

Mitteilung des Senats

vom 1. Dezember 1891.

1. Verkoppelung von Grundstücken zwischen den Straßen am schwarzen Meer und der Pauliner Marsch.

Die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke hat einen Bericht, betreffend Verkoppelung von Grundstücken zwischen den Straßen am schwarzen Meer und der Pauliner Marsch, übergeben, welchen der Senat der Bürgererschaft hierneben mitteilt, indem er den Anträgen der Deputation zustimmt und die Bürgererschaft ersucht, ihm hierin beizutreten. Zugleich beantragt er, die Kosten zur Herstellung von Wegen und Aufschüttungen zum Betrage von M. 10 000 auf den Fonds für außerordentliche Verwendungen zu bewilligen und diesen Gegenstand nach den §§ 49 und 50 der Verfassung als dringlich zu behandeln, auch von einer Begutachtung der Finanzdeputation unter den obwaltenden Umständen abzusehen.

Bericht.

Anlage.

Gelegentlich des Berichts, betreffend Verlängerung und Verbreiterung des Osterdeichs (Verhdlg. 1889, S. 429), hat die Deputation bereits hervorgehoben, daß der Staat durch den Vertrag mit der Pagenthorner Bauerschaft vom 31. Mai 1887 die Ausdehnung der Vorstadt südlich der Krankenanstalt in seine Hand bekommen habe und für ihn durch die Verlängerung des Osterdeichs der Erwerb von mindestens ca. 300 000 Quadratfuß Baugrund durch Verwertung des Grundes des aufgehobenen Deiches in Aussicht stehe.

In dem Vertrage mit der St. Petri-Domkirche § 4 (Verhdlg. 1889, S. 453) hatte die Deputation demgemäß sich bereits zur kostenfreien Leitung der Austauschverhandlungen verpflichtet.

Diese Verhandlungen sind durch den Direktor des Katasteramts geführt und nunmehr zum Abschluß gelangt, welcher in dem anliegenden Verkoppelungsvertrage vom 12. November d. J. nebst zwei Karten zur Genehmigung überreicht wird.

Die Vorteile des Projekts liegen auf der Hand.

Das Straßennetz der Vorstadt südlich der Krankenanstalt wird in zweckmäßiger Weise ausgelegt und der ganze Straßengrund kostenfrei Eigentum des Staates. Es ist dabei hervorzuheben, daß der Koppelweg No. 18 von 10 m Breite, welcher den jetzigen Deichweg ersetzt und an dem Punkte in die Straße am schwarzen Meer mündet, wo die Planstraße, Koppelweg No. 20, in gerader Verlängerung auf den Eisenbahnübergang in der Pagenthorner Wisch führt, staatsseitig beliebig verbreitert werden kann, falls dies etwa später durch ausgedehntere Benutzung desselben von dem neuen Böschplage her durch den Deichschaart sich empfehlen sollte.

Sodann erhält der Staat an verwendbarem Baugrund 335,12 ar = ca. 400 000 Quadratfuß.

Desgleichen empfangen die übrigen Verkoppelungsinteressenten ihre Grundstücke in wesentlich wertvollerer Form aus der Verkoppelungsmasse zurück.

Die erste Instandsetzung der Wege, soweit sie der Staat in § 4 des Vertrages übernommen hat, sowie die Aufhöungskosten, § 8 d und e des Vertrages, werden ca. M. 9500 kosten, falls das Material, wie beabsichtigt wird, aus dem noch nicht abgetragenen Reste des alten Deiches genommen werden kann, was zur Zeit nicht feststeht, da die Arbeiten an der Verlängerung des Osterdeiches noch nicht beendet sind. Andernfalls würde das Aufhöungsmaterial aus einer der dem Staate überwiesenen Koppeln entnommen oder anderweitig beschafft werden müssen und werden alsdann die Kosten sich erhöhen.

Es dürfte sich empfehlen, der Deputation vorläufig unter Vorbehalt weiterer Anträge für diesen Zweck M. 10 000 zu bewilligen.

Dieser Kostenaufwand wird in Betracht der erlangten, oben dargelegten Vorteile unbedeutend erscheinen.

Behufs Übergangs des Eigentums der zum Teil in der sogenannten alten Vorstadt belegenen Grundstücke in Gemäßheit des Verkoppelungsvertrages empfiehlt es sich, wie in der Anlage geschehen, die betreffenden Vorschriften des Verkoppelungsgesetzes für die ehemalige Feldmark Pagenthorn für anwendbar zu erklären.

Die Deputation beantragt:

- 1) Genehmigung des Verkoppelungsvertrages vom 12. November d. J. und des anliegenden Gesetzentwurfes.
- 2) Bewilligung von M. 10 000 zur Herstellung von Wegen und Aufschüttungen.

(gez.) **Blump.** (gez.) **Helmken.**

Gesetz, betreffend die Verkoppelung von Grundstücken zwischen der Straße am schwarzen Meer und der Pauliner Marsch.

Vom

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Einziger Paragraph.

Auf die Verkoppelung von Grundstücken zwischen der Straße am schwarzen Meer und der Pauliner Marsch, nach Maßgabe des durch Beschluß des Senats vom und der Bürgerschaft vom genehmigten Verkoppelungsvertrages vom 12. November 1891, finden die Bestimmungen der §§ 13, 24, 68, 69 des Gesetzes vom 30. November 1887, betreffend die Verkoppelungen und Gemeinheitsteilungen in der ehemaligen Feldmark Pagenthorn, Anwendung mit der Maßgabe, daß die Obliegenheiten der Polizeidirektion von dem Vorsitz der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke wahrgenommen werden.

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

Verkoppelung von Grundstücken zwischen

der Straße am schwarzen Meer und der Pauliner Marsch.

Zur besseren Einteilung der unbebauten Grundstücke zwischen der Straße am schwarzen Meer und der Pauliner Marsch, sowie Auslegung eines geordneten Wegenetzes im Anschlusse an die Planstraßen, ist zwischen den Beteiligten nachstehender Verkoppelungsvertrag vollzogen:

§ 1.

Es sind bei der Verkoppelung beteiligt und geben in die Masse:

Teilnehmer
der Koppelung.

Lfde. Nr.	Namen der Eigentümer	Kataster-No.	Belegenheit oder Benennung	Flächen- inhalt	
				Ar	qm
1	Der Bremische Staat	1 2 A. B a Teile, 2 C, D, X, 26 C V 9 ein Teil (siehe Vertrag mit der Dom- kirche. Verhandlungen von 1889, Seite 434)	Eisenradsdeich, Langendeich kleine Wisch u. Paul. Marsch	328	57
2	Die St. Petri Domkirche	7 a/b. 9 Teile	Pauliner Marsch	597	40
3	Jak. Hinr. Bernh. Garbade	222	Der Ochsenwerder	719	60
4	Diedr. Budelmann Ww.	221	Der Gänsewerder	106	51
5	Die Hand.-Gef. Plump & Heye	1 11 P, S	Am schwarzen Meer	46	96
Summa:				1799	04

Diese Grundstücke sind verzeichnet auf der Karte Anlage A.

§ 2.

Aus der Verkoppelungsmasse haben zugeteilt erhalten (Siehe die Karte Anlage B):

Neue
Einteilung.

1. Der Bremische Staat.

Koppel No. 1, an der Myrthenstraße	10,85	Ar
" " 2, an der Draniensstraße	17,94	"
" " 3, dajelbst	70,41	"
" " 7, auf dem Ochsenwerder	231,25	"
" " 13, beim Hülsberge	4,67	"
Summa	335,12	Ar.

2. Die St. Petri Domkirche.

Koppel No. 8, Pauliner Marsch und Ochsenwerder	260,45	Ar
" " 12, Pauliner Marsch	235,06	"
Summa	495,51	Ar.

3. Jacob Hinrich Bernhard Garbade.

Koppel No. 9, Ochsenwerder und Pauliner Marsch	508,79	Ar
" " 11, Ochsenwerder	44,21	"
Summa	553,00	Ar.

4. Friedrich Budelmann Ww.

Koppel No. 5, am schwarzen Meer und Langendeich 93,55 Ar.

5. Die Handels-Gesellschaft Plump & Heye.

Koppel Nr. 4, am schwarzen Meer und Langendeich 49,18 Ar.

Gesamtfläche der Koppeln... 1526,36 Ar.

§ 3.

Wege.

Es werden folgende neue Wege angelegt:

- a) Koppel Nr. 22.
Weg in der Verlängerung der Straße vor dem Steinhof,
17,5 m breit (Planstraße) 97,59 Ar.
- b) Koppel Nr. 20.
Weg von der Straße am schwarzen Meer über den Ochsen-
werder nach a, 15 m breit (Planstraße)..... 51,13 "
- c) Koppel Nr. 18.
Weg von der Straße am schwarzen Meer über den ehe-
maligen Langendeich nach a, in gebrochener Linie, 10 m breit,
mit einem freien Platz am Brechpunkte von 20 m Durch-
messer 52,38 "
- d) Koppel Nr. 14.
Weg in der Verlängerung der Myrthenstraße bis a,
10 m breit 2,56 "
- e) Koppel Nr. 15.
Weg in der Verlängerung der Dranienstraße bis a, 10 m breit 5,44 "
- f) Koppel Nr. 17.
Weg von der Straße am schwarzen Meer bis c, 8, 68 m
(30') breit..... 7,39 "
- g) Koppel Nr. 16.
Weg von dem freien Platz in c bis zur Grenze des Grund-
stücks von Plump & Heye, 8,68 m breit 1,30 "
- h) Koppel Nr. 21.
Weg von der Straße am schwarzen Meer beim Hülsberge
über den Ochsenwerder bis a, 10 m breit 30,89 "
- i) Koppel Nr. 19.
Weg von dem freien Platze über den Ochsenwerder nach b,
10 m breit..... 20,39 "
- k) Koppel Nr. 6.
Verbreiterung der Straße am schwarzen Meer 1,40 "
- l) Koppel Nr. 10.
Verbreiterung der Straße am schwarzen Meer 2,21 "

Gesamtfläche der Wege... 272,68 Ar.

Die Wege erhalten die Eigenschaft öffentlicher Wege und gehen in das Eigentum des bremischen Staats über.

§ 4.

Instandsetzung
der Wege.

Die erste Instandsetzung der Wege geschieht wie folgt:

Die Wege unter c, f und g, Koppel Nr. 16 bis 18, werden vom bremischen Staat für alleinige Rechnung hergestellt. Neben dem Grundstücke von Diedr. Budelmann Wwe. müssen die Wege unter c und f gleiche Höhenlage erhalten, wie die Straße am schwarzen Meer bei der Einmündung dieser Wege.

Die übrigen Wege werden staatsseitig für Rechnung der beiderseitigen Anlieger je zur Hälfte hergestellt, jedoch hat sich die Instandsetzung auf die Aushebung von Seitengräben und Verebnung des Materials auf den Wegen, sowie auf die Ausfüllung von Niederungen und alten Gräben zu beschränken.

Bei der Anlage der Gräben müssen die Grenzen der anliegenden Grundstücke 0,60 m (2') gemieden werden.

§ 5.

Die Teilnehmer der Verkoppelung erhalten für sich und ihre Rechtsnachfolger unbeschränktes Ausgangsrecht von ihren Grundstücken nach den angrenzenden, in § 3 aufgeführten Wegen. Ausgangsrecht.

Werden die Wege staatsseitig oder von Privaten als Straßen hergestellt, so sind die Anlieger verpflichtet, sobald sie an diesen Straßen bauen oder Seitenstraßen in dieselben einmünden lassen, nach Maßgabe der Bauordnung den gesetzlichen Beitrag zu den Straßenkosten, jedoch abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs, zu leisten.

§ 6.

Die Unterhaltung der Wege nebst Seitengräben geschieht je zur Hälfte von den beiderseitigen Anliegern nach Anschuß ihrer Grundstücke, mit der Ausnahme, daß die hiernach an Diedrich Budelmann Wwe. fallende Unterhaltungslast staatsseitig übernommen wird. Unterhaltung der Wege.

Die Verpflichtung zur Unterhaltung der Wege hört auf, wenn und soweit die Wege als Straßen angelegt werden, welchenfalls die für Straßen geltenden gesetzlichen Bestimmungen eintreten.

Die Unterhaltung der Wege wird von der Polizeidirektion durch Schanungen überwacht, indes erstreckt sich die Unterhaltungspflicht nur auf den im Interesse einer landwirtschaftlichen oder gärtnerischen Bewirtschaftung der Grundstücke erforderlichen ordnungsmäßigen Zustand der Wege.

§ 7.

Die Abwässerung der verkoppelten Grundstücke geschieht durch die Seitengräben der Wege und den Kanal der Straße in der Verlängerung der Straße vor dem Steinhof. Abwässerung.

Zur Abführung des nach bestehendem Rechte vom ehemaligen Hastedter Außendeichslande aufzunehmenden Wassers wird in der Grenze zwischen den Grundstücken Koppel Nr. 11, J. H. B. Garbade, und Koppel Nr. 12, St. Petri Domkirche, von beiden Seiten zu gleichen Teilen ein Abzugsgraben hergestellt.

Die Wege und die zur Verbindung der Grundstücke mit den Wegen etwa herzustellenden Dammstellen, erhalten zum Zwecke der Abwässerung die erforderlichen Durchlässe.

Die erste Instandsetzung der Abwässerungsgräben und Durchlässe geschieht staatsseitig für Rechnung der Anlieger.

Die Abwässerungsanlagen sind von den angrenzenden Grundstücken aus ordnungsmäßig zu unterhalten und unterliegen, wie die Wege, der Schanung durch die Polizeidirektion.

§ 8.

a) Jacob Hinrich Bernhard Garbade und Diedrich Budelmann Wwe. erhalten für die Grundstücke Koppel Nr. 9 und 5 ein kostenfreies Ausgangs- und Behauungsrecht nach der Straße am schwarzen Meer. Besondere Rechtsverhältnisse.

b) Falls die Handelsgesellschaft Plump & Heye zum Zwecke der Bebauung ihres Grundstücks, Koppel Nr. 4, die Straßen herzustellen hat, so ist sie nicht verpflichtet, außer der anliegenden Strecke der Straße unter § 3 c, auch die Anschlüsse nach der Straße am schwarzen Meer und der Straße in der Verlängerung der Straße vor dem Steinhof auszuführen.

c) Die an das Grundstück von Diedrich Budelmann Wwe. grenzenden Straßen dürfen ohne volle Entschädigung nicht aufgehoben oder verschoben werden.

d) Der alte Deich auf dem Grundstück von Diedrich Budelmann Wwe., Koppel Nr. 5, wird auf Kosten des Bremischen Staats abgetragen und die Vertiefung zwischen demselben und dem Wege unter § 3 c, ausgefüllt. Die obere Schicht des abgegrabenen bezw. aufgehöhten Landes muß aus 2 bis 3 Fuß Pflanzerde (Lehm,

Klei, gemischter Boden) wie sie sich auf dem Grundstücke vorfindet, bestehen.

Das Areal erhält mit den anliegenden Wegen gleiche Höhenlage.

Die Planierungsarbeiten sind bis zum 1. April 1892 auszuführen.

e) Der alte Deich auf dem Grundstücke der Handelsgesellschaft Plump & Heye, Koppel Nr. 4, muß staatsseitig abgetragen werden und das abgegrabene Land in der oberen Schicht aus ca. 0,50 m Pflanzerde (Lehm, Klei, gemischter Boden) bestehen.

f) Der Bremische Staat ist berechtigt, den alten Deich neben der Straße am schwarzen Meer auf dem Grundstücke von Jacob Hinrich Bernhard Garbade, Koppel Nr. 9, bis auf 0,50 m über Straßenhöhe abzutragen.

§ 9.

Lieferung.

Die Lieferung der neuen Koppeln erfolgt bis zum 1. April 1892 an einem staatsseitig näher zu bestimmenden Termine.

§ 10.

Geld-
entschädigung.

Für zu viel erhaltene Grundfläche zahlt die Handelsgesellschaft Plump & Heye spätestens am Tage der Lieferung an die Generalkasse den Betrag von M. 2500.

§ 11.

Ver-
koppelungs-
kosten.

Die sämtlichen Kosten für die technische Bearbeitung dieser Verkoppelung, einschließlich der Versteinung der Grenzen, sowie die Kosten der Übertragung des Eigentums trägt der bremische Staat.

§ 12.

Übertragung
des Eigentums
und der hand-
festariischen
Rechte.

Auf die Übertragung des Eigentums, den Übergang der handfestariischen Pfandrechte auf die neuen Koppeln, und auf die Beteiligung der St. Petri Domkirche am Verkoppelungsverfahren finden die entsprechenden Bestimmungen in den §§ 13, 24, 68, 69 des Gesetzes vom 30. November 1887, betreffend die Verkoppelungen und Gemeinheitsteilungen in der ehemaligen Feldmark Bagenthorn, Anwendung.

§ 13.

Der vorstehende Verkoppelungsvertrag verliert seine Gültigkeit, falls nicht bis zum 1. Januar 1892 die Genehmigung desselben durch Senat und Bürgerschaft erfolgt.

Bearbeitet im Auftrage der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke im Oktober 1891 durch

G. H. Lindmeyer,

Direktor des Katasteramts.

Genehmigt Bremen, den 12. November 1891.

Die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke.

(gez.) **Plump.** (gez.) **Helmken.**

(gez.) **Plump & Heye.**

Die Bauherren der St. Petri Domkirche.

(gez.) **F. C. Schütte.** (gez.) **M. Adami.**

(gez.) **Wilh. Nielsen.** (gez.) **Theodor G. Hoffmann.**

(gez.) **D. Budelmann Wwe.** (gez.) **H. Garbade.**

2. Aufhebung der Beiträge der Anlieger zu den Kosten des Straßenpflasters und Einführung einer Bepflasterungssteuer.

Die Baudeputation hat einen Bericht über diesen Gegenstand eingereicht, welchen der Senat der Bürgererschaft hierneben mitteilt. Er wird seine Erklärung über denselben der Bürgererschaft demnächst zugehen lassen.

Bericht.

Anlage.

Die Baudeputation ist beauftragt, darüber zu beraten und zu berichten, ob es sich empfehle, statt des jetzigen Systems der Beiträge der Anlieger zu den Kosten des Straßenpflasters künftig eine Bepflasterungssteuer in der Weise zu erheben, wie solches jetzt mit der Wasser-, Erleuchtungs- und Kanalsteuer geschieht.

Die Baudeputation kann eine solche Maßregel nur empfehlen, da die bestehende Einrichtung irrationell erscheinen muß und zu erheblicher Belästigung der Grundeigentümer und unverhältnismäßiger Arbeiterschwerung der verwaltenden Behörden führt.

Das jetzige System ist zum Gesetz erhoben 1834 (Gesetzblatt 1834, S. 63).

Bis dahin wurden die teils gepflasterten, teils ungepflasterten Straßen der Stadt und Vorstadt, wie die Wege im Landgebiet in der Regel von den Anliegern nach Anschuß unterhalten. Da diese Unterhaltung naturgemäß sehr mangelhaft war, weil jeder nach seinem Ermessen ohne Berücksichtigung seiner Nachbarn oder vis-a-vis pflasterte, entschloß man sich die Pflasterarbeiten und zwar zunächst nur der Fahrbahn, durch eine Straßenbepflasterungsdeputation auf Kosten der Unterhaltungspflichtigen besorgen zu lassen. Dabei wurde angenommen, daß bei Umlegungen ganzer Straßen der Anlieger statt 3 Thaler per □ Rute, auf welchen Betrag die Selbstkosten des Staats für rauhes Pflaster berechnet wurden, nur 2½ Thaler bezahlen solle. Partielle Reparaturen wurden zum Vollen berechnet. (Vergl. Verhdlg. 1833, S. 317).

Man scheute sich der Zeit aus verschiedenen Gründen, die Anlieger ihrer Verpflichtungen zu entziehen, da man erhöhte Ansprüche derselben an die Qualität des Pflasters befürchtete und die Unterhaltungspflicht als eine auf den Grundstücken haftende, mit denselben übernommene und demnach zu Lasten der Eigentümer zu konservierende Reallast betrachtete, wenngleich dieselbe nunmehr einen ganz anderen Charakter annahm.

1837 hatte sich durch die zahlreichen Pflasterungen die Notwendigkeit der Herstellung auch von Fußwegen herausgestellt und wurden diese gleichfalls der Straßenbepflasterungsdeputation unterstellt (Ges.-B. 1837, S. 38) und auch diese Kosten den Anliegern belastet, die sie bisher nicht getragen hatten. Desgleichen wurde für behauenes Pflaster, welches nunmehr in Gebrauch kam, eine Tage von 12 Thaler für die Quadratrute aufgestellt (Vergl. Verhdlg. 1837, S. 53), welcher Betrag den derzeitigen Selbstkosten des Staats entsprochen haben mag.

Ferner wurde sub 3 der Verordnung vom 26. Juni 1837 bestimmt, daß, wenn eine bis dahin unbepflasterte Straße gepflastert werde, der Staat $\frac{2}{3}$ der Herstellungskosten bezahlen solle, die Anlieger zusammen $\frac{1}{3}$.

1840 wurde noch bestimmt (Ges.-B. 1840, S. 48), daß Klinker-Pflaster und Trottoir mit 10 Thaler jedem Anwohner für die Quadratrute seines Straßenteils berechnet werden solle.

Hiernach hatten die Anlieger sowohl Straße als Trottoir im wesentlichen im vollen Umfange zu unterhalten.

1852 wurde die Ausbesserung der Fahrbahnen auf die Staatskasse übernommen. (Vergl. Verhdlg. 1852, S. 327.)

Im übrigen blieb alles unverändert, nur daß selbstverständlich die Kosten des Pflastermaterials und der Arbeitslohn immer stiegen, ohne daß die Beiträge erhöht wurden.

1859 berichtete die Straßenbaudeputation (vergl. Verhdlg. 1859, S. 325) wie folgt:

„Die zu den Kosten der Neulegung der Straßen von den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke zu zahlenden Beiträge sind in den Jahren 1837 und 1840 dahin festgestellt, daß sie bei rauhem Pflaster 5 Thaler per Quadratruute, bei behauenen Pflaster und bei Trottoiren 10 Thaler per Quadratruute betragen. Man ging dabei von der Voraussetzung aus, daß diese Beiträge $\frac{1}{3}$ der Kosten decken würden. Diese Voraussetzung trifft bei rauhem Pflaster und bei Schiefertrottoir auch jetzt noch zu, bei behauenen Pflaster und bei Asphalttrottoir belaufen sich aber die wirklichen Kosten jetzt auf 45 Thaler und $37\frac{1}{2}$ Thaler, so daß, wenn ein Drittel derselben vergütet werden soll, der bisherige Beitrag von 10 Thaler auf respektive 15 Thaler und $12\frac{1}{2}$ Thaler per Quadratruute zu erhöhen ist. Nach demselben Verhältnisse dürften künftig auch die Beiträge der Anlieger zu den Kosten der erst in neuerer Zeit in Anwendung gekommenen Granitsaumsteine, welche im ganzen 54 Grote per laufenden Fuß betragen, zu bemessen und daher auf 18 Grote per laufenden Fuß festzusetzen sein. Die Deputation wünscht außerdem, daß der leichteren Berechnung halber die Beiträge nicht mehr per Quadratruute von 256 Quadratfuß, sondern per 100 Quadratfuß berechnet werden. Sie giebt daher anheim, zu beschließen,

daß bei Neulegungen der Straßen die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke zu den Kosten fortan beizutragen haben

für behauenes Pflaster	6 Thaler per 100 Quadratfuß
„ Asphalttrottoir	5 „ „ „ „
„ Schiefertrottoir	4 „ „ „ „
„ rauhes Pflaster	2 „ „ „ „
„ Granitsaumsteine	18 Grote per laufenden Fuß.

Desgleichen wurde 1860 von der Straßenbaudeputation (Verhdlg. 1860, S. 514) berichtet:

„Die zu den Kosten der Neulegung der Straßen von den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke zu zahlenden Beiträge sind infolge Antrags der berichtenden Deputation vom 20. Dezember 1859 durch die obrigkeitliche Verordnung vom 6. März 1860 festgestellt worden. Eine ähnliche Feststellung empfiehlt sich nunmehr auch hinsichtlich der Beiträge zu den Kosten der Umlegung der Straßen. Die Verordnung vom 24. November 1834, welche diese Beiträge auf $2\frac{1}{2}$ Thaler per Quadratruute = 1 Thaler per 100 Quadratfuß festsetzt, bezieht sich nur auf die Umlegung von rauhem Pflaster, während jetzt nach und nach auch solche Straßen der Umlegung bedürfen, welche mit behauenen Pflaster und Trottoir versehen sind. Die Deputation giebt anheim zu beschließen:

daß bei Umlegungen der Straßen die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke zu den Kosten beizutragen haben:

für rauhes Pflaster	1 Thaler per 100 Quadratfuß
„ Asphalttrottoir	2 „ „ „ „
„ Schiefertrottoir	$2\frac{1}{2}$ „ „ „ „
„ behauenes Pflaster	3 „ „ „ „

Diese Darstellung war nach dem oben festgestellten Verlauf der der Zeit noch in Geltung verbliebenen Gesetzgebung von 1834, 1837, 1840 offenbar unrichtig, wurde aber gesetzlich sanktionirt und dadurch die Beitragspflicht für das Pflaster auf $\frac{1}{3}$ der Selbstkosten des Staats herabgesetzt.

Dabei ist es auch bei Umrechnung der Beiträge nach den neuen Maßen und der neuen Währung (Verhdlg. 1871, S. 406 und Gef.-B. 1872, S. 13 u. 124) und bei Erlass der Bauordnung von 1883 (Gef.-B. 1883, S. 111) im wesentlichen geblieben.

Hierdurch ist allmählich die Beitragspflicht der Anlieger so eingeschränkt, daß laut Anlage I in den letzten zehn Jahren auf durchschnittlich 1900 Rechnungen insgesamt ca. M. 30 000 eingegangen sind.

Dagegen sind die Selbstkosten des Staats für das Pflaster immer größer geworden, indem immer mehr besseres Pflaster gelegt ist, das sich auf ca. M. 14 stellt, während die Anlieger nur M. 2 per qm bezahlen.

Als die Beiträge festgesetzt wurden, betrugen die Pflasterkosten nur M. 5,50 bis M. 7 per qm, waren also ca. dreimal so hoch als die Beiträge.

Ebenso haben sich die Verhältnisse bei den Fußwegen gestaltet. Stampfasphalt kostet beispielsweise M. 9, der Beitrag ist nur M. 2 per qm.

Bei Umliegungen bezahlen die Anlieger etwa die Hälfte der Kosten.

Sämtliche Reparaturen des Straßenpflasters bezahlt der Staat allein.

Auch die Ersatzkosten für die Reparaturen der Trottoirs und Saumsteine, welche die Anlieger allein tragen sollten, entsprechen nicht mehr den jetzigen Preisen, betragen vielmehr für Saumsteinreparaturen nur etwa $\frac{1}{3}$, für Trottoirverbesserungen durchschnittlich etwa $\frac{2}{3}$ der wirklichen Kosten.

Diese prinziplose Gesetzgebung entspricht aber nach den heutigen Verhältnissen auch den Grundsätzen einer gerechten Besteuerung nicht und ist in ihrer Ausführung äußerst lästig für die Behörde sowohl als das Publikum.

Es dürfte zunächst nicht zu bestreiten sein, daß die ursprünglich auf den anliegenden Grundstücken ruhende Last, schon durch die Übernahme der Verwaltung seitens des Staats, namentlich aber auch im Laufe der Jahrzehnte durch die wachsenden Ansprüche der Behörden und des Publikums, inhaltlich eine ganz andere, schwerere geworden ist. Dies ist um so empfindlicher als die Belastung eine höchst ungleiche ist und keineswegs immer oder in der Regel dem Werte des betreffenden Grundstückes und demnach der Leistungsfähigkeit des Eigentümers entspricht.

Die Behauptung, daß die an Straßen mit dem größten Verkehr belegenen Grundstücke auch an der Wertsteigerung der Grundstücke im allgemeinen den größten Anteil hätten und demnach die Beiträge am besten zahlen könnten, entspricht nicht den wirklichen Verhältnissen.

Der Verkehr hat in den letzten Jahrzehnten in Bremen seine Richtung vielfach geändert, ohne daß man annehmen könnte, daß dadurch auch eine Wertsteigerung der davon berührten Grundstücke eingetreten wäre. Für Luxusstraßen wird man häufig das Gegenteil behaupten können. Dasselbe gilt aber auch von geringeren Straßen, wo ein großer durchlaufender Frachtverkehr sich plötzlich entwickelt, z. B. Fichtenstraße, Sandersdeich.

Nach den Erfahrungen der Baudeputation können oft die Anlieger die plötzlich in größeren Beträgen geforderten Beiträge nicht zahlen, und würden manche Grundstücke an die Kerze kommen, wenn die Behörde sich nicht für befugt erachtete, zahlreiche Stundungen zu bewilligen.

Ein alljährlicher geringer allgemeiner Beitrag würde viel weniger empfunden werden.

Es ist dabei noch hervorzuheben, daß die Beiträge ohne Rücksicht auf die Tiefe der Grundstücke, nach Anschuß, und ohne Rücksicht darauf, ob sie nach der betreffenden Straße Ausgänge oder Ausgangsrecht haben, erhoben werden, demnach eine offenbare Ungleichheit in der Besteuerung vorliegt, die im Laufe der Zeit immer schroffer hervortreten mußte.

Auch das nach Lage der Gesetzgebung erforderliche Verfahren bringt große Belästigungen des Publikums und der Behörden mit sich. Dasselbe gestaltet sich im allgemeinen wie folgt:

Sind Fußwege der Ausbesserung bedürftig, so erfolgt Anzeige seitens der Polizeiverwaltung oder Beteiligten. Alsdann erhalten die Anlieger Anzeigezettel über die beabsichtigte Ausbesserung; sodann erfolgt die Ausbesserung unter Aufsicht eines Bauaufsehers, welcher die ausgebesserten Flächen aufzumessen und die Kosten

dafür aufzugeben hat. Nach Prüfung der Aufmachung durch den technischen Abteilungsvorstand erfolgt dann Aufstellung der Rechnung und Einziehung des Betrages, und zwar, im Falle freiwillige Zahlung nicht erfolgt, durch die Polizeibehörden. Im allgemeinen handelt es sich dabei nur um Auswechslung oder Festlegung einzelner Platten oder Ausbesserung eines sonstigen Belages; der Durchschnittsbetrag für diese Rechnungen hat in den Jahren 1879 bis 1888 etwa M. 5 für jede Rechnung betragen; sehr oft aber ist der Betrag unter M. 1.

Bei Neu- und Umlegungen werden die auf jedes einzelne Grundstück nach Anschußlänge entfallenden Flächen festgestellt, alsdann erfolgt die Aufstellung von Beitragslisten, worin die auf jeden Anlieger entfallenden Kosten angegeben sind. Nach Fertigstellung der Liste seitens des betreffenden Bauaufsehers erfolgt zunächst Prüfung durch den technischen Abteilungsvorstand und sodann die Aufstellung der Rechnungen.

Bei den Ausbesserungen der Fußwege erfolgen sehr oft Einwendungen der Anlieger, welche von dem Ausbesserungsbedürfnis sich nicht überzeugen können und auf andere viel schlechtere Fußwegflächen hinweisen.

Bei Ausbesserungen sowohl als auch bei Umlegungen und Neulegungen erfolgen Einwendungen sowohl in betreff der Richtigkeit der aufgemessenen Flächen, als bezüglich der Verpflichtung zu den Beiträgen und gegen die Art der Ausführung, indem beispielsweise der eine für Klinkerbelag, der andere für Zementplatten, Asphalt oder dergl. mehr Neigung hat. Fast alle Anlieger sind dafür, daß die Ausbesserungen auf das augenblicklich notwendige Maß beschränkt werden und führen oft Beschwerde über zu weitgehende Ausbesserungen. Um Weiterungen zu vermeiden ist es unvermeidlich, daß diesem Umstande Rechnung getragen wird, auch wenn eine Ausbesserung in größerem Umfange zweckmäßiger wäre. Alle diese kleinen Angelegenheiten veranlassen viel Arbeit und Zeitaufwand. Sehr oft sind auch die Grenzen der Grundstücke nicht genau zu erkennen, wodurch die Aufmessungen für die einzelnen Anlieger erschwert und Unrichtigkeiten veranlaßt werden; auch stößt die Ermittlung der pflichtigen Eigentümer der in Betracht kommenden Grundstücke häufig auf Schwierigkeiten.

Sehr lästig ist es auch für die Anlieger, wenn ein Unbekannter oder nicht Pfandbarer das Trottoir beschädigt und alsdann von ihnen die Unkosten der Herstellung beigetrieben werden müssen.

Es ist zweifellos, daß, wenn die Beiträge für Ausbesserungen, Neu- und Umlegungen aufgehoben werden, das Personal der Straßenbauinspektion sehr entlastet werden würde und wesentlich mehr Zeit auf Beaufsichtigung und Überwachung der Arbeiten verwenden könnte.

Ist hiernach eine Aufhebung der Beiträge dringend wünschenswert, so dürfte jedenfalls doch für den Ausfall von jährlich M. 30 000 für die Staatskasse ein Ersatz zu beschaffen sein.

Die Baudeputation ihrerseits würde empfehlen, da ein gutes Straßenpflaster allen Bewohnern, nicht lediglich den Eigentümern dient, einen Zuschlag auf die Erleuchtungssteuer in der Art, wie dies bei der Kanalsteuer geschehen, unter dem Namen „Bepflasterungssteuer“ zu erheben, den Betrag aber nicht auf M. 30 000 zu beschränken, vielmehr die Höhe einigermaßen den zu erwartenden großen Aufwendungen für das Straßenpflaster anzupassen.

Die Kanalsteuer beträgt vom Gebäudesteuerwert M. 0,15 per Mille, vom Reinertragswert 0,375 per Hundert, vom Mietwert 0,20 per Hundert und bringt jährlich ca. M. 45 000 auf.

In Betracht der großen, immer steigenden Opfer, mit welchen alljährlich das Pflaster den Staatshaushalt belastet, dürfte es nicht unangemessen erscheinen, die Bepflasterungssteuer etwas höher zu normiren.

Es wird Sache der Finanzdeputation sein, hierüber Vorschläge zu machen.

Die Baudeputation ihrerseits beantragt,

die Beiträge der Anlieger zu den Kosten des Pflasters und der Fußwege und demgemäß das Gesetz vom 27. Juni 1872, die Beiträge zu den Kosten der Straßen betreffend, und die §§ 127—130 der

De
1. April 18

Jahr

1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888

pro Jahr

zusamm

=

3.

betreffen

inspektio
stellung

Bauordnung vom 15. August 1883 aufzuheben, und zum Ersatz der Beiträge eine Bepflasterungssteuer einzuführen.

Der Beginn der neuen Einrichtung würde wohl zweckmäßiger Weise auf den 1. April 1892 festzusetzen sein.

(gez.) Plump. (gez.) Leop. Strube.

Beiträge der Anlieger von 1879 bis 1888 (10 Jahre).

Unteranlage.

Jahr	Anzahl der Rechnun- gen.	Reparatur.		Anzahl der Rechnun- gen.	Umflegung.		Anzahl der Rechnun- gen.	Neubau.	
		Erfahpflicht.			Beiträge.			Beiträge.	
1879	1 465	6 231	29	361	11 645	67	10	846	42
1880	1 681	5 414	67	177	6 667	29	—	—	—
1881	1 514	5 529	24	223	10 758	76	332	16 997	05
1882	1 634	4 906	73	453	12 742	88	353	15 010	81
1883	1 814	14 427	56	485	16 603	71	197	21 246	35
1884	1 579	7 133	59	448	14 524	59	184	25 211	26
1885	1 007	4 080	55	143	4 350	61	153	11 117	68
1886	1 354	9 252	37	168	7 096	81	153	8 029	27
1887	980	3 241	48	311	11 249	21	197	14 790	13
1888	848	5 576	55	152	7 703	23	284	16 400	52
	13 876	65 794	03	2921	103 342	76	1863	129 649	49
pro Jahr	1 388	6579	40	292	10 334	28	186	12 964	95

zusammen 1866 Rechnungen mit Mk. 29 878,63

= rd. 1900 " " " 30 000,—

Bremen, den 10. August 1891.

(gez.) Wolters.

3. Reitwege im Stadtgebiete, Herstellung von Steinschlagbahnen.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hierneben einen Bericht der Baudeputation, betreffend Reitwege im Stadtgebiet und Herstellung von Steinschlagbahnen zugehen.

Bericht.

Anlage.

In den Anlagen überreicht die Baudeputation die Berichte der Straßenbauinspektion und der Wegbauinspektion, betreffend Reitwege im Stadtgebiet und Herstellung der Steinschlagbahnen, bei denen sie nichts zu erinnern findet.

(gez.) Plump. (gez.) Leop. Strube.

Unteranlage I.

Bericht des Bauinspektors Graepel, betreffend Reitwege und Steinschlagbahnen im Stadtgebiet.

Zu dem anliegenden Beschlusse der Bürgerschaft vom 10. Juni 1891, wonach der Senat ersucht wird, die Baudeputation zu einem Berichte darüber zu veranlassen, ob es sich nicht empfehle,

1) die Reitwege innerhalb der Stadtgrenze möglichst zu beschränken oder aufzuheben, insbesondere den Reitweg vor dem Hohenthore,

2) die Steinschlagchauffeen aus einem besseren Materiale herzustellen, berichte ich das Nachstehende:

In der Stadt sind folgende Reitwege vorhanden:

1) An der Hohenthorschaullee auf der nordwestlichen Seite von No. 30 bis zum Damm der Oldenburgischen Bahn, etwa 1000 m lang.

2) In der Pappelstraße zwischen Hohenthorschaullee und der Weizenkampstraße zu beiden Seiten der Fahrbahn im ganzen etwa 100 m lang.

3) In der Erlensstraße zwischen Hohenthorschaullee und Weizenkampstraße zu beiden Seiten der Fahrbahn im ganzen etwa 100 m Länge.

4) Kornstraße zwischen Neander- und Wähmannstraße zu beiden Seiten der Fahrbahn im ganzen etwa 130 m lang.

5) Contrescarpe vom Osterthor bis zum nördlichen Ende des Richtweges in etwa 700 m Länge.

6) Schwachhauser-Chaullee von der Uhlandstraße bis zur Stadtgrenze in etwa 1190 m Länge.

7) Verlängerung der Rembertistraße von dem Bahndamm bis zur Holler-Allee in etwa 420 m Länge.

8) Verlängerung der Holler-Allee von der Park-Allee bis Schwachhauser-Chaullee zu beiden Seiten der Steinschlagbahn in je etwa 880 m Länge.

9) Park-Allee von der Holler-Allee bis zum Aussichtsturm in etwa 1400 m Länge.

10) Bei der Gasanstalt in etwa 430 m Länge.

11) Holler-Allee zu beiden Seiten der Steinschlagbahn, je etwa 760 m lang.

12) In der Allee am neuen Torffanal etwa 820 m lang.

Der unter 1 angegebene Reitweg wird bei einer Neupflasterung zu beseitigen sein, da derselbe je nach der Witterung durch Staub oder Schmutz für die Anlieger sehr lästig ist und die Verkehrsverhältnisse eine breitere Fahrbahn wünschenswert erscheinen lassen.

Die unter 2, 3 und 4 aufgeführten Reitwege sind nur eingerichtet, um an Pflaster zu sparen, was bei der geringen Bedeutung, welche die betreffenden Straßenstrecken haben, zweckmäßig bestehen bleibt.

Der unter 5 angeführte Reitweg der Contrescarpe giebt zu Klagen über Staub und Schmutz vielfach Veranlassung; ich glaube, daß es zweckmäßig sein wird, denselben bei Gelegenheit von Neupflasterungen ganz zu beseitigen, was einen Kostenaufwand von M. 11 000 verursachen wird.

Der unter 6 angegebene Reitweg an der Schwachhauser-Chaullee muß meines Erachtens bestehen bleiben, da dafür ein Bedürfnis vorliegen dürfte, ebenso bin ich der Meinung, daß auch die übrigen unter 7 bis 12 angegebenen Reitwege bestehen bleiben müssen.

Bezüglich der Steinschlagbahnen bemerke, daß solche im Stadtgebiet nur noch auf dem Theerhof unter den Poppe'schen Packhäusern, am Osterdeich von der Altenwallscoutrescarpe bis zur Deichstraße, in der Holler-Allee, Park-Allee und in der Allee am neuen Torffanal bestehen.

Die Steinschlagbahn auf dem Theerhof ist aus Basalt, (das ist das beste Steinschlagmaterial, welches besteht), hergestellt und wird mit diesem Material unterhalten. Es ist für die Straßenstrecke Steinschlagbahn gewählt, weil mit Rücksicht auf die bauliche Beschaffenheit der Packhäuser ein Material gewählt werden mußte,

wodurch wenig Erschütterungen beim Befahren hervorgerufen werden. Mit Rücksicht auf die starke Steigung erschienen Holzpflaster und Stampfasphalt, welche ebenfalls diesen Anforderungen entsprochen haben würden, nicht geeignet.

Die Steinschlagbahn am Osterdeich ist meiner Meinung durch eine Pflasterbahn aus behauenen Steinen zu ersetzen, da der Osterdeich sehr viel von Spaziergängern benutzt wird und Steinschlagbahnen selbst bei der sorgfältigsten Herstellung und Unterhaltung sehr lästigen Schmutz und Staub verursachen.

Die übrigen in dem Stadtgebiet bestehenden Steinschlagbahnen sind in der Weise entstanden, daß die ungepflasterten Wege durch auf den Schuttabladeplätzen und bei den Pflasterungen gewonnenes Material befestigt sind, wodurch allmählich den wachsenden Ansprüchen gemäß unter Aufwendung sehr geringer Mittel vollständige Steinschlagbahnen entstanden sind. Die Kosten dafür haben kaum M. 1,50 pro qm betragen, während wenn die Steinschlagbahnen den höchsten Anforderungen entsprechend hergestellt wären dafür doch mindestens M. 5 pro qm hätten aufgewendet werden müssen, d. h. es wären bisher statt im ganzen etwa M. 16 000 etwa M. 53 000 erforderlich gewesen. Wäre nicht in dieser billigen Weise gearbeitet worden, so würden wahrscheinlich die Holler-Allee, die Park-Allee und die Allee am neuen Torfkanal jetzt noch ungepflastert öfter von Schmutz und Staub starrende Wege sein; daß solche Straßen etwas mehr Unterhaltung als mit großen Kostenaufwendungen hergestellte Steinschlagbahnen erfordern, liegt auf der Hand, die hierfür aufgewendeten Kosten sind aber verschwindend klein gegenüber den Ersparnissen bei der Anlage. Nach meinem Plane sollen die Steinschlagbahnen allmählich eine Decklage aus Basaltsteinschlag, welcher aus den bei den Neu- und Umpflasterungen als unbrauchbar ausgeschossenen Pflastersteinen hergestellt werden soll, erhalten, womit sie dann vollständig haltbar werden.

Mir ist auch schon mitgeteilt, daß die Steinschlagbahnen in dem Bürgerpark besser hielten als die in den umgebenden Alleen hergestellten. Der Grund hierfür liegt einfach darin, daß von den Chaussees des Parkes alles schwere Fuhrwerk fern gehalten wird, selbst wenn es sich um im Park zur Verwendung kommendes Material handelt. So war beispielsweise bei dem Bau des Aussichtsturms die Benutzung der Steinschlagbahnen zur Anfuhr der Materialien untersagt, es wurde daher alles Material auf den Steinschlagbahnen der den Park umgebenden Alleen befördert, wodurch diese, da sie nur für leichten Verkehr berechnet waren, selbstverständlich sehr leiden mußten. Ich glaube, daß es zweckmäßig ist, die Steinschlagbahnen in der Umgebung des Bürgerparks in der bisherigen Weise weiter auszubauen und allmählich so zu verbessern, wie es mit den alljährlich für Unterhaltung bewilligten Mitteln möglich ist.

Bremen, den 16. September 1891.

(gez.) Graepel.

Den vorstehenden Vorschlägen des Herrn Bauinspektors Graepel hinsichtlich der einzelnen Straßen kann ich nur zustimmen. Im allgemeinen müssen m. E. Reitwege in der Stadt, sobald eine dichtere Bebauung stattfindet und der Verkehr in den betreffenden Straßen zunimmt, aufgehoben werden, da sie für stärkeren Wagen- und Fußgängerverkehr hinderlich sind und viele Belästigungen für denselben verursachen.

Was nun ferner die Verwendung eines besseren Materials für die Steinschlagbahnen anlangt, so ist hervorzuheben, daß diese Art Pflaster für einen starken und schweren Verkehr nicht geeignet ist und seiner Konstruktion nach, auch bei Verwendung bester Materialien, höheren Anforderungen nicht genügen kann. Die Steinschlagbahnen sind in breiten Alleen, wo hauptsächlich Lastfuhrwerke verkehren, sehr angezeigt, da sie bei guter Unterhaltung angenehm zu befahren sind und wenig Geräusch verursachen; dieselben sind daher bei den Alleen in der Umgebung des Bürgerparks durchaus am Platz. Auch kann ich das von Herrn Bauinspektor Graepel befolgte Verfahren bei der Befestigung der dortigen Fahrwege nur anerkennen, da

mit geringen Mitteln allmählich eine haltbare Deckung der Fahrwege erzielt wird.

Warum die Wege im Bürgerpark bisher sich besser gehalten haben, als wie in den umgebenden Alleen, wird in dem vorstehenden Bericht sehr klar gestellt.

Bremen, 23. September 1891.

Der Oberbaudirektor

(gez.) **Franzius.**

Unteranlage II. Bericht der Deich- und Wegbauinspektion, betreffend Herstellung der Steinschlagbahnen aus besserem Material.

Dem erteilten Auftrage vom 15. Juni d. J. gemäß, betreffend die Herstellung der Steinschlagbahnen aus besserem Materiale, beehre ich mich nachstehendes zu berichten.

Wie im Bericht des Bauinspektors Büding vom 8. Juni d. J. bereits erwähnt, sind von den bremischen Heerstraßen, welche zusammen eine Länge von rund 37,2 km haben, rund 20,9 km mit rauhen Steinen, 10,5 km mit behauenen Steinen gepflastert, während die übrigen 5,8 km Steinschlagbahnen sind.

Die Steinschlagbahnen liegen:

1) auf der Bürger Heerstraße:

von km 3,2	bis km 3,4 + 26	=	226 m lang
" " 4,5 + 20	" " 5,8 + 72	=	1352 " "
" " 5,9 + 05	" " 7,3 + 90	=	1485 " "
" " 8,4 + 21	" " 9,5 + 90	=	1169 " "
" " 10,0 + 68	" " 10,2	=	132 " "

Zusammen 4364 m

2) auf der Schwachhauser Heerstraße:

von km 7,1 + 64 bis km 8,6 + 76 = 1512 m

im ganzen 5876 m

Die Steindecken sind in der Regel aus einem Unterbau von Grobschlag und einer Decklage von feinerem Steinschlag gebildet.

Zu den Decklagen, auf welche es hier hauptsächlich ankommt, ist in der ersten Zeit ausschließlich Steinschlag aus Granitfindlingen, welche durch Beseitigung der mit rauhen Steinen gepflasterten Straßen der Stadt gewonnen wurden, benutzt worden. Seit dem Jahre 1885 sind auch andere Steinarten, und zwar Hochofenschlacken und Piesberger Kohlenandstein für die Decklagen verwendet.

Der Steinschlag aus Granitfindlingen hat den Vorzug bedeutender Härte, dagegen den sehr ins Gewicht fallenden Nachteil, daß die einzelnen Steine von ungleicher Härte sind und sich daher ungleichmäßig abnutzen. Dies führt dazu, daß in der Bahn rasch Unebenheiten entstehen, welche sich dann durch das Hinzukommen der Stöße der Fuhrwerke in beschleunigtem Maße vergrößern.

Die abgenutzten Steinteile bilden bei trockenem Wetter Staub und bei nassem Wetter Schmutz.

Letzterer ist um so schlimmer, je mehr die Straße bebaut ist, oder je dichter das angrenzende Gelände mit Bäumen oder Sträuchern bestanden ist, da bei derartigen Chausseestrecken die austrocknende Wirkung des Windes fehlt. Die Staubbildung macht sich am fühlbarsten an den stark bebauten Chausseestrecken. Um die Staub- und Schmutzbildung, sowie die Abnutzung bei Steinschlagbahnen möglichst herabzumindern, ist ein Material für die Decklagen zu verwenden, welches eine möglichst große gleichmäßige Härte und Druckfestigkeit, sowie geringe Abnutzbarkeit besitzt.

Nach den Ergebnissen der in den Jahren 1882 und 1883 ausgeführten Untersuchung von Wegebaumaterialien aus der Provinz Hannover ist die nachfolgende Zusammenstellung angefertigt, aus welcher diejenigen Eigenschaften, um welche es sich im vorliegenden Falle handelt, für verschiedene in Frage kommende Gesteinsarten hervorgehen dürften.

No.	Steinart	Fundort	Spezifisches Gewicht	Druckfestigkeit in kg für den qcm Mittelwert aus allen Versuchen	Härtegrad	Verhältniszahl der Abnutzbarkeit
1	Basalt	Wilhelmshöhe bei Kassel	2,99	1657	7—8	ca. 19
2	"	Hohefleiße bei Hedemünden	2,92	1445	6—7	
3	"	Hohenhagen bei Dransfeld	2,87	925	6—7	
4	Granit	Helmstadt in Schweden	2,63	1434	6—7	ca. 12
5	"	Frederikshall in Norwegen	2,63	1233	7	
6	Grauwackensandstein	Rammelsberg bei Goslar	2,76	966	6—7	ca. 19
7	"	Dasselbst	2,63	738	6—7	
8	Grauwacke	Tragthalsberg bei Lautenthal	2,69	638	6—7	—
9	Koogenstein	Bei Brevörde	2,72	1055	7	ca. 60
10	Muschelkalk	Hollager Berg	2,71	804	6	
11	Quarzalk	Höverstedt bei Porta	2,70	757	6—7	
12	Muschelkalk I. Sorte	Zungenberg, Amt Linden	2,72	617	6—7	
13	Keupersandstein	Taubenberg bei Minteln	2,42	1502	8—9	17,1
14	"	Auf der Waldau bei Haemelschenburg	2,54	1068	7—8	13,3
15	"	Spreckberg bei Blotho	2,54	905	6	—
16	"	Am Riepen bei Hameln	2,56	704	6	—
17	Kohlen sandstein	Biesberg bei Osnabrück	2,58	617	8	11,0
18	Hochofenschlacke	Georgs-Marienhütte bei Osnabrück	2,84 bis 2,92	1416	9—10	34

Die für den Härtegrad angegebenen Ziffern bezeichnen diejenigen Materialien der nachfolgenden Mohs'schen Skala, welche zuerst die Probestücke deutlich zu ritzen vermögen.

No. 1 Talk, No. 2 Gyps, No. 3 Kalkspat, No. 4 Flußspat, No. 5 Apatit, No. 6 Feldspat, No. 7 Quarz, No. 8 Topas, No. 9 Smirgel, No. 10 Diamant.

Die Abnutzbarkeit ist durch Schleifen von würfelförmigen Probestücken auf gußeisernen mit Smirgel bestreuten Scheiben ermittelt. Die Zahlen bezeichnen den Gewichtsverlust der gleich großen Probewürfel.

Aus der Tabelle geht hervor, daß die Eigenschaften, welche die Güte des Materials bedingen, nicht Hand in Hand gehen.

Zum Beispiel besitzen die unter 9—11 aufgeführten Kalksteinarten neben ziemlich erheblicher Druckfestigkeit und Härte eine sehr große Abnutzbarkeit, und sind daher als Chausseebaumaterial von geringem Werte, was durch die praktischen Erfahrungen genügend bestätigt wird.

Ebenso ist für die Hochofenschlacken (No. 18 des Verzeichnisses), welche eine sehr große Druckfestigkeit und Härte besitzen, eine verhältnismäßig große Abnutzbarkeit gefunden, welches mit den auf den hiesigen Heerstraßen gemachten Erfahrungen recht gut übereinstimmt.

Es empfiehlt sich daher, von ferneren Versuchen mit diesem Material abzusehen. Auch die in der Tabelle mit aufgeführten Grauwacken dürften von vorn herein wegen ihrer bekannten Ungleichartigkeit und ihres hohen Bezugspreises (ca. M. 16 für das Kubikmeter Steinschlag frei Schiffsbord Bremen) auszuschließen sein.

Endlich werden die schwedischen Granite als Material für Steinschlagbahnen nicht zu empfehlen sein, da sie für diesen Zweck zu teuer sind. Demnach sind noch in Betracht zu ziehen:

- a) Basalt,
- b) Keuper sandstein,
- c) Kohlen sandstein

und zwar die besseren Sorten derselben.

Von diesen besitzt nach den hannoverschen Untersuchungen der Basalt die größte Druckfestigkeit, der Keuper sandstein die größte Härte und der Kohlen sandstein die geringste Abnußbarkeit.

Abgesehen von der geringen Druckfestigkeit des Piesberger Kohlen sandsteins, sind übrigens die sämtlichen verlangten guten Eigenschaften bei den drei bezeichneten Gesteinsarten in erheblichem Umfange vorhanden.

Die Anschaffungspreise werden sich etwa wie folgt stellen:

Steinschlag aus Basalt	à cbm	M. 16,—
Basaltschrotten	" "	13,25
Keupersteinschlag	" "	11,—
Keuperschrotten	" "	9,—
Piesberger Steinschlag (beste Sorte)	" "	11,25
" Schrotten	" "	9,25

Die Preise verstehen sich frei Waggon bezw. frei Schiff Bremen.

Obgleich der Basalt am teuersten ist, dürfte sich doch die Anwendung desselben für Versuchszwecke, seiner für Steinschlagbahnen anerkannten Güte wegen, empfehlen, und zwar namentlich da, wo vorzugsweise ein schwerer Verkehr vorhanden ist, z. B. auf der Burger Heerstraße.

Auch wird sich für diese Straße der Keuper sandstein, dessen Druckfestigkeit ebenfalls eine große ist, und dessen Abnußbarkeit nach den erwähnten Untersuchungen noch geringer ist wie die des Basalts, voraussichtlich recht gut eignen.

Die Abnußbarkeit wird namentlich da in Frage kommen, wo die Straße einem starken Verkehr ausgesetzt ist, welches gleichfalls für die Burger Heerstraße zutrifft.

Da die Piesberger Steine eine verhältnismäßig geringe Druckfestigkeit besitzen, sich dagegen nach der Tabelle schwer abnußen, so werden sie sich für Versuche auf einer Straße mit nicht schwerem, wenn auch starkem Verkehr eignen, was bei der II. Abteilung der Schwachhauser Heerstraße (in Schorf und auf den Rüten) zutreffen dürfte.

Die bisherigen Kosten der Unterhaltung der Steinschlagbahnen allein sind nicht genau zu ermitteln; nach den Voranschlägen haben sie im Durchschnitt während der letzten zehn Jahre M. 510 für das km betragen, gegenüber den Kosten der Pflasterbahnen von M. 355 für das km.

Das hieraus sich ergebende Kostenverhältnis ist jedoch nicht für alle Strecken dasselbe, sondern je nach der Lage der Chausseestrecken und der Art des Verkehrs ein anderes; z. B. fällt es für die Schwachhauser Heerstraße viel mehr zu Gunsten der Steinschlagbahnen aus, als für die Burger Heerstraße, insbesondere in Walle, wo ein starker und schwerer Verkehr herrscht und die Straße fast durchgehends stark bebaut ist.

Anschlagsmäßig sind für die erste Strecke der Burger Heerstraße etwa M. 590 für das km Steinschlagbahn im Durchschnitt während der letzten zehn Jahre verwendet worden.

Bei der Anlage stellen sich die Kosten für die verschiedenen in Frage kommenden Pflasterarten wie folgt:

1 qm Polierpflaster aus guten roten Wesersandsteinen 3. Sorte kostet etwa	M. 6.—
1 " Steinschlagbahn mit Grobschlagunterbau und einer Kleinschlagdecke aus Granitfindlingen	" 3.50
1 " Desgleichen mit Decke aus Basalt	" 4.50
1 " Desgleichen mit Decke aus Keuper sandstein oder Piesberger Sandstein	" 4.—
ohne Bettungs- und Decksandlieferung und ohne Saumsteine.	

Es dürfte hieraus zur Genüge hervorgehen, daß es vom finanziellen Standpunkte aus nur dann vorteilhaft ist, Steinschlagbahnen durch Pflasterbahnen zu ersetzen, wenn die Unterhaltungskosten der ersteren die der letzteren ganz erheblich überwiegen.

Möglicherweise ergibt sich dies bei genauerer Auseinanderhaltung der Kosten für einige Steinschlagstrecken in Walle, und es dürfte sich danach empfehlen, für die betreffenden Chausseestrecken die Kosten der Steinschlagstrecken und der Pflasterstrecken getrennt zu buchen, um genaue Rentabilitätsberechnungen vornehmen zu können.

Das Schlußergebnis vorstehender Ausführungen dürfte das sein, daß es sich empfiehlt, die seit dem Jahre 1885 angestellten Versuche, für die Steinschlagbahnen ein geeigneteres Material zu finden, fortzusetzen und zwar in der Weise, daß zu den Decklagen außer dem bereits in Anwendung gebrachten Kohlen sandstein in Zukunft auch Basalt und Keuper sandstein Verwendung finden.

Bremen, den 29. September 1891.

Der Bauinspektor.

(gez.) Deltjen.

Mit diesen sehr sachgemäßen und klaren Erörterungen bin ich völlig einverstanden.

Bremen, den 21. Oktober 1891.

Der Oberbandirektor.

(gez.) Franzins.

4. Einrichtung eines Polizeidistrikts für den der Stadt angeschlossenen Teil der Dorfschaft Walle.

Die Polizeidirektion hat in Verfolg früherer, gelegentlich der Verhandlungen über den Anschluß von Walle erstatteter Berichte dem Senat berichtet, daß für den jetzt angeschlossenen, ausgedehnten, von den vorhandenen Polizeibüreaus weit entfernten Teil der Dorfschaft Walle, die Einrichtung eines besonderen Polizeidistrikts erforderlich sei. Sie bemerkt hierüber:

1) das Bureau werde in dem jetzigen Erheberhause untergebracht werden, in welchem auch eine Dienstwohnung für den Kommissär eingerichtet werden könne. Das von der Baudeputation bearbeitete Projekt werde demnächst von dieser mit dem Antrage auf Bewilligung der Kosten vorgelegt werden;

2) zur ersten Einrichtung des Büreaus seien M. 1027 erforderlich.

(4 Tische M. 100, 1 Schrank für Melderegale M. 45, 1 Repositorium zu Formularen M. 35, 1 Schrank für die Schutzmannen M. 50, 12 Stühle M. 120, für Schreibzeuge, Papierchere, Mappen, Dintenfass M. 29, 70 Blechkasten für die Melderegistratur M. 175, Haus- und Personalbogen M. 150, Gesetzbücher M. 180, Rouleaux und Fenstervorheber M. 40, Torf- und Kohlenkasten M. 16, Fußtrager, Hakenleisten M. 15, Waschgeschirr und Handtücher M. 22, Unvorhergesehenes M. 50.)

3) außerdem seien für Einrichtung einer telephonischen Verbindung des Büreaus mit den anderen Polizeibüreaus M. 834 zu rechnen.

(25 Holzstangen und Isolatoren M. 385, 25 andere Stützpunkte M. 50, Drahtleitung 3250 m M. 85, Einführung M. 20, für Rückleitung und Blitzschutz M. 10, für ein

Mikrophon M. 134, für ein Doppelschild zur Bezeichnung der Feuermeldestelle M. 20, für Arbeitslohn M. 100, für Unvorhergesehenes M. 30.)

4) die jährlich wiederkehrenden Ausgaben für das Bureau würden sich auf M. 1040 stellen.

(Für Heizung M. 190, für Beleuchtung M. 500, für Schreibmaterialien und Druckfachen M. 250, Reinigung des Büreaus M. 100.)

5) Für den Distrikt seien, wie für die kleinen städtischen Distrikte erforderlich, 1 Polizeikommissär, 1 Polizeiwachtmeister, 1 Kriminalwachtmeister, 13 Schutzmänner und 1 Distriktsschreiber. — An Gehalt werde für dieselben während des nächsten Rechnungsjahres überall das Anfangsgehalt der betreffenden Stelle zu rechnen sein, da bei etwaiger Übernahme älterer Beamten aus anderen Distrikten, an letzteren neue Beamte mit Anfangsgehalten angestellt werden würden.

Es berechne sich danach das Gehalt des ersten Jahres auf ... M. 21 900.

(Für einen Kommissär M. 2400, für einen Polizeiwachtmeister M. 1500, für einen Kriminalwachtmeister M. 1600, für 13 Schutzmänner M. 15 600, für einen Distriktsschreiber M. 800.)

Für Dienstkleidung seien zu verausgaben im ersten Jahre M. 4120.

(Für einen Kommissär M. 500, für einen Polizeiwachtmeister M. 250, für einen Kriminalwachtmeister M. 250, für 13 Schutzmänner M. 3120.)

(Für die folgenden Jahre ermäßigt sich der Betrag auf den Durchschnittssatz von M. 2601.)

6) Danach beantrage die Polizeidirektion Einrichtung eines Polizeidistrikts und Bewilligung von M. 1861

für die erste Ausrüstung des Büreaus,

sowie von M. 27 060

für laufende Ausgaben zur Befoldung und Kleidung des Beamtenpersonals, sowie für die Büreaubedürfnisse während des Jahres 1892/93.

Der Senat bewilligt die beantragten Summen und ersucht die Bürgerschaft ihm hierin beizutreten.

Erw...

Die
zum Anfa
M. 1000
Zustimmung
er die gute
eine Besch
31. Dezen

I
große P
Areal de
Straßen
zwischen
auf der
oberländi
des Ein-

D
zum Preis
D

Grundstück

D

dürfte trog

In

Nähe der

beindet, w

Verkehrs

das Bedür

Eigentum

Interesse

gehören un

Be

dem oberl

Unterwejer

Hafen gesch

bequem err

zu passiren

Betracht.

leicht durch

auch gelang

geamten U