

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 12. März 1860.

Der Senat theilt der Bürgerschaft hieneben einen ihm von der Eisenbahn-
deputation überreichten

die definitive Feststellung der freien Plätze und Straßen
auf dem Bahnhofs, sowie den Verkauf einiger Grundstücke
betreffenden Bericht

zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der feinen, mit.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 12. März 1860.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die definitive Feststellung der freien Plätze und Straßen auf dem
Bahnhofs, sowie den Verkauf einiger Grundstücke betreffend.

Als im Jahre 1845 unser Bahnhof projectirt wurde, dachte man sich, daß derselbe einst zu großen Dingen bestimmt sein könnte und legte daher für den demselben zu gebenden Umfang einen Maßstab an, der weit über das zeitweilig angenommene Erforderniß hinausging. Man wollte der Zukunft einen genügenden Spielraum für die ausgebreitetste Verkehrsentwicklung darbieten und ging nicht minder von der Ansicht aus, daß ein kleiner Staat wie Bremen, wenn er dergleichen kostbare Verkehrsanlagen mache, auch darnach streben müsse, dieselben so einzurichten, daß sein durch jene berührtes bis dahin wenig eintragendes Grundeigenthum einen solchen Werth erhalten könne, daß dadurch ein namhafter Ersatz für den großen Kostenaufwand geschaffen werde.

Man dachte sich, daß der mittlere Theil des Bahnhofsareals, welcher westlich vom Begräbnißplatz bis an die große Weidestraße sich erstreckt und zum Personenverkehr bestimmt wurde, vorzugsweise geeignet sei den zunächst belegenen Grundstücken einen großen Bauwerth zu geben. Es traf sich daher sehr erwünscht, daß die Baulichkeiten für den Personenverkehr in die Mitte des von der Bürgerweide entnommenen dem Bahnhofsareale zugelegten Grundes errichtet werden konnten, so daß ein ansehnlicher Raum südlich der Anlage und ein noch größerer nördlich derselben zu beliebiger Verwendung frei blieb. Der letztere wurde sofort benutzt zur Errichtung eines Torshafens und nahm man hinsichtlich des nördlich des letzteren belegenen Platzes die schon damals schwebende Eventualität der Errichtung einer Zollvereinsniederlage in Verbindung mit dem Bahnhofs in Aussicht, in deren nächster Umgebung auf einen lebhaften Verkehr, daher auf Wertherhöhung des an jener Stelle sehr schlechten Weidegrundes gerechnet werden konnte. Der längs des Begräbnißplatzes unter der Bahn durch angelegte, mithin durch den Eisenbahnbetrieb nicht berührte Fahrweg hatte daher hauptsächlich den Zweck der Verbindung jenes dem Verkehrsleben zu erschließenden Raumes mit der Stadt.

Daß diese Idee nicht zur Ausführung gekommen ist, liegt daran, daß an Stelle des anfänglich projectirten von der Weser in den Bahnhof zu führenden Canals vorgezogen ist, die Eisenbahn (Weserbahn) als Verlängerung des Bahnhofs bis an die Weser zu führen.

Dem ursprünglichen Plane gemäß, sollte der östliche Theil des Bahnhofsbereichs zwischen dem Begräbnisplatze und der Schleifmühle für den Fall reservirt werden, daß eine Eisenbahn in der Richtung über Ottersberg und Lohstedt einst nach Hamburg gebaut würde, für welche Bahn auf beiden Seiten der Schienenstränge der Raum für Güterschoppen und andere Anlagen frei bleiben sollte. Es wird sich empfehlen über diesen Raum nicht bleibend anderweitig zu verfügen, da Umstände denkbar sind, unter welchen derselbe sehr nützlich werden kann.

Der westliche Theil des Bahnhofs von der großen Weidestraße abwärts wurde zum Güterverkehr ausersehen.

In der Erwartung, daß Bremens Handel sich von Jahr zu Jahr ausdehnen und noch andere Bahnen vom Norden und Westen künftig in den Bahnhof einmünden würden, unterließ man nicht, weil in jener Richtung es an Staatsländereien fehlte, ein ausgedehntes Areal anzukaufen, und es zeigt sich schon jetzt, daß man daran sehr wohl gethan hat. Der Waarenverkehr auf der Hannover-Bremer-Eisenbahn hat bereits die Anlage eines dritten großen Güterschoppens oder eigentlich eines vierten Schoppens (des vormaligen Güterwagenschoppens) nothwendig gemacht, und es ist nicht unwahrscheinlich, daß nach einigen Jahren noch mehr Schoppen erforderlich werden. Die im Bau begriffene Bahn nach Bremerhaven wird sehr wahrscheinlich die Erbauung eines Güterschoppens, möglicherweise sogar mehrerer, erheischen, und was für Anlagen eine Bahn von Stubben ab nach Hamburg und die immerhin mögliche Einmündung einer Bahn von Holland durch das Oldenburgische über die Weser in den Bahnhof in Anspruch nehmen werden, ist noch in keiner Weise zu übersehen. Wir werden uns jedoch der Beruhigung hingeben können, daß wenn alle diese Bahnanlagen zu Stande kommen sollten, der westliche Theil unseres Bahnhofs völlig ausreichende Räumlichkeiten für alle etwa erforderlich werdende Bahnhofsanlagen darbieten werde. Es darf jedoch nicht unerwähnt bleiben, daß auch nicht viel mehr als das Erforderniß an Raum vorhanden ist, und wenn in späteren Jahren sich auch herausstellen möchte, daß stellenweise einige Parzellen wieder verkauft werden können, so wird es sich doch empfehlen, von der Veräußerung irgend eines Theiles des westlichen Bahnhofs so lange abzusehen, bis sich mit völliger Sicherheit herausgestellt haben werde, daß die betreffende Parzelle zu Bahnhofszwecken nicht erforderlich ist.

Der Deputation scheint jetzt der Zeitpunkt gekommen zu sein, in welchem nähere Bestimmungen darüber getroffen werden können, was für Plätze allmählig zu verkaufen und welcher Theil des Bahnhofs für künftige Eisenbahnzwecke zu reserviren ist. Die Deputation hat daher eine große Karte des Bahnhofsbereichs ausarbeiten lassen, welche sie sich erlaubt hier beizufügen und ihrer Berichterstattung zum Grunde zu legen.

Um ermitteln zu können, was für Grundstücke hierbei in Frage kommen, würde zunächst über die anzulegenden freien Plätze und Straßen zu beschließen sein, weil hiernach die übrig bleibenden Anbauplätze sich ergeben werden.

Die Deputation ist stets von der Ansicht ausgegangen, daß eine große Hauptstraße von der Straße »An der Viehweide« nahe dem Begräbnisplatze das ganze Bahnhofsbereich bis zur Dorfstraße und nach Umständen noch über dieselbe hinaus durchstreichen werde. Diese Hauptstraße würde bei einer Breite von 60 Fuß eine Länge von über 3000 Fuß erhalten, und alle Theile des Bahnhofs verbinden. Sie würde vor dem Heerdenthorssteinwege einen dreieckigen freien Platz bilden, den Bahnhofsplatz begrenzen und am westlichen Bahnhofs den Güterverkehr an der Nordseite lassen, indem sie vor der kleinen Weidestraße wiederum einen freien Platz, von welchem in dem Berichte der Deputation vom 3. November 1859 die Rede ist, veranlaßt. Solchergehalt würden zwei kleine freie Plätze und ein großer Platz gebildet werden. Der Platz vor dem Heerdenthorssteinwege könnte allerdings zu Bauplätzen verwendet werden, die Deputation hält jedoch dafür, daß ein mäßiger freier Platz hier erwünscht sei und daß die denselben umgebenden Grundstücke wesentlich höher bezahlt werden dürften, wenn ein freier Platz dort bleibt, so daß die Errichtung des Letzteren kein erhebliches Opfer in sich schließt. Der zweite freie Platz würde der große Bahnhofplatz sein. Dieser würde, nach der Karte eine Länge von ca. 700 Fuß und eine Breite von ca. 400 Fuß erhalten. Der dritte freie Platz vor der kleinen Weidestraße gehört mit in die Classe der auf der Karte mit grün bezeichneten Grundstücke.

Wie schon oben erwähnt sind alle westwärts von der großen Weidestraße belegenen Grundstücke für den Eisenbahnverkehr zu reserviren. Hinsichtlich dieser mit grün bezeichneten Grundstücke ist ferner zu erwähnen, daß wenn sie künftig nicht für den Waarenverkehr in Anspruch genommen werden sollten, sie vielleicht noch zu einem anderen Zwecke unentbehrlich sein können. Es ist nämlich denkbar, daß bei fernerer Zunahme der Bremischen Bevölkerung und bei der Einnüpfung der verschiedenen schon jetzt besprochen werdenden Eisenbahnen von Norden und Westen her in unsern Bahnhof die jetzige Personenhalle mit ihren Ankunftsperrons sich nicht als ausreichend erweise, oder daß collidirende Interessen der verschiedenen Bahnverwaltungen eine Trennung des Personenverkehrs unerläßlich machen. Für diese Fälle würde das mit grün bezeichnete Areal sich ganz vorzüglich zu einer zweiten Personenhalle mit den für einen abgesonderten Bahnbetrieb erforderlichen Localitäten eignen, wobei eine Schienenverbindung sämtlicher Bahnen stets beibehalten bleiben würde. Mag indessen der mit grün bezeichnete Raum für Güter- oder Personenverkehr verwendet werden, es werden in allen diesen Fällen die Schienenstränge über den vor der kleinen Weidestraße zu belassenen freien Platz geführt werden müssen, so daß die Deputation ihren Antrag vom 3. November 1859, diesen Platz bis auf Weiteres für einen freien zu erklären, nur wiederholen kann. Auf der Karte sind durch das grün bezeichnete Areal zwei Straßen bemerkt, die eine von der großen Weidestraße zur Herstellung der Symmetrie des großen Bahnhofplatzes, die andere vor der verlängerten Bornstraße, um hier den Breitenweg mit der Hauptstraße in Verbindung zu setzen. Diese Straßen würden unbeschadet des Eisenbahnverkehrs bestehen können. Aus diesen dargelegten Gründen empfiehlt die Deputation das mit grün bezeichnete Areal für Eisenbahnzwecke zu reserviren, bis im Laufe der Jahre sich herausstellen möchte, daß dasselbe ganz oder theilweise entbehrt werden kann.

Der Vollständigkeit wegen erwähnt die Deputation, daß die Frage, ob der Breitenweg von der Bahnhofstraße bis zur Straße an der Viehweide durchzulegen sei, mehrfach erörtert worden ist. Wegen der dabei vorkommenden besonderen Verhältnisse bittet die Deputation über diesen Gegenstand später berichten zu dürfen.

Ein Gleiches ist der Fall hinsichtlich der Nugbarmachung des Areals auf beiden Seiten des Torfbassins; sie hofft hierüber in wenig Wochen ihren Bericht übergeben zu können.

Nachdem nun die allgemeine Anlage des Bahnhofes geschildert und angegeben worden, was für Eisenbahnzwecke zu reserviren ist, kann zur Erörterung der Frage übergegangen werden, in welcher Weise und welche Grundstücke zu verwerthen sind.

Im Fall der Genehmigung des Planes zur Anlegung von freien Plätzen und Straßen nach der beiliegenden Karte, deren Ausführung selbstredend nach Maßgabe des sich zeigenden Erfordernisses eine specielle Beantragung und Beschlussfassung erfordert, würden sich die mit gelb bezeichneten Plätze, welche zusammen einen Raum von ca. 280,000 □ Fuß darstellen, als solche ergeben, welche zum Verkauf gestellt werden können.

Um jedoch diese Grundstücke verkaufbar zu machen, ist es nothwendig, vorab die Plätze und Straßen, an denen sie belegen sind, aufzuheben und so weit in Ordnung zu bringen, daß an denselben gebaut werden kann. Es würden daher die tiefen Stellen des großen Bahnhofplatzes sowie diejenigen des Platzes vor dem Heerdenthorssteinwege und der Hauptstraße, soweit sie die mit gelb bezeichneten Grundstücke berührt, auf die Höhe des gepflasterten Bahnhofs zu bringen sein. Die Kosten dieser Erdschüttung mit Einschluß derjenigen eines Grandfußweges längs der zum Verkauf zu bestimmenden Grundstücke und der Kosten der Herstellung eines Fahrweges vor den Bauplätzen durch Aufbringung von Bauschutt für die Dauer der Bauzeit, hat der Bau-director Schröder zu 15,000 Thlr. veranschlagt.

Die Deputation hält dafür, daß mit der Bepflasterung und Anlegung von Asphalttrottoirs gewartet werde, bis die Bauten auf den zu verkaufenden Bauplätzen der Hauptsache nach beendet sein werden, weil dieselben sonst durch den Transport des Baumaterials wieder zerstört werden würden. Die Deputation behält sich vor, demnächst über die Bepflasterung weiter zu berichten und bemerkt schon jetzt, daß dieselbe sich auf die Hauptstraße und vor den Gebäuden am Bahnhofplatz beschränken dürfte, indem ein großer Theil des Letzteren, sowie auch der Platz vor dem Heerdenthorssteinwege begründet oder durch angemessene Gartenanlagen ausgefüllt werden könnte. Da

zur Ausführung der Aufhöhung der größte Theil des Sommers in Anspruch genommen werden wird, verbleibt hinreichende Zeit zu weiterer Ueberlegung, wie der große Bahnhofplatz zu einer Bierre Bremsen umzuschaffen ist.

Wenn nun mit dem Verkauf von Bauplätzen an den vorab aufzuhöhen beiden freien Plätzen und an der Hauptstraße noch Anstand zu nehmen sein dürfte, bis die Aufhöhung beendet, so würde doch nichts im Wege stehen an der Nordseite des Breitenwegs, von der Bahnhofstraße bis zur großen Weidestraße eine Reihe Bauplätze in der Tiefe von ca. 100 Fuß jezt, und selbst wenn, wie wahrscheinlich ist, sich Käufer für bis zum Bahnhofplatz durchstreckende Grundstücke finden sollten, nach Umständen das ganze Quadrat zwischen der Bahnhofstraße, dem Breitenwege und dem Bahnhofplatz bis zur großen Weidestraße zu verkaufen. Der Breitenweg ist auf dieser Strecke bereits vollständig angelegt und empfiehlt daher die Deputation die gegenwärtig bestehende Nachfrage nach Bauplätzen zu benutzen um bei dem fraglichen Quadrate mit dem Verkaufe den Anfang zu machen.

Die Deputation erlaubt sich nun ihre Anträge wie folgt zu wiederholen. Sie beantragt:

- 1) Genehmigung des Planes der Anlage von freien Plätzen und Straßen nach Maßgabe der beiliegenden Karte und der in gegenwärtigem Berichte gemachten Bemerkungen.
- 2) Bewilligung der Kosten der Aufhöhung des großen Bahnhofplatzes und des Platzes vor dem Heerdenthorssteinwege, sowie der Hauptstraße, soweit sie die mit gelb bezeichneten Grundstücke berührt, mit Einschluß eines Grandfußweges und einer Fahrbahn von Steinschutt mit *Ed'or* 15,000.
- 3) Ermächtigung der Deputation, an der Nordseite des Breitenweges von der Bahnhofstraße bis zur großen Weidestraße eine Reihe Bauplätze in der Tiefe von ca. 100 Fuß, sowie nach Umständen und Nachfrage vom Breitenwege bis zum Bahnhofplatz durchstreckende Grundstücke und selbst das ganze Quadrat zwischen der Bahnhofstraße, dem Breitenwege und dem Bahnhofplatz bis zur Ausmündung der großen Weidestraße entweder unter der Hand oder öffentlich zu verkaufen.

Bremen, den 8. März 1860.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) **A. Duckwitz.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

1. Zweit
die B

Den
Bürgerchaft
Einfassungen
von 193,500

2. Bericht

Dies

3. Be

Un
tation rech
diesen Ge

4. Ber
schaffun

De
schaft für
69,740

Ku
Polizeiwes
gliedern d
J. D. H

Die
und beauftr