Es genügt, wenn man mit einer größten Regenmenge von 80 mm in der Stunde rechnet. Der größte beobachtete Niederschlag betrug 19 mm in $\frac{1}{4}$ Stunde. Bei der Berechnung der zu entwässernden Fläche ist zu berücksichtigen, daß auch von den Rampen größere Regenmengen in die Unterführung gelangen können, selbst von den Flächen, die ihrer Höhenlage nach an bestehende Entwässerungskanäle und Gräben angeschlossen werden können, indem mit der Möglichkeit zeitweiliger Verstopfung der in den Rampen liegenden Rosten zu rechnen ist. Die nach der Unterführung entwässernde Fläche beträgt in ungünstigem Falle etwa 8000 qm, so daß mit einer Leistungsfähigkeit von etwa 11 cbm in der Minute gerechnet werden muß. Die erforderliche Hubhöhe ist zu 1,5 m anzunehmen. Selbst bei nur 50% Nutzeffekt genügt also eine Maschinenkraft von kaum 8 Pferdestärken. Es handelt sich demnach um eine kleine Anlage, die sich leicht unterbringen läßt, ohne für das Aussehen oder den Verkehr störend zu sein.

Die lichte Weite der Unterführung soll rechtwinklig zu den Widerlagsmauern gemessen 18 m betragen. Da Säulenstellungen nicht in Frage kommen, so reicht die vorgesehene Weite aus, um eine für zwei Straßenbahnwagen und für zwei breitbeladene Lastwagen reichlich genügende Fahrbahn von 10 m Breite und zwei je 4 m breite Fußwege herzustellen.

Der Überbau soll ähnlich wie bei der Unterführung der Schwachhauser Chaussee ausgeführt werden, wobei die Gleise zwischen den Trägern liegen. Ein vollständig schallfester Überbau, z. B. Überwölbung, ist nicht tunlich, weil dazu nicht die erforderliche Konstruktionshöhe zur Verfügung steht. Die Eisenbahndirektion hat aber zugesichert, daß auf tunlichste Schalldämpfung Rücksicht genommen werden solle.

Über die Gestaltung der Bauwerke, Straßenunterführung und Fußwegtunnel, können genaue Angaben noch nicht gemacht werden, weil genauere Projekte noch nicht vorliegen, da aber die Bauwerke der baupolizeilichen Genehmigung bedürfen, so ist ein Einfluß auf die Gestaltung bremischerseits als genügend gesichert anzusehen.

Das Pflaster in der Unterführung und auf den Rampen soll, soweit ein Auftreten des Grundwassers denkbar ist, auf einer wasserdichten Zementbetonschicht verlegt werden. Als Fahrbahnpflaster ist bestes Granitpflaster in Aussicht genommen, da ein solches Pflaster am haltbarsten ist und bei der geringen Länge der Unterführung auf ein geräuschloses Pflaster kein besonderer Wert zu legen ist.

Für die Rampen ist ein Steigungsverhältnis von 1:70 in Aussicht genommen, das für den Verkehr keinerlei Schwierigkeiten bietet.

Das vorhandene Pflaster der Hastedter Chaussee ist sehr mangelhaft, es ist daher sowohl in der Unterführung als auch für die Rampen eine vollständige Neupflasterung vorgesehen, wobei für die Fahrbahn Granit auf Steinschlagunterlage, für die Saumsteine Granit und für den Fußweg Zementplattenbelag zur Verwendung kommen soll.

Die jetzt vorhandenen fahrbaren Überwege der Verdener Chaussee und des Pferdeweidenweges kommen nach dem Projekte in Wegfall. Für den Fußgängerverkehr ist aber eine Untertunnelung des Bahndammes an beiden Stellen vorgesehen.

Die Aufhebung dieser Überfahrten wird allerdings nicht durch die Unterführung der Hastedter Chaussee bedingt, es lassen sich vielmehr die Überfahrten im Niveau erhalten, ohne daß unzumutbare Rampenpflasterungen entstehen; Kreuzungen im Niveau bilden aber bei der steten Zunahme sowohl des Bahn- als auch des Straßenverkehrs eine große Gefahr für beide Arten des Verkehrs, es kann daher meines Erachtens die Aufhebung der Kreuzungen im Planum nur begrüßt werden.

Als Ersatz für die Überführung der Verdener Chaussee soll westlich der Bahn von der Verdener Chaussee bis zu der neu herzustellenden Unterführung der Hastedter Chaussee eine 15 m breite Straße angelegt werden. Es ergibt sich daraus eine sehr zweckmäßige Verbindung der Hastedter Chaussee mit dem Bahnhofe Sebaldsbrück, während allerdings für den Gebietsteil östlich der jetzigen Einmündung der Verdener Chaussee in die Hamburger Chaussee für Fahrwerke ein Umweg von etwa 620 m entsteht. Dieser Nachteil wird aber reichlich dadurch aufgewogen, daß die Verbindung eine gefahrlose und jederzeit freie wird, während der Straßenverkehr schon jetzt wegen der großen Anzahl von Eisenbahnzügen oft gesperrt werden muß. Diese Sperrungen werden mit dem zunehmenden Verkehr der durchgehenden Züge und dem ebenfalls zunehmenden Rangierverkehr auf dem Bahnhof Sebaldsbrück immer mehr zunehmen und bis zur Unleidlichkeit sich steigern. Eine fahrbare Untertunnelung der Bahn ist wegen der geringen Höhenlage derselben nicht möglich, für den Fußwegverkehr wird aber durch die vorgesehene Untertunnelung eine wesentliche Verbesserung geschaffen, indem dafür die öfteren Sperrungen des Eisenbahnüberganges wegfallen und namentlich auch die Verkehrssicherheit sehr gewinnen wird.

Die Überwegung des Pferdeweidenweges hat bis jetzt nur für den landwirtschaftlichen Betrieb Bedeutung. Die Aufhebung ist unbedenklich, da die vorgesehenen Unterführungen des Neuenweges und der Hastedter Chaussee für das nordöstlich der Bahn liegende Areal genügende Zugänge bilden; trotzdem ist mit Rücksicht auf eine spätere Bebauung die Herstellung eines Fußwegtunnels vorgesehen, so daß für Fußgänger jeder Nachteil vermieden, aber eine wesentlich größere Verkehrssicherheit geschaffen wird. Eine fahrbare Untertunnelung ist auch hier nicht möglich, weil die Bahn sehr niedrig liegt und wegen der Kreuzung mit der Osnabrücker Bahn nicht nennenswert gehoben werden kann.

Zur Erhaltung der Zugänglichkeit der nordöstlich der Bahn belegenen Ländereien soll die auf dem Blatt I angegebene 15 m breite Straße zwischen der neu herzustellenden Unterführung und dem Pferdeweidenwege angelegt werden. Geeignete Verbindungen mit den Unterführungen des Neuenweges sind bei der Ausarbeitung eines Straßenplanes für das Areal nördlich der Bahn vorgesehen. Diese Verbindungswege sind bald zu erwarten, da die Ausarbeitung eines Straßenplanes sehr dringlich ist, indem der bereits genehmigten Projektbearbeitung des Kanalisationsprojektes die Fertigstellung des Straßenplanes wenigstens in den Hauptzügen vorhergehen muß. Daß auch für den Pferdeweidenweg mit Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs ein Planübergang nicht dauernd aufrecht erhalten werden kann, bedarf nach den zu den Übergängen der Verdener Chaussee gemachten Angaben wohl keiner weiteren Erörterung.

Für die oben erwähnten Verbindungsstraßen östlich und westlich der Bahn sind Verschiebungen vorzubehalten, wenn sich solche bei der Ausarbeitung eines Straßenplanes und den Verhandlungen mit den in Betracht kommenden Grundbesitzern möglicherweise als zweckmäßig herausstellen sollten.

Die Gesamtkosten der Anlagen stellen sich etwa folgendermaßen:

1) Grunderwerb, Erd- und Gleisarbeiten, Beschaffung neuen Bettungsmaterials, sowie Änderungen an den Weichen- und Sicherungsanlagen auf dem Bahnhof Sebaldsbrück infolge Höherlegung der Bahn von der Kreuzung der Hannoverschen Bahn mit der Osnabrücker Bahn bis zum Bahnhofs Sebaldsbrück	M	94 000,—
2) Änderungen der Bahnsteige auf dem Bahnhofs Sebaldsbrück infolge Höherlegung der Gleise	"	6 000,—
3) Herstellung der Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Hannoverschen Bahn	"	112 000,—
4) Herstellung eines Fußwegtunnels im Zuge der Verdener Chaussee	"	45 000,—
5) Desgleichen im Zuge des Pferdeweidenweges	"	15 000,—
Bauwerke und Gleisanlagen im ganzen ...	M	272 000,—
6) Herstellung einer Verbindungsstraße zwischen der Hastedter Chaussee und der Verdener Chaussee westlich der Bahn	M	138 600,—
7) Änderung der Hastedter Chaussee infolge Herstellung der Unterführung unter gleichzeitiger Neupflasterung der umzuändernden Strecke	"	186 200,—
8) Herstellung einer Verbindungsstraße zwischen der Hastedter Chaussee und dem Pferdeweidenwege östlich der Bahn einschließlich Grunderwerb ..	"	89 500,—
Straßenanlagen im ganzen	"	414 300,—
Gesamtkosten	M	686 300,—
Hievon sind abzusetzen an späteren Straßenbeiträgen ..	"	98 000,—
Bleibt Rest	M	588 300,—

Bremen, den 13. Mai 1910.

Der Baudirektor.

(gez.) **Gracpel.**

Gesetz, betreffend den Übergang des Eigentums an einigen Grundstücken.

Anlage 6.

Vom 1910.

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 18. April 1910 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

Anlage 9.

Verzeichnis

der vom Bremischen Staate zu enteignenden Grundstücke in den
Feldmarken Osterholz und Gastedt.

Zfd. Nr.	Namen der Eigentümer	Belegenheit der Grundstücke	Haus Nr.	Kulturart	Kataster Nr.	Flächen- inhalt		Zu enteignen	Flächeninhalt	
						a	qm		Bestand- teile	a
a. Feldmark Osterholz.										
1	Friedr. Kaemena	Im Saß	—	Ackerland	864 G	58	69	Teil	ca.	4 70
2	" "	Sebaldsbrücker Chaussee	16	Gebder., Hofr. u. Garten	864 L	38	29	"		0 66
3	" "	"	—	Wechselland	866 A	7	46	"	ca.	4 70
4	" "	Im Saß	—	Weg	866 X	39	71	"	"	2 70
5	Heinr. Flammann	In Sebaldsbrück	—	Wechselland	868	38	79	"	"	12 00
6	" "	Sebaldsbrücker Chaussee	—	Ackerland	874 A	76	64	"	"	25 80
7	" "	In Sebaldsbrück	—	Weg	874 X	4	40	"	"	0 20
8	Dr. med. Herm. Heinr. Fruchtnicht	Sebaldsbrücker Chaussee	33	Gebder., Hofr. u. Luftgarten	874 B a	10	08	"	"	7 00
	" "	"	—	Garten	874 B b	18	60	"	"	9 60
b. Feldmark Gastedt.										
9	Joh. Georg Kirbig	Die niederste Pferdeweide	—	Wechselland	258	109	67	Teil	ca.	0 10
10	und Bernh. Kirbig	" " "	—	Ackerland	259	109	78	"	"	21 50
11	Diedr. Hagens...	" " "	—	Ackerland	260 A a	26	47	"	"	0 60
	" " ...	" " "	—	Wechselland	260 A b	12	62	"	"	4 50
	" " ...	" " "	—	Ackerland u. Weg	260 A c	21	33	—	—	—
12	Joh. Depken	" " "	—	Wechselland	261	83	59	Teil	ca.	31 00
13	Georg Coorßen ..	Gastedter Chaussee	—	Wiese	262 A a	34	33	"	"	14 80
	" " ..	" "	—	Sumpf	262 A b	13	56	"	"	1 30
	" " ..	" "	—	Wasser	262 A c	10	29	"	"	0 30

Bremen, den 8. Juni 1909.

Das Katasteramt.
(gez.) Dr. Koppel.

Berichtigt Bremen, den 23./5. 10.
Das Katasteramt.

Verzeichnis

der vom Preussischen Staate zu enteignenden Grundstücke
in den Feldmarken Osterholz und Hastedt.

Lfd. Nr.	Namen der Eigentümer	Belegenheit der Grundstücke	Haus Nr.	Kulturart	Kataster Nr.	Flächen- inhalt		Zu enteignen		
						a	qm	Bestand- teile	Flächeninhalt a	qm
1	Friedr. Kaemena .	a. Feldmark Osterholz. Sebaldsbrücker Chaussee	—	Gemüsegarten	869 B	8	11	Teil	ca. 7	25
2	Diedr. Hagens. . .	b. Feldmark Hastedt. Die niederste Pferdeweide	—	Ackerland	260 A a	26	47	—	—	—
	" "	" "	—	Wechselland	260 A b	12	62	—	—	—
	" "	" "	—	Ackerland und Weg	260 A c	21	33	Teil	ca. 2	75
3	Herm. Ahlers Wwe.	Hinter der Eisenbahn	—	Ackerland	235 A	24	78	Teil	ca. 0	32

Bremen, den 8. Juni 1909.

Das Katasteramt:

(gez.) Dr. Kopsel.

2. Elektrische Beleuchtung der Strafanstalt und Maßnahmen zur Verhinderung von Ausbrüchen Gefangener.

Die Deputation für die Gefängnisse hat über den obenbezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten. Von Befragung der Finanzdeputation hat der Senat nach Lage der Sache abgesehen.

Bericht.

Anlage.

In ihrem Beschlusse vom 1. Juni d. J. (Verhdlgn. S. 531), dem der Senat beigetreten ist, hat die Bürgerschaft eine weitere Prüfung der Frage gewünscht, ob, wenn die von der Deputation für die Gefängnisse in ihrem Bericht vom 10. Mai d. J. (Verhdlgn. S. 497 ff.) vorgeschlagene Vergitterung der Zellenfenster aus Verbundstahl hergestellt werde, dies, und zwar ohne wesentliche Mehrkosten, einen unbedingten Schutz gegen Durchseilen und Durchsägen bieten werde. Der demgemäß auf Ersuchen der berichtenden Deputation erstattete Bericht der Hochbauinspektion wird in Unteranlage 1 übergeben. Die unterzeichnete Deputation hat sich danach auch ihrerseits dafür ausgesprochen, daß die weitere Vergitterung der Zellenfenster in Verbundstahl ausgeführt werde, und beantragt in Abänderung ihres im Bericht vom 10. Mai d. J. unter a gestellten Antrages,

Senat und Bürgerschaft wollen ihr zu diesem Zwecke außer den für die Anbringung einer Zementschicht an den Wänden der Zellen bereits bewilligten 2000 M ferner den Betrag von 2300 M (statt früher beantragter 1700 M) bewilligen.

Die Deputation für die Gefängnisse.

(gez.) Hildebrand. (gez.) Günther Nieniets.

Unteranlage 1.

Bericht der Hochbauinspektion.

Nach Erkundigung bei einem Spezialfachmann für Verbundstahl, Herrn August Harmening, hier, würden sich die Kosten für die Herstellung der Verstärkungseisen für die Zellenfenster in dem genannten Material auf 1849 M belaufen. Gegenüber der von der Strafanstalt vorgesehenen Querschnittstärke des Eisens von 65,18 mm ist Herr Harmening der Ansicht, daß bei einem Querschnitt von nur 26 mm □ unbedingte Sicherheit gegen Durchschlagen, -feilen und -sägen gegeben sei. Zu den vorgenannten Kosten treten noch die der Maurerarbeiten, für welche die Strafanstalt etwa 2,50 M für das Fenster, also $170 \times 2,50 = 425$ oder rund 450 M, fordert, es wären mithin $1849 + 450 =$ rund 2300 M gegenüber den bewilligten 1700 M für die Ausführung der Gitterverstärkung in Verbundstahl aufzuwenden.

Bremen, den 17. Juni 1910.

(gez.) Weber.

Gelesen.

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

(gez.) Graepel.

3. Verkauf des Restgrundstücks Bornstraße Nr. 22.

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

Anlage.

Bericht.

Von dem vom Staat angekauften Grundstück Bornstraße Nr. 22 verbleibt nach Abtrennung des zur Straße gezogenen Teils ein etwa 509 qm großes Restgrundstück, das für Staatszwecke nicht zu verwerten ist. Es empfiehlt sich daher, es bestmöglichst zu verkaufen und zwar zunächst öffentlich meistbietend.

Es handelt sich um ein für Bauzwecke vorzüglich geeignetes Grundstück.

Die Deputation beantragt, sie zum öffentlichen Verkauf zu einem Einsatzpreise von 80 M für das Quadratmeter zu ermächtigen und ihr für den Fall, daß der öffentliche Verkauf ergebnislos verlaufen sollte, die Ermächtigung zum Verkaufe unter der Hand zu erteilen, jedoch nicht unter dem genannten Preis.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) Weßels.

(gez.) H. G. Schütte.

4. Flächenaustausch an der Kirchbachstraße.

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

Anlage.

Bericht.

Zwischen dem Grundstück Kirchbachstraße, Kataster-Bezeichnung 133 W a und der neuen Straßenlinie der Kirchbachstraße liegt ein dem Staat gehörender, etwa 150 qm großer, in dem beifolgenden Plane blau angelegter Grundstreifen, der wegen seiner geringen Tiefe als Bauland für sich nicht verwendbar ist. Das Grundstück, Kataster-Bezeichnung 133 W a wird jetzt bebaut und soll auch mit einer massiven Einfriedigung versehen werden. Vor Erteilung der Bauerlaubnis ist die Deputation daher mit dem Eigentümer des fraglichen Grundstücks, Herrn Dr. Spitta, in Verhandlungen eingetreten zwecks Übernahme der dem Staat gehörigen, zurzeit

vollständig brach liegenden Fläche. Dr. Spitta erklärte sich bereit, die Fläche unter Austausch seiner zur Straße fallenden, in dem Plane rot angelegten Flächenteile zu übernehmen und dem Staate für jedes Quadratmeter Fläche, das er mehr erhält, als er abzutreten hat, 5 M zu bezahlen. Dieser Preis ist angemessen und auch bei Verkauf des vor dem Nachbargrundstück liegenden Streifens im Jahre 1907 bezahlt worden (Verhdlg. 1907, S. 423, 511 u. 555). Der Verkauf der Fläche an Herrn Dr. Spitta ist für den Staat auch deswegen vorteilhaft, weil das Grundstück, Katasternummer 133 W a dadurch für seine ganze Breite beitragspflichtig zu den Straßenanlagekosten wird, was, wenn der Staat Eigentümer der Grundfläche bleibt, nicht der Fall sein würde.

Die Deputation empfiehlt daher, dem mit Dr. Spitta abgeschlossenen Vertrage die vorbehaltene Genehmigung zu erteilen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

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

Vertrag.

Unteranlage.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und dem Rechtsanwalt und Notar Dr. juris Theodor Spitta, wohnhaft Uhländstraße Nr. 38 hier selbst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Dr. juris Theodor Spitta tritt auf Grund der §§ 25—28 der Bauordnung die an der Kirchbachstraße liegenden, in dem beigehefteten Lageplane vom 30. Mai 1910 gezeichnet „Bahnhof“ mit a b c d und d c e bezeichneten, rot angelegten Kataster-Parzellen 133 y y und 133 y, frei von Hypotheken, Grund- und Rentenschulden, sowie frei von Lasten und Dienstbarkeiten an den Bremischen Staat ab. Dagegen erwirbt Dr. juris Theodor Spitta von dem Bremischen Staat die vor dem Grundstück Kataster-Bezeichnung 133 W a liegende, im Plane mit e f g bezeichnete, blau angelegte Grundfläche. Die Lieferung der Grundflächen, deren Flächeninhalt vom Katasteramte festgestellt werden soll, erfolgt sofort nach Genehmigung dieses Vertrages durch Senat und Bürgerschaft.

§ 2.

Dr. juris Theodor Spitta zahlt an den Bremischen Staat für jedes Quadratmeter Grundfläche, das er vom Staate mehr erwirbt, als er an diesen abtritt, 5 M, in Buchstaben: Fünf Mark für das Quadratmeter. Die Entschädigungssumme ist zahlbar, nachdem der Flächeninhalt der auszutauschenden Grundflächen vom Katasteramte festgestellt ist.

§ 3.

Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben sowie die Kosten der Eigentumsübertragung werden je zur Hälfte getragen.

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

Bremen, den 17. Juni 1910.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

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

(gez.) **Th. Spitta.**

