

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 29. Juni 1860.

1. Zweiter Bericht der Eisenbahndeputation, die definitive Feststellung der freien Plätze und Straßen auf dem Bahnhofe sowie den Verkauf einiger Grundstücke betreffend.

Der Senat läßt diesen Bericht der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, zugehen.

2. Revision der Erbe- und Handfestenordnung.

Nachdem die Bürgerschaft der Erklärung des Senats vom 16. April d. J. im Uebrigen beigetreten ist, will der Senat, um den Abschluß dieser Verhandlungen nicht länger zu verzögern, zu den Anträgen der Bürgerschaft vom 6. Juni in Betreff der §§. 128 und 159 des Entwurfs seine Zustimmung ertheilen.

Er genehmigt daher die von der Bürgerschaft zu §. 128 e. vorgeschlagene veränderte Fassung und ist damit einverstanden, daß von den seiner Seits zum §. 159 beantragten Zusätzen:

zu 6. »an den Schiffen«

zu 8. Von »Im Uebrigen genießen« — bis »auch diesen nachsteht« einstweilen abgesehen werde.

Für eine baldige Publication der revidirten Erbe- und Handfestenordnung wird der Senat Sorge tragen.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 29. Juni 1860.

Zweiter Bericht

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

Die Deputation hat nicht verfehlt, die Bedenken, zu welchen ihr Bericht vom 8. März d. J. Anlaß gegeben hat, einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen, und beehrt sich das Resultat ihrer Berathungen in dem Folgenden darzulegen.

Zunächst glaubt die Deputation hervorheben zu müssen, wie sie bei ihrer ersten Berichterstattung von der Ansicht ausgegangen ist, daß, wenn zum Verkaufe einer namhaften Parcele des Bahnhofsbereichs geschritten werden solle, es unerlässlich sei, zunächst alle jetzt denkbaren Eventualitäten der künftigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs sich zu vergegenwärtigen, diese mit den vorhandenen Räumlichkeiten zu vergleichen und zu ermitteln, ob diese dafür als ausreichend sich erweisen werden. Erst nachdem ein Bild dieser Gestaltung, wenn auch in ganz rohen Umrissen, die jeder beliebigen künftigen den Verhältnissen entsprechenden Aenderung selbstverständlich unterworfen bleiben, dargelegt worden, würde sich mit einigem Anschein von Sicherheit beurtheilen lassen, ob und welche Parzellen zu Eisenbahnzwecken nicht zu verwenden sind und daher zum Verkauf gestellt werden könnten. Es erschien der Deputation nicht minder klar, daß über die Anlage von freien Plätzen und Straßen, an welchen Grundstücke zu Bauplätzen zu designiren seien, einschließlich des Breitenweges, nicht wohl eine Bestimmung getroffen werden könne, ohne vorab einen prüfenden Blick auf den möglichen Eisenbahnverkehr der Zukunft zu werfen, damit der neuentstehende Stadttheil ein harmonisches Ganze bilde, sich auf zweckmäßige Weise an die Anlagen für den Eisenbahngüterverkehr anschließe und die Zugänglichkeit der Güterschoppen sicher stelle. Dabei waren die Rücksichten auf den jetzigen und künftigen Eisenbahnverkehr, auf möglichste Deconomisirung des Raumes und auf Schönheit der Anlagen von Straßen und Plätzen in Einklang zu bringen.

Es ist dieses der alleinige Grund, der die Deputation veranlaßte, die Anlagen der Zukunft mit in den Bereich der Erörterung zu ziehen, es ist aber nicht daran gedacht worden, über dieselben schon jetzt Beschlüsse herbeiführen zu wollen.

Wenn daher die Deputation in ihrem Berichte vom 8. März sich genöthigt gesehen hat und die ihr dazu gebotene Gelegenheit auch jetzt gern ergreift, über die Verkehrseventualitäten der Zukunft sich zu äußern, so muß sie sehr bitten, solches nicht als bestimmt formulierte Anträge betrachten zu wollen, sondern lediglich als unerlässliche Erwägungen, um die außerbahnhöflichen Straßen und Plätze mit einiger Gründlichkeit besprechen zu können, denn um eine Beschlußfassung hinsichtlich der Letzteren kann es sich einzig und allein handeln.

Die Deputation erlaubt sich nun ihre Erläuterungen wieder aufzunehmen und hat nur, da es nicht gut möglich ist, alle Einzelheiten zu berühren, und da es nur darauf ankommen möchte, die Räumlichkeiten und deren eventuelle Benützung hervorzuheben, für die nicht zu vermeidende Unvollständigkeit ihrer Darstellung einige Nachsicht sich zu erbitten.

Es darf wohl angenommen werden, daß eine Meinungsverschiedenheit darüber nicht besteht, daß der westwärts vom Bahnhofesplatz mit grau bezeichnete Raum bis zu dem Uebergange der Weserbahn über die Düsternstraße zum Güterverkehr reservirt

zu bleiben habe. Es sind daselbst bereits 3 Güterschoppen vorhanden, und läßt der Raum noch bequem die Anlage von 5 bis 6, ja möglicherweise von 6 bis 7 ferneren Schoppen von gleicher Größe zu. Ein solcher Güterschoppen hat an der einen Seite, an welcher die Eisenbahnwagen entladen und beladen werden, mindestens 2 Eisenbahnschienenstränge, an seiner anderen Seite dagegen muß derselbe eine breite Fahrstraße haben, damit wenn eine Reihe Frachtwagen vor dem Güterschoppen halten, noch hinreichender Raum vorhanden sei, daß zwei Wagen in entgegengesetzter Richtung bei einander hinfahren können. Aus der Situationszeichnung ergibt sich, daß die Nordseite der sogenannten Hauptstraße (man entschuldige diesen Ausdruck lediglich der Bezeichnung wegen) eine Linie bildet, an welcher Güterschoppen errichtet werden können. Es ist daher angenommen worden, daß längs dieser Linie eine Reihe von mehreren Güterschoppen bis zur Dorfstraße und vielleicht noch einer zwischen der Dorfstraße und der sich krümmenden Eisenbahn demnächst einmal errichtet werden würden. Man hat sich gedacht, daß man es vielleicht einmal zweckmäßig finden könnte, diese Reihe von Güterschoppen für eine Oldenburg-Holländische Eisenbahn dienen zu lassen. So wie nun neben unsern andern bestehenden Güterschoppen eine Fahrbahn von ca. 60 Fuß Breite sich bereits befindet, hat man angenommen, daß längs dieser Reihe von Güterschoppen sich ebenfalls eine Fahrstraße von ähnlicher Breite befinden müsse. Aus diesem Umstande hat sich die s. g. Hauptstraße als natürliche Folge der Errichtung der Güterschoppen ergeben, dieselbe würde gleichzeitig mit den Letzteren anzulegen sein, sie steht daher für jetzt noch nicht in Frage.

Im Fall der Errichtung von Güterschoppen an dieser Linie würde die Anlegung der gedachten Fahrstraße daher eine Nothwendigkeit sein.

Die Deputation hatte ferner erwogen, daß der Fall eintreten könne, daß namentlich für die Oldenburg-Holländische Eisenbahn eine abgesonderte Personenhalle errichtet werden müsse, falls überall deren Verkehr auf den jetzigen Bahnhof zu verlegen später für zweckmäßig befunden werden sollte. Sie hielt dafür, daß dieselbe auf dem mit grün bezeichneten Raum einen geeigneten Platz finden dürfte. Das mittlere Quadrat zwischen der Georgstraße und der verlängerten Bornstraße würde sich dazu besonders eignen. Im Fall es aber mit dem Raum knapp werden sollte, würde dies mittlere Quadrat zu zwei Güterschoppen zu verwenden sein, wovon der eine am Breitenwege, der andere an der s. g. Hauptstraße die Fronte und Anfahrt der Schlachtwagen hätte, während zwischen den beiden Schoppen Raum für 5 bis 6 Schienenstränge bliebe. In diesem Falle könnte das östlich der Georgstraße belegene grün bezeichnete Quadrat zur Personenhalle dienen, aus welchem Grunde empfohlen wurde, dies Quadrat für die Zukunft zu reserviren. Wenn es hierzu kommen sollte, würden die Schienenstränge über die nördliche Hälfte des dritten grünen Quadrats westlich der verlängerten Bornstraße zu laufen haben, während längs des im Berichte vom 3. November 1859 beantragten Fußweges über die südliche Hälfte jenes Quadrats von der verlängerten Bornstraße nach dem freien Plage vor der kleinen Weidestraße eine etwa 40 Fuß breite Fahrstraße den freien Verkehr außerhalb des Bahnhofes vermitteln würde. Nördlich dieser Straße und quer über den oben genannten freien Platz würde dann der Bahnhof abgefriedigt werden können. Die Deputation hat in ihrem Berichte vom 8. März dieses Umstandes nicht erwähnt, weil sie nicht glaubte, daß in so große Details eingegangen werden würde, zumal specielle Beschlußnahme der Zukunft anheim gegeben bleibe.

Es würde daher im außerbahnhöflichen Verkehr keine Straße durch ein Schienengleis durchschnitten worden sein, es sei denn, daß das östlich der Georgstraße belegene Quadrat zu einer Personenhalle bestimmt würde. Es ist dieses eine entfernte Möglichkeit, auf welche auch nicht eingegangen zu werden braucht, wenn man in späterer Zeit es bedenklich finden sollte, daß ein Schienenstrang eine Straße durchschneidet. Es handelt sich hierbei auch nur um die Frage, ob das gedachte Quadrat zur Zeit zum Verkauf zu bestimmen sei oder nicht.

Die Deputation hat aber auch die Eventualität ins Auge fassen zu müssen geglaubt, daß es nicht nothwendig sein könnte, die mit grün bezeichneten Parzellen zu Eisenbahnzwecken zu verwenden.

In diesem Falle würde die zu der Reihe von Güterschoppen, die möglicherweise für die Oldenburg-Holländische Bahn bestimmt werden möchte, führende Fahrstraße sich in eine öffentliche von keiner Eisenbahn durchschnitene Straße für den freien Verkehr

verwandeln, und die Güterschoppenreihe selbst die Grenze und den Abschluß des Bahnhofareals bilden, wobei nicht ausgeschlossen ist, daß man, in diesem Falle, die halbe Straße in 30-füßiger Breite für den Bahnhofsverkehr durch ein Gitter abfriedigte, wenn dieses sich demnächst als erforderlich herausstellen sollte. Die Frachtwagen würden alsdann freilich stets nur in einer Richtung zu fahren haben. Die mit grün bezeichneten Quadrate würden dann Baupläze werden. Sie würden eine Tiefe von ca. 180 bis 200 Fuß haben, und eine Baufronte längs der s. g. Hauptstraße und ebenfalls längs des Breitenweges bilden, mithin jeder Bauplatz eine Tiefe von 90 bis 100 Fuß haben können, eine Tiefe, welche innerhalb der Stadt wohl selten überschritten werden dürfte. Die verlängerte Bornstraße würde von dem Ansgarithore in grader Linie zu den Güterschoppen führen, deren Zugänglichkeit nach allen Richtungen vorläge. Bei dieser Eventualität würden daher, nach Ansicht der Deputation, da die s. g. Hauptstraße wegen des Zuganges zu den Güterschoppen nicht entbehrt werden kann, die mit grün bezeichneten Quadrate werthvolle Baupläze ergeben, und nicht wohl zu ermitteln sein, wie man diesen Quadraten nach zwei Seiten hin an großen, breiten Straßen bessere Baufronten geben könnte.

Die Deputation glaubt, daß sie durch diesen Vorschlag der Rücksicht auf thunliche Verwerthung dieser Grundstücke, falls sie künftig zu Eisenbahnzwecken nicht verwendet werden sollten, Rechnung getragen habe.

Die nochmalige Berathung des ganzen Bahnhofplans hat zu der Erwägung geführt, daß es auch thunlich sei, eintretenden Falls den Personenverkehr für eine Oldenburg-Holländische Bahn, wenn dessen Absonderung nothwendig werden sollte, statt nach den mit grün bezeichneten Quadraten nach einer andern Stelle zu verlegen. Dazu würde sich das Quadrat an der Westseite des Bahnhofplatzes, welches bisher mit gelb bezeichnet war, im Anschluß an die erste etwa 600 Fuß lange Strecke neben der sogenannten Hauptstraße sehr wohl eignen.

Wenn man dieser Idee Raum gäbe, so würde das Quadrat an der Westseite des Bahnhofplatzes, welches bisher mit gelb bezeichnet war, mit in die Classe der Parcelen kommen, über welche jetzt keine Bestimmung zu treffen sein wird und welches mit grün oder grau bezeichnet ist.

Da man nun nicht voraus wissen kann, in welcher Weise und in welchem Umfange der Bahnhofsverkehr sich entwickeln wird, so beantragt die Deputation, daß alle mit grün und grau bezeichneten Räumlichkeiten, mit Einschluß des westlichen Quadrats auf dem Bahnhofplatz und der zufällig weiß gelassenen Fläche, für den Fahrweg zu der »Reihe von Güterschoppen« für den künftigen Eisenbahnverkehr reservirt bleiben und über deren Eintheilung für jetzt Nichts beliebt werde.

Aus den geschilderten Verhältnissen ergeben sich die folgenden Resultate:

- 1) daß die mit gelb bezeichneten Quadrate, nach Ansicht der Deputation, zum Eisenbahnverkehr nicht erforderlich sind;
- 2) daß die mit grün und grau bezeichneten Parcelen, mit Einschluß der weiß gelassenen Räume für gepflasterte Fahrstraßen und des bisher mit gelb bezeichneten Quadrats an der Westseite des Bahnhofplatzes, zu Eisenbahnzwecken bis auf Weiteres zu reserviren sind;
- 3) daß die außerbahnhöflichen Straßen und Plätze so anzulegen sind, daß die längs der »Reihe von Güterschoppen« anzulegende zu pflasternde Fahrstraße, welche eine Hauptverbindung mit allen Güterschoppen vermitteln wird, von allen Seiten zugänglich sei, namentlich von der Georgstraße und durch alle von der vormaligen Dbernstraße, jetzt Falkenstraße, nach dem Bahnhofareale ausmündenden Nebenstraßen;
- 4) daß das westlich von der Georgstraße neben dem Breitenwege liegende Quadrat nicht verkleinert werde, weil es sonst zu Eisenbahnzwecken, oder, wenn diese nicht eintreten sollten, zu Baupläzen minder brauchbar sein würde;
- 5) daß die ganze Schilderung der künftigen Gestaltung des Bahnhofsverkehrs in das Gebiet der Muthmaßung falle, daher keinerlei künftiger Beschlußnahme vorgegriffen werden solle, vielmehr dieselbe nur dazu zu dienen habe, um Anknüpfungspunkte für die Anlage von freien Plätzen und Straßen im außerbahnhöflichen Verkehr zu ergeben.

Nach diesem Allen verfehlt die Deputation nicht, auf die ihr zur Berathung gestellten Fragen speciell einzugehen.

Die Deputation muß entschieden davon abrathen, dem Breitenwege von der Georgstraße ab, eine andere Lage als die bereits beschlossene zu geben. Wie sich aus dem gegenwärtigen Berichte ergibt, können die grünen Quadrate nicht weiter nordwärts geschoben werden, weil die 60-fußige Fahrstraße längs der »Reihe Güterschoppen« unter keinen Umständen entbehrt werden kann. Oder wollte man von diesen Quadraten Etwas abnehmen, so würden sie nicht tief genug bleiben, um zwei Baufronten entweder von Güterschoppen, oder einer Personenhalle (auf einer Seite für den Abgang und der andern Seite für die Ankunft) oder im Fall dasselbe künftig sich für Eisenbahnzwecke nicht erforderlich ausweisen sollte, von Wohngebäuden, an dem Breitenwege und an der s. g. Hauptstraße abzugeben, man würde daher bei einer Verschiebung des Breitenweges nordwärts eine werthvolle Räumlichkeit zum großen Theile opfern und statt einer schönen, graden Straße, dafür eine schiefe Straße erhalten. Der Breitenweg mündet jetzt in eine künftig sehr frequente Straße, nämlich in die verlängerte Bornstraße aus, welche vom Ansgariithore direct nach den künftigen Güterschoppen führt. Das Bahnhofsbareal erreicht hier sein Ende, weshalb die Deputation seither die Frage einer graden Weiterführung des Breitenweges nach der Roßstraße, oder nach der kleinen Weidestraße nicht als ihrem Wirkungskreise angehörend betrachtet hat.

Dagegen hatte die Deputation vorgesehen, daß wenn sich künftig ergeben sollte, daß eine unmittelbare Verbindung des Breitenweges mit dem freien Plage vor der Roß- und kleinen Weidestraße wünschenswerth sei, Nichts im Wege stehen würde, den Breitenweg etwa in der Richtung des unterm 3. November beantragten Fußweges in schräger thunlichst angemessener Linie von der verlängerten Bornstraße nach dem genannten freien Plage weiterzuführen, da das dazu erforderliche Areal Eigenthum des Staates ist und bleibt.

Die Deputation beantragte daher nur, über jene Parzellen für jetzt nicht zu verfügen, mithin für eine künftige Straßenanlage in dieser Richtung alles offen zu lassen.

Es hat sich indeß bei nochmaliger Berathung dieser Frage ergeben, daß Rücksichten der Zweckmäßigkeit und Schönheit der Anlage dafür sprechen, die gedachte Verbindung des Breitenweges mit dem Plage vor der kleinen Weidestraße in der mit Bleifeder in die Situationskarte eingetragenen Richtung stattfinden zu lassen, wenn man die Kosten des Ankaufs der von der Straße betroffenen Privatgrundstücke nicht scheuen will. Es würde dann die Nordseite dieses neuen Weges die Grenze des Eisenbahnbareals bilden, welches, im Fall es zu Eisenbahnanlagen demnächst verwendet werden sollte, durch diese Verbreiterung dem Zwecke wesentlich besser entsprechend gemacht werden würde. Die Deputation erlaubt sich daher zu beantragen ermächtigt zu werden, mit den betreffenden Grundeigenthümern, welche durchweg selbst ein Interesse an der Anlegung dieses Weges haben, ein Abkommen zu treffen, eventuell im Wege der Expropriation die erforderlichen Grundstücke anzukaufen. Sie verfehlt nicht zu diesem Zwecke eine Expropriationskarte und eine Liste der betroffenen Grundeigenthümern beizulegen, sieht sich jedoch außer Stande einen Kostenanschlag aufzustellen, weil das eigene Interesse der Anlieger an Errichtung des neuen Weges nicht genau abzuschätzen ist. Im Fall der Antrag Billigung finden sollte, würde die Deputation hinsichtlich des Kostenpunktes sich ein Vertrauensvotum erbitten müssen.

Sie erlaubt sich endlich noch zu bemerken, daß, wenn auf die Anlage dieser Straßenverbindung eingegangen werden soll, ein sehr baldiger Beschluß unerlässlich ist, weil sonst der neue Weg an seinen beiden Endpunkten zugebaut werden würde.

Dagegen hält die Deputation es noch nicht an der Zeit, über die Fortführung des Breitenweges nach der Straße an der Biehweide einen Beschluß zu veranlassen, weil mit den Anliegern vorab Abkommen zu treffen sind, und es noch fraglich erscheint, ob die Kosten dieser Fortführung, zumal sehr werthvolle Baupläge dabei zu opfern sein würden, auch zu hoch erscheinen werden.

Hinsichtlich der s. g. Hauptstraße, an deren Benennung die Deputation wiederholt bittet sich nicht stoßen zu wollen, indem der Ausdruck nur zu näherer Bezeichnung gebraucht worden, ist schon erwähnt, daß dieselbe, soweit sie längs der »Reihe Güterschoppen« sich erstreckt, eine Nothwendigkeit ist, auch daß sie nur dann von Schienensträngen berührt werden würde, wenn sich künftig herausstellen sollte, daß die mit grün bezeichneten

Parcelen zu Eisenbahnzwecken benutzt werden würden. In diesem Falle aber würde jener Fahrweg als innerhalb des Bahnhofes belegen, zu behandeln sein, und in die Einfriedigung eingezogen werden.

Was nun den Bahnhofsplatz betrifft, so wird derselbe nach der vorliegenden Situationskarte eine Breite, von dem gelben Quadrate bis zum Eisenbahnperron, von ca. 420 Fuß, bis zum Portale der Personenhalle aber nur von 355 Fuß erhalten. Die Länge von der an der Westseite des Platzes zu reservirenden Parcele bis zu der gelben an der Ostseite würde ca. 700 Fuß betragen. Die Deputation kann es nicht für zweckmäßig halten, diesen Platz zu verkleinern. Sie kann es nicht, weil für den Personenverkehr zum Halten der Droschken, und ferner für das Ueberfahren von Frachtwagen nach und von den längs der Bahn belegenen Güterschoppen ein reichlicher Raum erforderlich ist, und weil sie glaubt sich gerechten Tadel zuzuziehen, wenn sie nicht dahin streben würde, daß der Bahnhofsplatz eine angemessene Größe und eine architectonisch schöne Gestalt erhielte. Sie hält dafür, daß dieses nach ihrem Vorschlage der Fall sei; daß dagegen eine Verkürzung der Breite von Süden nach Norden dem Platze, im Verhältniß zu seiner Länge von Osten nach Westen, eine zu lang gestreckte unschöne Form verleihen würde.

Daß die Fronte der zum Verkauf vorgeschlagenen, der Personenhalle gegenüberliegenden Parcele in eine Flucht mit der mehrgedachten sogenannten Hauptstraße fällt, ist einem glücklichen Zusammentreffen der Umstände beizumessen, welche für den denkbaren Fall, daß künftig das südwestlich gelegene, jetzt reservirte Areal nicht zu Eisenbahnzwecken, sondern zu Bauplätzen verwendet, die erwähnte Fahrstraße also eine öffentliche Hauptverkehrsstraße werden sollte, die directe Ausmündung derselben aus dem großen Bahnhofsplatze, die Anlegung einer graden Baufronte längs der Südseite dieser Straße und des Platzes ermöglichen würde.

Sehr zu beklagen würde es, nach Ansicht der Deputation, sein, wenn das Wegfallen der Straße vor der großen Weidestraße nach dem Bahnhofsplatz beliebt werden sollte. Diese Straße würde dem Platze die architectonische Regelmäßigkeit geben und kein großes Opfer in sich schließen. Durch dieselbe werden freilich 2 werthvolle Bauplätze ausfallen, es ist aber andererseits hervorzuheben, daß an beiden Seiten der Straße vier Eckhäuser entstehen, deren durch diesen Umstand erhöhter Werth einen namhaften Theil des Werthes der ausfallenden Bauplätze deckt. Erwägt man, was für Summen für Verschönerungen anderer Straßen unbedenklich verwendet werden, so sollte man annehmen dürfen, daß auch wohl Etwas geopfert werden könnte, um dem größten und schönsten freien Platz Bremens eine architectonisch richtige Gestalt zu geben. Es darf auch nicht übersehen werden, daß, wenn das östlich der Georgstraße belegene mit Grün bezeichnete Quadrat zu Eisenbahnzwecken verwendet werden sollte, die gedachte Straße nicht wohl wird entbehrt werden können. Die Deputation muß daher wünschen, daß die fragliche Straße beibehalten bleibe.

Der zu verlängernden Georgstraße hat die Deputation wieder die grade Richtung gegeben. Dieselbe wird nun zwar bis auf Weiteres ihren seitherigen Weg auf den Bahnhof beibehalten, sollte aber künftig eine Verwendung des westlichen Quadrats auf dem Bahnhofsplatze zu Eisenbahnanlagen eintreten, so würde die Georgstraße links zu den Güterschoppen, sowie rechts zu der Personenhalle auf dem Bahnhofsplatze führen.

Da nun die Deputation nicht empfehlen kann, den Bahnhofsplatz zu verkleinern, so würde das nach ihrem Antrage zum Verkauf zu stellende, zwischen dem Bahnhofsplatze und dem Breitenwege belegene Quadrat so bleiben, wie es auf der Situationskarte angegeben ist.

Dasselbe hat eine mittlere Tiefe von 200 Fuß, jedes Grundstück am Bahnhofsplatze und am Breitenwege würde daher 100 Fuß tief sein, und es unbenommen bleiben, daß Käufer sich durchstreckende Grundstücke verschaffen, um das Wohngebäude am Bahnhofsplatze errichten und das übrige bis an den Breitenweg durchstreckende Land als Garten verwenden zu können.

Hinsichtlich der übrigen mit Gelb bezeichneten Parcelen glaubt die Deputation sich weiterer Bemerkungen enthalten zu können, da Nichts darüber erwähnt worden ist.

Die Deputation giebt sich der Hoffnung hin, daß ihre Erörterung, die künftige Gestaltung der Bahnhofsanlage betreffend, wenn gleich jetzt Nichts darüber zu beschließen ist, Anklang finden und daß man nicht verkennen werde, daß den verschiedenen Even-

tualitäten gebührende Berücksichtigung zu Theil geworden ist, und zwar nicht nur in Rücksicht auf die Sicherung des Raumes für den Eisenbahnverkehr, sondern, den Umständen nach, auch auf die Gewinnung schöner und werthvoller Bauplätze zur Verminderung der großen Kosten der Bahnhofsanlage. — Nicht minder hofft sie, daß nach den gegebenen ferneren Erläuterungen ihr Vorschlag hinsichtlich des Bahnhofsplatzes und der in denselben einmündenden Straßen als zweckmäßig und mit der ganzen Bahnhofsanlage harmonisirend befunden werden möge. Sie erlaubt sich nunmehr ihre Anträge zu stellen auf

- 1) Genehmigung des Planes der Anlage von freien Plätzen und Straßen nach Maßgabe der beiliegenden Karte, und zwar soweit dieselben von mit gelb bezeichneten Parzellen begrenzt sind;
- 2) Bewilligung der Kosten der Aufhöhung des großen Bahnhofsplatzes und des Platzes vor dem Heerdenthorssteinwege, sowie der Straßen, soweit sie die mit Gelb bezeichneten Grundstücke berühren, mit Einschluß eines Grandfußweges und einer Fahrbahn von Steinschutt mit *Ed'or.* 15,000;
- 3) Ermächtigung der Deputation, das mit Gelb bezeichnete Quadrat zwischen dem Bahnhofspatz, der Bahnhofstraße und dem Breitenwege bis an die vor der großen Weidestraße zum Bahnhofspatz zu führende Straße in geeigneten Bauparzellen entweder unter der Hand oder öffentlich zu verkaufen;
- 4) Ermächtigung der Deputation behuf Anlage eines Verbindungsweges des Breitenweges mit dem Platz vor der kleinen Weidestraße, nach Maßgabe der beiliegenden Expropriationskarte und Liste der Grundeigenthümer, die zu dem gedachten Verbindungsweg erforderlichen Landankäufe zu machen, und
- 5) Antrag auf Verhängung der Expropriationspflicht auf die zur Anlegung der erwähnten Straße nach Maßgabe der Expropriationskarte und Liste der Grundeigenthümer erforderlichen Grundstücke und Niedersezung der gesetzlich vorgeschriebenen Vermittlungsdeputation.

Bremen, den 21. Juni 1860.

Die Eisenbahndeputation.

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

(gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 29. Juni 1860.

Liste der Grundeigenthümer.

Zu der beabsichtigten Verlängerung des Breitenweges sind außer einem Theile der Roßstraße noch Theile von fünf Erben anzukaufen und zwar ist von denselben:

das Erbe 34 a. b. c. d. e. im Besitze von J. D. H. Kuhlmann,	
» » K. K. a. » » » Henr. Lehmann,	
» » 40 T. a. » » » Diedr. Bollmann,	
» » 42 K. g. h. » » » H. F. Spüring,	
» » 43 » » » A. H. Linge.	

Von dem Erbe des Kuhlmann werden anzukaufen sein circa . . . 340 □ Fuß.

» » » » Henr. Lehmann werden anzukaufen sein circa 1100 »

Von der Roßstraße werden anzukaufen sein circa 885 »

Von dem Erbe des Diedr. Bollmann werden anzukaufen sein circa 2850 »

» » » » H. F. Spüring » » » 5406 »

» » » » A. H. Linge » » » 477 »

In Summa circa . . . 11058 □ Fuß.

Bremen, den 21. Juni 1860.

Die Eisenbahndeputation.

in der That die einzige Möglichkeit zu sein, die sich aus der
Betrachtung der Natur der Sache ergibt. Die Natur der Sache ist
jedoch nicht die einzige, die in Betracht kommen kann. Es ist
vielmehr die Natur der Sache, die in Betracht kommen kann.
Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.
Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

- 1) Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.
- 2) Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.
- 3) Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.
- 4) Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.
- 5) Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.

Die Natur der Sache ist die einzige, die in Betracht kommen kann.