

Beschluß der Bürgerschaft

vom 6. Mai 1885.

1. Schenkwirtschaften.

Die Bürgerschaft hat zu Mitgliedern der Deputation wegen der Schenkwirtschaften ernannt die Herren Richter Stadtländer, Ph. Ed. Meyer, L. Leisewitz, Dr. Jacobi, J. D. Tiele und Depken.

2. Budget für das Jahr 1885/86. Eisenbahnen.

Die Bürgerschaft ersucht die Deputation für Häfen und Eisenbahnen um einen Bericht darüber, ob die bisher von ihr verpachteten Ländereien nicht zweckmäßiger der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke zu unterstellen seien.

Mittheilung des Senats

vom 8. Mai 1885.

1. Außerordentliche Erweiterungsanlagen für das Wasserwerk.

Der Senat ertheilt dem Antrage der Deputation für die Gas- und Wasserwerke auf Bewilligung von M. 260 000 auf den Fonds „Erweiterung der Wasseranlagen“ zur Herstellung der in ihrem Berichte vom 5. d. Mts. beschriebenen Anlagen seine Zustimmung und ersucht die Bürgerschaft, ihm hierin beizutreten.

2. Änderung des Budgets für die Zeichenschule.

Die Schuldeputation hat einen Bericht, betreffend Änderung des Budgets für die Zeichenschule, eingereicht, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußnahme hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Bei der Zeichenschule sind in diesem Frühjahr ungewöhnlich zahlreiche Anmeldungen erfolgt, während gleichzeitig der Abgang älterer Schüler unerwartet gering gewesen ist. Infolge davon sind für diejenige Fachklasse der Schule, welche vorzugsweise für den Unterricht von Schlossern und Maschinenbauern bestimmt ist, so viele Schüler (58) vorhanden, daß diese weder in dem betreffenden Zimmer untergebracht werden können, noch auch, wenn dies möglich wäre, bei der Art des Unterrichts für diese Schüler derselbe fruchtbringend ertheilt werden könnte. Es haben daher einstweilen 25 Schüler abgewiesen werden müssen. Um auch diesen den gewünschten Unterricht zu gewähren, würde eine neue (dreizehnte) Klasse der Schule für das soeben begonnene Schuljahr einzurichten sein. Bis auf weiteres kann für dieselbe ein Klassenzimmer der Freischule an der Großenstraße, welches für die betreffenden Unterrichtsstunden zur Verfügung gestellt wird, benutzt werden. Doch würden die erforderlichen Zeichentische und Geräthe mit einem Kostenaufwande von M. 530 angeschafft und ein Lehrer gegen ein Honorar von M. 670 angestellt werden müssen. Die Schuldeputation erlaubt sich daher, damit die erwähnten Schüler nicht des gewünschten Unterrichts zu entbehren brauchen, den ergebensten Antrag zu stellen, daß das Spezialbudget der Zeichenschule (No. 62) auf den Betrag von M. 18 500 erhöht werde.

(gez.) Pauli.

(gez.) W. Below.

3. Landaustausch in Warthum.

Der Senat theilt der Bürgerschaft zur Beschlußnahme hierneben unter Vorbehalt seiner Erklärung einen Bericht der Baudeputation, Abth. Wegbau, mit, betreffend Landaustausch in Warthum.

Anlage.

Bericht.

An der Warthumer Heerstraße in der Nähe des alten Zollhauses befindet sich eine dem Staate gehörige Braake, Katasterbezeichnung I 217 B a, welche im gegenwärtigen Zustande für den Staat wenig Werth hat. Der Nachbar, **Germann Bruns**, welcher für sein Wirthschaftsgebäude einen bessern Zufuhrweg zu beschaffen wünscht, hat jetzt beantragt, ihm einen unten näher bezeichneten Theil dieser Braake zu überlassen, um denselben zuzuschütten, wogegen er den dem Staate verbleibenden Theil der Braake auf seine Kosten ebenfalls zuzuschütten will, so daß dieser dadurch für den Staat werthvoller werden würde; er hat sich ferner bereit erklärt, eine staatsseitig gewünschte Grenzregulirung seines Grundstücks an der Heerstraße anzuerkennen, und einen ihm gehörigen auf der gegenüberliegenden Seite der Heerstraße liegenden, in den Fußweg hineinragenden Streifen Land an den Staat abzutreten, dessen Erwerb für den demnächst erforderlichen Umbau der Ochthumbrücke daselbst unentbehrlich ist. Die berichtende Deputation hat über diesen Antrag, welcher vom Bauinspektor **Bücking** empfohlen wird, den Katasterdirektor **Lindmeyer** zu einer gutachtlichen Äußerung aufgefordert. Dieselbe lautet wie folgt:

„Die von **G. Bruns** abzutretende Parcele a b c d, groß 46 qm, hat m. E. einen Werth von M. 70—80 und viel höher ist auch der Werth des mit BCDE bezeichneten Theils der Braake nicht zu veranschlagen, da in dem jetzigen Zustande aus der Braake überhaupt kein Ertrag zu erzielen ist und die Kosten einer Verfüllung für Rechnung des Staats sich so hoch stellen dürften, daß sie den eventuellen Verkaufswerth nahezu begleichen. Wenn **Brunns** daher den 480 qm großen Theil der Braake auf eine angemessene Höhe bringt und dadurch ertragsfähig macht, so erscheint der projektirte Austausch für den Staat ganz annehmbar.

Die Grenze AB anlangend, so geht aus der Katasterkarte hervor, daß in der gebrochenen Linie zur Zeit der Aufnahme des Katasters im Jahre 1836 eine Befriedigung gestanden hat, im Verifikationsprotokoll findet sich hierüber jedoch folgende Angabe:

Brunns: Die Grenze nach der Chaussee sei unrichtig verzeichnet und ihm zu nahe getreten.

Direktor **Blohm** reservirt dem Staate dessen Rechte.

Die Grenze ist also nicht ganz zweifellos und empfiehlt es sich eine Begradigung vorzunehmen.“

Daraufhin sind von der Deputation mit **Brunns** die nachstehenden Bedingungen vereinbart:

1) Die neue Grenze der Heerstraße gegen das **Brunns'sche** Gehöft wird durch die in anliegender Situationskarte mit AB bezeichnete gerade Linie gebildet; der Staat tritt an **Brunns** die jenseits dieser Linie belegenen kleinen Terrainabschnitte und letzterer dagegen an den Staat den diesseits belegenen Streifen, sowie die vor der neuen Grenzlinie auf Heerstraßengrund stehenden sechs großen Bäume ab, an denen **Brunns** seit langen Jahren ein Nutzungsrecht ausgeübt hat und deren Eigenthumsrecht bestritten ist, jedoch mit dem Vorbehalte, daß einer dieser Bäume gefällt werden muß, um **Brunns** das Aufstellen eines Statetts auf der Grenze AB zu ermöglichen.

2) Der Staat tritt an **Brunns** von der an der Nordostseite seines Gehöfts belegenen, im Kataster der Feldmark Woltmershausen mit 217 B a bezeichneten Braake denjenigen Theil ab, welcher nach der anliegenden Karte nordwestlich der Linie B C und südwestlich der Linie C D liegt und ca. 7,35 ar groß ist. **Brunns** verpflichtet sich dagegen, die ganze Braake, sowohl den an ihn abgetretenen, als auch den dem Staate verbleibenden Theil derselben innerhalb eines Zeitraumes von 3 Jahren bis zur Höhe des angrenzenden, dem Staate gehörigen Grundstücks (alte Zollhaus: Katasterbezeichnung 217 A) mit gutem Boden, auch Sand zu verfüllen.

3) Bruns tritt von der ihm gehörigen Parcele 208 den in anliegender Karte mit a b c d bezeichneten, ca. 46 qm großen Streifen, welcher neben seiner Scheune zum größern Theil im Fußbanquett der Heerstraße liegt, nebst dem auf demselben befindlichen Pflaster an den Staat ab und ist verpflichtet, innerhalb 8 Wochen die zwischen der Scheune und der Dichtumbrücke befindliche Einfriedigung in die künftige Grenzlinie b c zurückzuversetzen, sowie die außerhalb der letztern neben dem Flügel der Dichtumbrücke vorhandene Terrainenkung mit gutem Boden bis zur Höhe der Heerstraße auszufüllen.

4) Die neue Grenzlinie C D wird nach Verfüllung der Braake auf beiderseitige gemeinschaftliche Kosten abgesteckt und mit Grenzsteinen bezeichnet; die Verlassung des an Bruns abzutretenden Theils der Braake geschieht auf dessen Kosten; dagegen erfolgt die Berichtigung des Katasters betreffs der Grenze A B und der Fläche a b c d im Wege der Mutation, ohne daß dadurch für Bruns Kosten entstehen.

Die Deputation, welche unter vorstehenden Bedingungen den Landesaustausch für den Staat vortheilhaft erachtet, ersucht demgemäß zu der Vereinbarung mit Bruns die vorbehaltene höhere Genehmigung zu erteilen.

(gez.) **J. Delrichs.** (gez.) **Gildemeister.**

4. Bahnhofsumbau.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hierneben das Protokoll über die am 7. April d. J. stattgehabte landespolizeiliche Prüfung eines von der königlich preussischen Eisenbahnverwaltung vorgelegten neu bearbeiteten Projekts für den Umbau des Bahnhofs zugehen.

In dem Protokoll sind die Gründe angegeben, welche die preussische Verwaltung veranlaßt haben, bereits im Sommer des vorigen Jahres einen Neubau des Empfangsgebäudes in der Achse der Bahnhofstraße und eine Höherlegung des Personenbahnhofs in Erwägung zu nehmen, ferner die Vortheile aufgezählt, welche für Bremen aus dieser Abänderung des im Vertrage vom 30. November 1883 (Verhdlg. 1883, Seite 379) genehmigten Projekts erwachsen und endlich unter den Nummern 1, 2, 3 die Punkte verzeichnet, bei denen mit Rücksicht auf diese Vortheile ein Entgegenkommen Bremens in betreff der mit dem neuen Projekt verbundenen Änderungen vorausgesetzt wird.

Es ist allerdings als ein ganz erheblicher Vorzug dieses neuen Projekts anzusehen, daß die dabei beabsichtigte höhere Lage des Bahnhofsplenums es gestatten wird die Unterführungen der Hempstraße, der Torfstraße, der Straße an der Gasanstalt und der Rembertistraße, hinsichtlich ihrer lichten Höhen, Oberbaukonstruktion und Sohlenlagen zu verbessern. Die Bedeutung dieser höheren Lage für die Unterführung bei der Gasanstalt ist aus den anliegenden Skizzen I und II ersichtlich. In dem ursprünglichen Projekt war für diese Unterführung eine mittlere lichte Höhe von 3,675 m, bei einer Sohlenlage von 0,60 unter Null, vereinbart; nach Skizze II kann erstere auf 4 m gebracht und die Sohlenlage auf 0,22 über Null gehoben werden, wobei noch 1,10 m für die Oberbaukonstruktion, welche hier in Eisen mit genügender Kiesbettung, um das Geräusch zu vermindern, gedacht ist, zu verwenden bleiben. In Skizze I ist dieses verwendbare Maß für eine massive Wölbung, wobei die Straße an der Gasanstalt eine rechtwinklige Lage zur Bahnachse erhalten würde, benutzt worden. Ähnliche Verbesserungen werden bei den Unterführungen an der Torfstraße und Rembertistraße erreicht werden, während es für die der Hempstraße möglich wird, den Oberbau so hoch zu legen, daß mindestens die Schwellen in Kies gebettet werden können. Die Spezialprojekte dafür sollen im Einvernehmen mit den bremischen Technikern bearbeitet werden.

Was die für die Ausführung des neuen Projektes preußischerseits im Protokoll ausgesprochenen Voraussetzungen betrifft, so geben die unter 1 und 2 enthaltenen Punkte zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß.

Über die No. 3, betreffend Umlegung des Bahnhofsplazes und über die damit im Zusammenhang stehende No. 13 des Protokolls, betreffend die Lage der Straße an der Gasanstalt, ist dem Senat von seinen Kommissaren bei der Baudeputation folgende Mittheilung zugegangen:

„Die Baudeputation hat in ihrer Sitzung am 4. d. M. von dem ihr übersandten Protokoll vom 7. April, den Bahnhofsumbau betreffend, Kenntniz genommen und sich zu 3 damit einverstanden erklärt, daß zu den für die Wiederinstandsetzung (Aptirung) des Bahnhofsplazes erforderlichen Kosten von der preußischen Eisenbahnverwaltung ein Beitrag von M. 50 000 gezahlt werde, die übrigen Kosten aber von Bremen, dessen freiem Ermessen die Art und Weise der Ausführung überlassen bleibe, getragen würden; zu 13 des Protokolls empfiehlt die Deputation für die Unterführung bei der Gasanstalt eine rechtwinklig zur Bahnachse gerichtete Lage, zieht jedoch der angeregten Herstellung einer gewölbten Unterführung eine mit genügender Kiezbettung versehene Konstruktion mit eisernem Überbau vor. Im übrigen findet sie bei dem Protokoll nichts weiter zu erinnern.“

Für die Verlegung der Straße an der Gasanstalt spricht die damit erreichbare bessere Verbindung für den Verkehr zwischen einem großen Theil der Altstadt und südlichen Vorstadt mit dem Bürgerpark, sowie der Umstand, daß dann die jetzige Unterführung während des Baues der neuen erhalten werden kann, also für die Zeit des Bahnhofsumbaues wesentlich geringere Verkehrsstörungen zu erwarten sind und endlich die Erwägung, daß dadurch die Kosten für den Bahnhofsplaz erheblich verringert werden. Diese Kosten sind vom Bauinspektor Graepel wie folgt veranschlagt:

I. Wenn die jetzige schräge Lage der Unterführung beibehalten wird, a) bei ausschließlicher Verwendung behauener Pflastersteine auf M. 142 000, b) bei theilweiser Verwendung unbehauener Feldsteine, wie durch kreuzweise Schraffirung auf den anliegenden Skizzen III und IV angedeutet, auf M. 106 400.

II. Wenn die Unterführung die rechtwinklige Lage zur Bahnachse erhält: a) bei ausschließlicher Verwendung behauener Pflastersteine auf M. 125 000, b) bei theilweiser Verwendung von unbehauenen Pflastersteinen auf M. 98 500, wobei zu bemerken ist, daß in jedem dieser vier Anschläge M. 13 000 für Kanalisirungen, deren Ausführung nur aufgeschoben ist, enthalten sind. Der Anschlag II b. umfaßt außerdem ebenso wie auch die übrigen Anschläge M. 5000 für Verbesserungen von Pflaster und Trottoiranlagen, die nicht durch die Umänderung des Platzes bedingt, zweckmäßig aber in Anschluß an die übrigen Anlagen beschafft werden. Bei einer Beschränkung der Anlage auf das Nothwendigste können diese M. 5000 und bei der Kanalisirung M. 8000 abgesetzt werden; dann würde die erforderliche Ausgabe auf M. 85 500 herabgemindert sein, und der Beitrag Bremens nach Anrechnung der von der preußischen Verwaltung angebotenen Pauschale von M. 50 000 sich auf M. 35 500 belaufen. Es ist hierbei noch zu beachten, daß bei einer Änderung des Platzes die Beschaffenheit des Pflasters eine wesentlich bessere und daher in den nächsten Jahren an Unterhaltungskosten erheblich gespart wird. Ein Beschluß darüber, in welcher Weise und mit welchen größern Mitteln die Umlegung des Platzes ausgeführt werden soll, kann übrigens bis zum Jahre 1888 vorbehalten bleiben, weil diese Arbeit wohl nicht früher erforderlich wird. Zur Zeit genügt es, festgestellt zu haben, daß dafür mit einem Betrag von M. 35 500 ausgereicht werden kann.

Der Senat ist der Ansicht, daß es sich mit Rücksicht auf die in dem neuen Projekt für die diesseitigen Interessen offen liegenden Vortheile rechtfertigt, einen solchen direkten finanziellen Beitrag für die Ausführung desselben zu übernehmen. Er genehmigt daher die unter Vorbehalt getroffenen Vereinbarungen des Protokolls vom 7. April d. J., sowie das preußische Angebot von M. 50 000 als Beitrag zu den Kosten der Umlegung des Bahnhofsplazes, welche im übrigen

dem Ermessen Bremens überlassen bleibt, auch ist es ihm genehm, daß die Straße an der Gasanstalt rechtwinklig zur Bahnachse verlegt und dafür ein eiserner Überbau vorgezogen werde. Der Senat ersucht die Bürgerschaft, ihm hierin beizutreten, damit baldthunlichst, wie das als erwünscht bezeichnet wird, die landespolizeiliche Genehmigung des Projekts erteilt werden kann.

Verhandelt im Geschäftslokale des königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amtes zu Bremen am 7. April 1885.

Anlage.

Anwesend: 1) Seitens der freien Hansestadt Bremen: Herr Bürgermeister **Buff**; 2) seitens der königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover: Herr Präsident **von Schmerfeld**, Herr Oberbau- und Geheimer Regierungsrath **Durlach**, Herr Regierungs- und Baurath **Leudtenberg**, Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor **Schwering**; 3) seitens des königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amtes zu Bremen: Herr Regierungsrath **Senftleben**, Herr Baurath **Schench**, Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor **Wiesner**.

Nachdem seitens der königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover unter dem 13. Februar d. J. ein neu bearbeitetes Projekt für den Umbau des Bahnhofes Bremen dem Herrn Kommissar des Senats der freien Hansestadt Bremen in Eisenbahnangelegenheiten eingereicht worden war, welches in einzelnen Theilen Abweichungen von dem unter dem 20. November 1883 landespolizeilich genehmigten Projekt enthält, fand am heutigen Tage hiersebst unter Betheiligung der oben bezeichneten Herren eine Konferenz behufs landespolizeilicher Prüfung dieses Projektes statt.

Bevor in die Verhandlungen eingetreten wurde, befürwortete der bremische Herr Kommissar, daß er sich in Bezug auf seine Erklärungen die Genehmigung des Senats und, soweit erforderlich, der Bürgerschaft vorbehalten müsse.

Zunächst erörterten alsdann die Herren Vertreter der Eisenbahnverwaltung die Gründe, welche zu den Abweichungen von dem früheren Projekte geführt haben. Sie erklärten, daß bei dem ursprünglichen, landespolizeilich genehmigten Projekte beabsichtigt sei, eine Höherlegung der Bahn nur in sehr beschränktem Maße eintreten zu lassen und die erforderliche Höhe für die von dem Stationsgebäude unter den Gleisen her zu den Perrons führenden tunnelartigen Gänge dadurch zu gewinnen, daß die Tunnelsohle tiefer als das Erdgeschoß des Stationsgebäudes gelegt werde. Die dadurch bedingten Treppenanlagen in den Hauptzugängen zu den Perrons würden aber nach den mit ähnlichen Anlagen bei dem Bahnhofe in Magdeburg gemachten Erfahrungen für die Reisenden störend sein. Als daher in einer hiersebst am 19. Juni v. J. stattgehabten Konferenz seitens des zu den Verhandlungen zugezogenen bremischen Architekten **Heinrich Müller** der Vorschlag gemacht sei, das Stationsgebäude aus Schönheitsrücksichten in die Age der Bahnhofstraße zu verschieben, habe man sich eisenbahnseitig um so lieber geneigt gezeigt, auf diesen Vorschlag einzugehen, als durch die Verschiebung des Gebäudes in südlicher Richtung und seine weitere Abrückung von dem Güterbahnhofe eine Höherlegung des Personenbahnhofes wesentlich erleichtert werde, welche im Interesse einer besseren Zugänglichkeit der Perrons für das Publikum und somit auch im Interesse des Betriebes erwünscht sei.

Im Anschluß an die Verschiebung des Stationsgebäudes habe man sich bei der Ausarbeitung des Projektes trotz der bedeutenden Mehrkosten der Anlage entschlossen, eine derartige Höherlegung der Bahn anzunehmen, daß die Tunnelsohlen in gleicher Höhe mit dem Erdgeschoß des Gebäudes gebracht werden könnten, eine Maßnahme, welche die gegen das frühere Projekt wesentlich günstigeren, aus dem Längenprofile ersichtlichen Verhältnisse für Höhenlage und Konstruktion fast sämtlicher Unterführungen, namentlich der für die Rembergstraße, die Straße an der Gasanstalt und die Dorffstraße im Gefolge gehabt hätte. Dieser Entschluß sei unter der Voraussetzung gefaßt, daß Bremen mit Rücksicht auf die wesentlichen Vortheile, welche demselben aus diesen Verbesserungen erwachsen würden, zu thunlichstem Entgegenkommen in betreff der mit dem neuen Projekte verbundenen Aenderungen sich bereit finden lassen werde, wie es in der Konferenz vom 11. Juli

v. J. von dem Herrn Vertreter Bremens in Aussicht gestellt sei. Die in dieser Beziehung in Betracht kommenden Punkte seien folgende:

1) Es sei von dem Herdenthors-Friedhofe bei dem neuen Projekte ein etwas größeres Stück nothwendig, als seither angenommen. Man setze voraus, daß die mehr erforderliche Fläche nach Maßgabe der Bestimmungen des Protokolls vom 16. November 1883, sub 14, von Bremen werde zur Verfügung gestellt werden.

Seitens des bremischen Herrn Kommissars wurden hiergegen keine Bedenken erhoben.

2) Mit Rücksicht auf die mit der Projektänderung verbundene Verschiebung der Gleise sei es nicht mehr möglich, für die Gasanstalt den Zufuhrweg, sowie die Eingänge in die Westseite der Anstalt neben den Bahngleisen beizubehalten. Es werde angenommen, daß Bremen darauf verzichte. Auch müsse die an der Westseite belegene Werkmeisterwohnung abgebrochen werden.

Bremischerseits wurden diese Forderungen unter der Bedingung angenommen, daß eisenbahnseitig für die abzubrechende Werkmeisterwohnung Ersatz geschafft und für den abzutretenden Weg ein geeignetes gleichwerthiges Terrain im Zusammenhange mit dem jetzigen Grundstück der Gasanstalt hergegeben werde. Auch werde das Hauptrohr der Gasanstalt, welches jetzt zum Theil unter dem zu fassirenden Wege liege und außerdem wahrscheinlich von dem Fundamente des neuen Stationsgebäudes getroffen werde, verlegt werden müssen. Die Durchführung des Rohrs auf dem Bahnhofsterrain sei vorbehaltlich der Vereinbarung über die genaue Lage desselben eisenbahnseitig zu gestatten.

Preussischerseits erklärte man sich mit diesen Bedingungen einverstanden.

3) Der jetzige Bahnhofsplatz müsse mit Rücksicht auf die zweckmäßige Disposition des Gebäudes umgeändert werden. Man nehme eisenbahnseitig an, daß Preußen die für die theilweise Abtretung des Platzes erforderlichen Erdarbeiten auf seine Kosten herstelle, während die sonstige Aptrirung des Platzes, wie die Pflasterung, die Herstellung der Gartenanlagen, die Änderungen an der Kanalisierung der Gas- und Wasserleitung, den Beleuchtungseinrichtungen und der Pferdebahn Sache Bremens sein werde.

Der Herr Kommissar Bremens glaubte diese Annahme als berechtigt nicht ansehen zu können. Die Verschiebung des Stationsgebäudes und die damit in Verbindung gebrachte Höherlegung des Bahnplanums erkenne er als eine erhebliche Projektverbesserung an. Bremen werde daher auch bereit sein, den Wünschen der Eisenbahnverwaltung so weit entgegen zu kommen, als es zur Durchführung des geänderten Projektes erforderlich sei. Er habe daher den preussischen Forderungen ad 1 und 2 zugestimmt und erkläre sich auch mit den durch das Projekt nothwendig werdenden Änderungen des Bahnhofsplatzes einverstanden. Dagegen glaube er, eine Betheiligung Bremens an den Kosten der Aptrirung des Platzes ablehnen zu müssen, weil die Aufwendung für diese Anlagen im eisenbahnseitigen Interesse gemacht werden müßten.

Gegen diese letztere Auffassung wendeten sich die Herren Vertreter der Eisenbahnverwaltung und setzten eingehend auseinander, daß auf die Höherlegung des Planums allerdings auch eisenbahnseitige Interessen eingewirkt hätten, nämlich die Rücksicht auf die für den Betrieb nicht unwesentliche leichtere Zugänglichkeit der Perrons und der Wunsch, ein allen Anforderungen, sowohl in der äußeren Erscheinung, als auch in den inneren Einrichtungen genügendes Werk zu schaffen. In der Hauptsache kämen aber die Vortheile der Höherlegung Bremen zu Gute. Es sei daher auch billig, daß Bremen für die lediglich durch die Verschiebung des Stationsgebäudes zu Gunsten der dadurch zu erreichenden, oben bereits angeführten Vortheile veranlassenden Mehrkosten für die Aptrirung des Platzes eintrete. Diese Forderung müsse eisenbahnseitig aufrecht erhalten werden und sei als ein nur sehr geringes Aequivalent für die durch die Höherlegung erwachsenden sonstigen sehr beträchtlichen Mehrkosten zu betrachten. Würde die Forderung nicht bewilligt, so würde die Eisenbahnverwaltung gezwungen sein, auf das frühere vertragsmäßig genehmigte Projekt zurückzugehen, welches eine Änderung des Bahnhofsplatzes fast ganz vermeide und nur eine Aptrirung desselben unmittelbar vor dem Stationsgebäude erfordere. Wie vorher erwähnt, müsse dann aber auch

von der Höherlegung der Bahn Abstand genommen werden. Welch große Nachtheile dadurch nicht nur für das reisende Publikum, sondern auch für die Höhenlage und Konstruktion der Unterführungen, besonders für die der Nembertstraße, der Straße an der Gasanstalt und der Torfstraße erwachsen würden, brauche nicht erwähnt zu werden.

Um eine derartige Projektverschlechterung zu vermeiden und möglichstes Entgegenkommen zu zeigen, erklärten sich die Herren Vertreter der Eisenbahnverwaltung schließlich bereit, die Kosten der Aptrirung des Platzes in der Breite des demnächstigen Stationsgebäudes zu tragen, nachdem vorher allseitiges Einverständnis darüber erzielt war, daß durch die Aptrirungsarbeiten nicht etwa eine Melioration des jetzigen Zustandes des Pflasters bewirkt werden solle, sondern daß Pflaster und Anlagen dem jetzigen Zustande entsprechend unter Wiederverwendung des vorhandenen Materials hergestellt werden sollen.

Der bremische Herr Kommissar erkannte nach diesen Auseinandersetzungen an, daß bei der Verschiebung des Stationsgebäudes wichtige Interessen Bremens in Frage kämen, Bremen werde sich daher auch wohl nicht sträuben können, einen Theil der Kosten der Aptrirung des Bahnhofsplatzes zu übernehmen. Unter Hinweis auf die großen Kosten der Aptrirung erachte er aber die eisenbahnseitig angebotene Betheiligung an denselben für nicht ausreichend.

Demgegenüber wiesen die Herren Vertreter der Eisenbahnverwaltung darauf hin, daß die durch ihren Vorschlag der Eisenbahnverwaltung erwachsenden Kosten sich erheblich höher stellen würden, als bei der Beibehaltung der jetzigen Lage des Gebäudes nach dem früheren Projekte. Übrigens könnten die Kosten der Platzaptrirung nicht so sehr bedeutend sein, wie ein Vergleich mit den Kosten der Neupflasterung des Bahnhofsplatzes in Hannover ergebe, welche einschließlich der großen Aufwendungen für die Versetzung zweier mächtigen Fontänen *cc.* M. 90 000 betragen haben. In welchem Umfange Bremen eine Neugestaltung des Bahnhofsplatzes herbeiführen wolle, könne Bremen überlassen werden. Es würde die Kosten dann nach Bedarf herabzumindern in der Lage sein. Um Bremen darin völlig freie Hand lassen zu können, erklärten die Herren Vertreter der Eisenbahnverwaltung sich unter Vorbehalt der höheren Genehmigung bereit, sich an den von Bremen nach freiem Ermessen auszuführenden Aptrirungsarbeiten mit einer Summe zu betheiligen, welche nach längeren Verhandlungen auf M. 50 000 normirt wurde. Es wurde eisenbahnseitig dabei die bestimmte Erklärung abgegeben, daß eine höhere Betheiligung der Bahnverwaltung ausgeschlossen sei.

Der Herr Kommissar Bremens nahm diese Erklärung *ad referendum* und sagte eine thunlichst baldige Entschließung zu.

Bremischerseits wurden sodann folgende Punkte zur Sprache gebracht:

4) In dem Situationsplane fehlt ein Weg nördlich des Plateaus für die in der Feldmark Walle zu errichtenden Lokomotivschuppen.

Die Herstellung desselben mit Anschluß an die Waller Chaussee und einer Kronenbreite von 5 m wird eisenbahnseitig zugesagt.

5) In dem Situationsplane ist der in dem landespolizeilich geprüften Projekte mit o m n bezeichnete Weg südlich des genannten Plateaus weggelassen. Man war darüber einverstanden, daß dieser Weg nicht hergestellt zu werden braucht, wenn dieserhalb Einigung mit den Interessenten eisenbahnseitig erzielt wird.

6) Für die Unterführung des II. Hufenweges ist eisenbahnseitig eine von der früheren Lage abweichende Richtung in Vorschlag gebracht, welche die Gleise günstiger durchschneidet und einen bequemen Zugang zu dem I. Hufenwege gewährt.

Bremischerseits werden keine Bedenken gegen diese Änderung erhoben.

7) Bremen verlangt die Herstellung eines Parallelweges zwischen dem I. Hufenwege und der Hempfstraße östlich der Bahn zur Bestellung der Ländereien und besseren Verbindung des I. Hufenweges mit der Stadt.

Preussischerseits wird dieser Forderung zugestimmt.

8) Man war darüber einverstanden, daß die Parallelwege östlich der Bahn zwischen der Osterfeuerbergstraße und der zu verlängernden Ziegelstraße überall eine Breite von 12 m einschließlich des Bahngrabens haben sollen.

9) Für die Ausrundungen der Parallelwege bei den Einmündungen in bestehende Wege und Straßen beantragt Bremen 10 m Radius als Minimalmaß festzusetzen.

Eisenbahnseitig wird diesem Antrage beigetreten.

10) Die Unterführung der Hempstraße ist gegen die frühere Annahme um circa 2 m mehr nach Norden verschoben. Bremischerseits wird vorgeschlagen, die Unterführung an dem südwestlichen Ende um ca. 9 m nach Süden und am nordöstlichen Ende um ca. 2 m mehr nach Norden zu verschieben.

Preussischerseits erklärt man sich hiermit einverstanden.

11) Gegen die in Abweichung von dem früheren Plane angenommene geringe Verlegung des Zufuhrweges zwischen Hempstraße und Düsternstraße fand sich nichts zu erinnern.

12) Auf dem Schlachthofe fehlt eine Hürde auf der Viehrampe. Dieselbe soll in dem Plane nachgetragen werden.

Ebenso sollen die fehlende Weichenstraße in dem Gleise der Gasanstalt, sowie die ebenfalls fehlende Bentesimalwage nachträglich in den Plan aufgenommen werden.

13) Für die Unterführung an der Gasanstalt ist eisenbahnseitig mit Rücksicht auf den erfahrungsmäßig großen Vorzug gewölbter Unterführungen eine rechtwinklig zur Bahnaxe gerichtete Lage in Anregung gebracht, um die Unterführung massiv herstellen zu können, was bei der jetzigen Lage derselben nicht möglich ist.

Der bremische Herr Kommissar sagt eine baldige Mittheilung an die Eisenbahnverwaltung über die Wünsche Bremens in betreff dieser Unterführung zu.

14) Für den Herdenthorsfriedhof wird von Bremen eine ausreichende Verbindung mit der Straße an der Gasanstalt für Wagen und Fußgänger verlangt.

Preussischerseits wird dieser Forderung zugestimmt.

15) Für die Hempstraßen-Unterführung wird bremischerseits die Einschränkung der lichten Weite von 16 m auf 12 m in Vorschlag gebracht, um die im ersteren Falle erforderliche Mittelsäule in der Fahrbahn vermeiden zu können.

Eisenbahnseitig steht diesem Vorschlage ein Bedenken nicht entgegen.

Hierauf wurde die Konferenz geschlossen.

Zur Beglaubigung

(gez.) **Wiesner,**

Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor.