

Mitteilung des Senats

vom 10. November 1906.

Umgestaltung der Bahnhofsanlagen.

Der Senat läßt der Bürgerchaft das von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover eingereichte Projekt für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen (Entwurf III) ^{Anlage 1-7.} in fünf Blättern mit dem Verzeichnis*) der zu enteignenden Grundstücke und mit einer Beschreibung zur Beschlußfassung hierneben zugehen und bemerkt dabei das Folgende:

I. Am 4. Oktober 1902 wurde von der Eisenbahndirektion Hannover nach längeren Vorverhandlungen ein Projekt für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Bremen eingefandt. Dieser Entwurf erwies sich als nicht annehmbar.

Zunächst hatte bei ihm die weitere Entwicklung der Stadt in der Feldmark Hastedt nordöstlich der jetzigen Bahn keine Berücksichtigung gefunden, indem die vorhandenen Wegkreuzungen nicht nur keine Verbesserungen aufwiesen, sondern in mehreren Fällen gegenüber dem jetzigen Zustande sogar verschlechtert werden sollten. Es erschien aber durchaus notwendig, für den genannten Stadtteil, der seiner Bodenbeschaffenheit und seiner Höhenlage nach für eine Bebauung besonders geeignet ist, die Vorbedingungen für eine Entwicklung in möglichst vollkommener Weise zu beschaffen, wozu in erster Linie die Herstellung schienenfreier Straßenkreuzungen von genügender Weite und angemessener lichter Höhe notwendig war.

Ferner waren in der Feldmark Bagentorn sämtliche Straßen- und Wegkreuzungen in Schienenhöhe vorgesehen, während sich bei der Kreuzung der Moltkestraße die Herstellung einer schienenfreien Kreuzung im Interesse des Verkehrs schon jetzt als dringend notwendig herausgestellt hat.

Sodann ergab sich, daß in den Feldmarken Walle und Gröpelingen die vorgesehenen Bahnanlagen eine Bebauung der nordöstlich der Bahn belegenen Teile des Stadtgebietes wegen mangelhafter Verbindung mit den übrigen Stadtteilen fast vollständig ausschloßen. Und dabei sollte der zwischen der jetzigen Bahn und dem Wähländswege belegene Stadtteil zum größten Teile durch den dort vorgesehenen Verschiebebahnhof in Anspruch genommen werden, wodurch die Ausdehnungsmöglichkeit für den westlichen Teil der Stadt nach Norden zu fast ganz entfiel. Um diesen Übelstand zu beseitigen, wurde bremischerseits vorgeschlagen, den Verschiebebahnhof nach dem nordwestlich belegenen Teile des Blocklandes zu verlegen.

Da bei der im Februar 1903 erfolgten öffentlichen Auslegung der Pläne auch von Privaten Einsprüche in großer Zahl erhoben wurden, entschloß sich die Königliche Eisenbahndirektion, unter Berücksichtigung der von Bremen geltend gemachten Bedenken ein neues Projekt auszuarbeiten. Aber auch der neue Entwurf gab immer noch zu erheblichen Anständen Veranlassung, die bremischerseits in einer am 13. Juli 1905 stattgehabten Konferenz mit Kommissaren des preussischen Finanzministeriums und des Ministeriums für öffentliche Arbeiten sowie mit Vertretern der Eisenbahndirektion Hannover geltend gemacht wurden. Nach Maßgabe dieser Verhandlungen hat alsdann eine nochmalige Durcharbeitung des Projektes seitens der Eisenbahndirektion Hannover stattgefunden und ist dann endlich nach wiederholten Verhandlungen das vorliegende Projekt III aufgestellt worden, das den bremischen Ansprüchen nach Möglichkeit entspricht.

II. Zu dem nunmehr zur Beschlußfassung vorliegenden Entwurf ist zur Erläuterung nachstehendes zu bemerken:

Zu Blatt 1 b.

Es werden alle Kreuzungen der vorhandenen Wege als Unterführungen ausgebildet, mit Ausnahme der Überfahrt etwa 120 m südöstlich der Kreuzung der Osnabrücker- und Hannoverschen Bahn, woselbst eine Unterführung unmöglich ist, da die Bahn nicht die erforderliche Höhenlage erhalten kann.

*) Ist an der Kanzlei der Bürgerchaft ausgelegt.

Die Unterführung des Neuenweges erhält allerdings vorläufig nur eine lichte Höhe von 3,5 m, da bei größerer Lichthöhe die Straße in der Unterführung so tief gelegt werden müßte, daß eine natürliche Entwässerung nicht möglich ist. Es ist aber vorgesehen, daß, wenn demnächst durch eine Kanalisation des nordöstlich der Bahn belegenen Stadtteiles bessere Entwässerungsverhältnisse geschaffen werden, durch eine Senkung der Straße die lichte Höhe auf das übliche Maß von 4,2 m gebracht werden kann.

Die jetzt vorhandene Unterführung unter der Osnabrücker Bahn von nur 4,39 m lichter Weite wird auf 10 m Weite gebracht.

Besondere Schwierigkeiten boten die Bahnkreuzungen am Bahrerweg und am Mittelweg. Letzterer Weg kann für das Osnabrücker Gütergleise zweckmäßig weder unter- noch überführt werden, es hätte hier also eine Kreuzung in Schienenhöhe hergestellt werden müssen. Um dies zu vermeiden, ist für den Bahrerweg die für die Osnabrücker Personengleise vorgesehene Unterführung um etwa 130 m nach Westen verschoben, so daß sie als gemeinschaftliche Unterführung für die genannten Wege dienen kann. Die Weite der Unterführung ist mit 15 m vorgesehen, so daß sie auch einem bedeutenden Verkehre genügen wird. Die lichte Höhe ist, wie üblich, zu 4,2 m angenommen.

Große Schwierigkeiten bot auch die Unterführung der Kirchbachstraße, da die in verschiedenen Höhenlagen sich kreuzenden Bahnen die Ausführung genügender Unterführungen sehr erschwerten und namentlich die Straßen in den Unterführungen hätten so tief gelegt werden müssen, daß eine genügende Entwässerung nur durch Pumpvorrichtungen hätte bewerkstelligt werden können. Nach dem bestehenden Straßenplane soll die Kirchbachstraße als 30 m breite Ringstraße ausgebaut werden, die Kreuzung dieser Straße ist also von großer Wichtigkeit. Es hat sich nun als zweckmäßig erwiesen, die Straße zum Teil zu verlegen und eine gemeinschaftliche Unterführung für die Kirchbachstraße und die als Planstraße vorgesehene, aber noch nicht als Weg ausgelegte Staderstraße vorzusehen. Die Unterführung ist in 20 m Weite bei 4,2 m lichter Höhe vorgesehen, womit allen Anforderungen auch für die Zukunft in vollem Maße entsprochen sein dürfte.

Die Unterführung der zurzeit als Koppelweg ausgelegten, planmäßig als 15 m breite Planstraße vorgesehenen Friedrich Karlstraße ist in 15 m Weite und einer lichten Höhe von 4,8 m vorgesehen. Da die übliche lichte Höhe in Bremen 4,2 m beträgt, so trägt die Unterführung in besonders ausreichender Weise den Anforderungen des Verkehrs Rechnung.

Für die in 20 m Breite geplante St. Jürgenstraße soll nach dem vorliegenden Projekte eine 15 m weite Unterführung hergestellt werden, womit auch späteren Anforderungen reichlich genügt sein dürfte. Auch diese Unterführung soll eine lichte Höhe von 4,8 m erhalten.

Besonders erfreulich ist es, daß bei den Verhandlungen der Ersatz des Planüberganges der Graf Moltkestraße durch eine Unterführung erreicht wurde. Die Beseitigung des Planüberganges wird besonders dadurch erschwert, daß auf der nördlichen Seite die vorhandene, nach der Bahn ansteigende Rampe bereits bebaut ist und daher der Ersatz durch eine abfallende Rampe in betreff der Zukünftigkeit der anliegenden Gebäude große Schwierigkeiten bietet. Durch ein großes Entgegenkommen der Bahnverwaltung, die sich bereit erklärt hat, trotz der Nähe der Einfahrt in den Bahnhof ein stärkeres Gefälle von der Graf Moltkestraße in der Richtung nach der Schwachhauser Chaussee einzulegen, ist eine durchaus befriedigende Lösung möglich geworden. Die Unterführung erhält bei 4,2 m lichter Höhe eine Weite von 15 m. Dabei ist die Straßenhöhe in der Unterführung so vorgesehen, daß von der Bismarckstraße einerseits und der Elssasserstraße aus andererseits nur schwach abfallende Rampen angelegt zu werden brauchen und die Erhaltung der Zukünftigkeit der vorhandenen Gebäude in angemessener Weise möglich ist. Der von der Bürgererschaft am 14. Januar 1903 gefaßte Beschluß wegen Umwandlung der Niveaufkreuzung bei der Moltkestraße in eine Eisenbahnüberführung findet damit seine Erledigung.

Die Unterführung der Schwachhauser Chaussee soll an der Nordseite um zwei Gleise verlängert werden. Nach dem vorliegenden Projekte erwachsen den Straßenanlagen und dem Straßenverkehre aus dieser Veränderung keine Nachteile.

Zu Blatt 2 a.

Auf dem jetzigen Hauptbahnhofe sind Verlängerungen der Unterführungen der Park-Allee, der Gustav Deetjen-Allee, der Düsternstraße, der Hemmstraße, der Hanjastraße und der Osterfeuerbergstraße vorgesehen, die zu Bedenken keinen Anlaß geben, da Straßenanlagen dabei nicht benachteiligt werden.

Die Verlängerungen der Unterführungen der Park-Allee und der Gustav Deetjen-Allee sollen entsprechend der Unterführung der letzteren Straße gewölbt ausgeführt werden, da diese Ausführungsweise vor der Ausführung mit eisernem Überbau den Vorzug verdient, indem bei dem Befahren mit Eisenbahnzügen das Geräusch bei gewölbten Unterführungen erheblich geringer ist. Um die Wölbungen der Verlängerungen der genannten beiden Unterführungen herstellen zu können, bedarf die Eisenbahnverwaltung der Verfügung über die in der Mitteilung des Senats vom 20. Oktober 1899 (Verhdlg. S. 964) bezeichneten vier Restflächen, auf denen die Widerlagermauern errichtet werden müssen. Zur Übertragung des Eigentums an den Restflächen ist der Erlaß des im Jahre 1899 vorgelegten Gesetzes (Verhdlg. S. 965), erforderlich zu dem die Bürgererschaft noch ihre Mitgenehmigung zu erteilen hat. Der bezügliche Bürgerchaftsbeschuß vom 28. März 1900, wonach die Bürgerchaft ihre Beschlusfassung ausgesetzt hat, bis sich mit völliger Sicherheit übersehen lasse, in welcher Weise die Unterführung an der Rembertistraße erfolgen solle, würde damit seine Erledigung finden. Die Straßenhöhe der Parkallee bedarf für die Ausführung der projektierten Überwölbung nach ihrer im vorigen Jahre vorgenommenen Ausgestaltung keiner Änderung mehr (s. Verhdlg. 1904 S. 782, 904, 934).

Die übrigen Verlängerungen der Unterführungen sollen entsprechend den vorhandenen Konstruktionen ausgeführt werden.

Wegen der Verbreiterung und der sonstigen Verbesserungen, die für das Haupt-Bahnhofsgelände vorgesehen sind, kann hier auf die überreichte Beschreibung des Entwurfs III unter Nr. 2 Bezug genommen werden.

Zu Blatt 3 und 4.

Nach dem Projekt ist die Anlage eines zweiten Lokomotivschuppens neben dem schon bestehenden an der Waller Chaussee vorgesehen. In Berücksichtigung der vielfachen, durch die mangelhafte Rauchabführung des bestehenden Lokomotivschuppens hervorgerufenen Klagen ist die Eisenbahnverwaltung auf diesseitige Anregung in Erwägungen darüber eingetreten, ob nicht der neue Lokomotivschuppen in den Rangierbahnhof nach dem Blocklande verlegt werden könne. Für den bestehenden Lokomotivschuppen ist die Einrichtung einer zentralen Rauchabführungsanlage in Aussicht genommen.

Bei Station 125,1+70 soll im Zuge der planmäßig in 30 m Breite festgelegten Ringstraße eine 20 m weite Unterführung mit 4,2 m lichter Höhe hergestellt werden, in die auch der bei Station 125,3 die Bahn in Schienenhöhe kreuzende Weg eingeführt werden soll, zu welchem Zwecke auf der nördlichen Seite ein 10 m breiter Parallelweg vorgesehen ist, der bis zur August-, Glücksburger-, Brink- und Achterbergstraße fortgeführt werden soll, so daß auch diese Straßen durch die geplante Unterführung der Ringstraße eine gute Verbindung mit der inneren Stadt erhalten. Außerdem ist vor der Brinkstraße eine 10 m weite Unterführung vorgesehen, die allerdings mit Rücksicht auf die bestehenden Abwässerungsverhältnisse nur eine lichte Höhe von 3,9 m erhält. Das Bauwerk soll aber so eingerichtet werden, daß durch Senkung der Straße die lichte Höhe auf 4,2 m gebracht werden kann, wenn bei weiterem Ausbau der Kanalisation die Abwässerungsverhältnisse eine Tieferlegung der Straße in der Unterführung gestatten. Die vorläufig angenommene geringere lichte Höhe ist unbedenklich, da eine Höhe von 3,9 m für den gewöhnlichen Verkehr und sogar für mit Heu und Getreide beladene Wagen vollständig genügt, und höher beladene Wagen die Unterführung der Ringstraße benutzen können, wofür, wie schon erwähnt, der geplante Parallelweg eine gute Verbindung bietet.

Nach dem Projekte soll, von der Unterführung des Waller Ringes beginnend, die ganze Bahnanlage nach Norden verschoben werden. Hierdurch wird der außerordentliche Vorteil erreicht, daß das für eine Bebauung besonders geeignete, zwischen dem jetzigen Bahndamm und dem Mählandsweg belegene Areal für die Vergrößerung der Stadt erhalten bleibt und in unmittelbare Verbindung mit den bestehenden Stadtteilen gebracht wird.

Die Verschiebung des Rangierbahnhofes in nördlicher Richtung hinter den Mählandsweg war geradezu notwendig, weil diese Bahnanlage die Durchführung von Straßen und Wegen sehr erschwert, indem die Gleisanlagen daselbst eine sehr verschiedene Höhenlage erhalten müssen, so daß Unterführungen und Überführungen der Straßen in zweckmäßiger Weise nur an wenigen Stellen möglich, Kreuzungen in Schienenhöhe aber vollständig ausgeschlossen sind, abgesehen davon, daß das Passieren der vielen Gleise bei dem fortwährenden Rangieren der Züge mit steter Lebensgefahr verbunden sein würde.

An hauptsächlich Verbindungen zwischen der Stadt und dem Blocklande bestehen zurzeit die Wallerstraße, der Halmerweg und der schwarze Weg.

Die Wallerstraße muß, wie aus Blatt 3 und 4 ersichtlich, zum Teil verlegt, sowie zum Teil überführt und zum Teil unterführt werden. Die für diesen Zweck erforderlichen Rampenanlagen, sowie die unvermeidlichen Umleitungen der Straße bieten unverkennbar eine Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustande; eine bessere Lösung war aber wegen der sehr verschiedenen Höhenlage der Gleisanlagen nicht zu finden.

Für die Rampenanlagen sind Steigungen von 1 : 50 vorgeesehen, die dem Verkehr keine Schwierigkeiten bieten.

Zu erwähnen ist auch noch der als „Alter Deich“ bezeichnete Weg, der in Verbindung mit der Wallerstraße als Bestellweg für größere Landkomplexe dient. Von diesem Wege wird der südlich der geplanten Bahnanlagen belegene Teil abgeschnitten; es soll daher auf der südlichen Seite des Bahnareales ein Parallelweg zwischen dem unverändert bestehen bleibenden Teile der Wallerstraße und dem alten Deich hergestellt werden, wodurch sich offenbar eine Verbesserung dem jetzigen Zustande gegenüber ergibt.

Die in der Verlängerung des Halmerweges in das Blockland führenden Bestellwege konnten in ihrer jetzigen Lage auf dem Areal des Verschiebebahnhofes nicht erhalten werden; es sind daher als Ersatz dafür etwa 230 m westlich vom Halmerweg Unterführungen vorgeesehen, die durch Parallelwege mit allen nördlich der Bahnanlagen vorhandenen Bestellwegen in Verbindung gebracht werden. Bei der vorgeesehenen Lichtweite von 8 m und 4,2 m lichter Höhe wird diese Unterführung eine genügende Verbindung zwischen der Stadt und den in Betracht kommenden Ländereien bilden.

Neben dem schwarzen Wege liegt ein Graben, der sowohl Abwässerungs- als auch Schiffsahrtzwecken dient. Der Weg und der Graben sollen zusammen in 12 m Breite unterführt werden, wovon 4 m auf den Graben entfallen. Es handelt sich hier um einen Weg, der für die Verbindung des nördlich des Bahndammes belegenen Geländes mit der Stadt größere Bedeutung erhalten kann; es ist aber nur eine Frage der Zeit, daß der Graben für Abwässerungs- und Schiffsahrtzwecke seine Bedeutung vollständig verliert, so daß alsdann die 12 m voll für die Straßenunterführung ausgenutzt werden können. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse sind die vorgeesehenen Bauwerke als genügend zu erachten.

Außer den genannten Wegen führen in der Feldmark Oslebshausen noch mehrere Bestellwege in das Blockland. Diese sollen durch eine Unterführung zusammengefaßt und mit der Unterführung durch Parallelwege in ausreichender Weise in Verbindung gebracht werden.

Für den westlich neben der geplanten Haltestelle Oslebshausen vorhandenen, in das Blockland führenden Weg ist eine Überführung in Schienenhöhe vorgeesehen, was keine Bedenken hat, da hier ein Rangieren der Züge nicht stattfindet, sondern nur durchgehende Züge in Frage kommen.

Die Verschiebung der gesamten Bahnanlagen in das Blockland bedingt eine Verlegung der Haltestelle Oslebshausen, wie sie aus Blatt 3 ersichtlich ist. In der Verlegung ist eine Verschlechterung für die Ortschaft Oslebshausen wohl kaum zu

erkennen, jedenfalls
Beseitigung der je
werden, nicht in
Für die

die, wenn die
Ob der Gleisanlage
wird, ist weiterer
Lösung möglich,
Gesamtprojektes

Für die
Verschiebebahnhof
Weite mit 4,2 m
Entwicklung der

III. Für
regierung ein
Kommissionen nach
vereinbart ist.
aus dem Entge
faktus befindet

Als de
mit der Begrü
sondere Vorteil
bahnhof im
westlichen Vor
würde aber auch
sichtigen Anspri
geleitet und im
Eisenbahnverwe
sei der Grundba
Durchführung ne
insoweit zur La
bei solchen auch
verständlich sei
überall, sondern
erheischen. I
Bahnabwässerung
sei erheblich ni
Städten, z. B.
Zubußen. So
bremischen Bahn
Frage komme,
die Vergrößer
erheblichen Hase

Wenn gle
nicht durchweg a
führung der stad
Straßenplans ein
anderer Städte z
laut Art. 3 Nr.
verursachen Eisen
Berzucht geleistet
andererseits in d
umgestaltung der
es mit den schiene
sich noch nicht e

erkennen, jedenfalls können die Nachteile gegenüber den Vorteilen, die durch die Beseitigung der jetzigen Bahnanlagen zwischen Walle und Oslebshausen erreicht werden, nicht in Betracht kommen.

Für die Strafanstalt Oslebshausen besteht zurzeit eine Bahnverbindung, die, wenn die vorerwähnte Bahnstrecke aufgehoben wird, einer Änderung bedarf. Ob der Gleisanschluß erforderlich ist und wie derselbe zweckmäßig wieder hergestellt wird, ist weiteren Verhandlungen vorbehalten. Zweifellos ist eine befriedigende Lösung möglich, so daß von dieser untergeordneten Anlage die Genehmigung des Gesamtprojektes nicht abhängig gemacht zu werden braucht.

Für die Verbindungsbahn zwischen der Hamburger Bahn und dem neuen Verschiebebahnhof sind an den Wegkreuzungen überall Unterführungen von 10 m lichter Weite mit 4,2 m lichter Höhe in so genügender Weise vorgeesehen, daß selbst einer Entwicklung der Stadt nördlich dieser Bahnanlage keine Schwierigkeit erwächst.

III. Für die Ausführung des Projektes ist von der Königlich Preussischen Staatsregierung ein Beitrag Bremens beansprucht worden, der von den beiderseitigen Kommissaren nach eingehenden Verhandlungen in der Höhe von insgesamt 2 190 000 M. vereinbart ist. Diese Summe setzt sich zusammen aus einem verlorenen Zuschuß und aus dem Entgelt für Gelände, das sich im Eigentum des preussischen Eisenbahnfiskus befindet und an Bremen übergehen soll.

Als verllorener Zuschuß wurde von Preußen die Zahlung von 1 200 000 M. mit der Begründung verlangt, daß das vorgelegte Projekt für Bremen ganz besondere Vorteile biete. Durch die bremischerseits geforderte Verlegung des Rangierbahnhofs im Norden der Stadt nach dem Blocklande werde die Ausdehnung der westlichen Vorstadt in überaus günstiger Weise beeinflusst. Ganz abgesehen hiervon würde aber auch durch die von Bremen geltend gemachten und im Projekte berücksichtigten Ansprüche den Straßen- und Bebauungsverhältnissen besonderer Vor Schub geleistet und in dieser Hinsicht sei weit über das hinausgegangen, was von der Eisenbahnverwaltung verlangt werden könne. Bei allen preussischen Bahnhofsbauten sei der Grundsatz beobachtet, daß der Eisenbahnverwaltung für die schienenfreie Durchführung neuer Eisenbahnlinien und Gleise durch Straßen die Kosten lediglich insoweit zur Last fielen, als es sich um wirklich vorhandene Straßen handle und bei solchen auch nur in der zurzeit bestehenden Breite des Wegezuges. Selbstverständlich sei auch eine schienenfreie Durchführung der vorhandenen Wege nicht überall, sondern nur da erforderlich, wo der Straßen- und der Bahnverkehr dies erheischten. Bei Berechnung des Zuschusses sei die kapitalisierte Ersparnis an Bahnbewachungskosten voll in Abzug gebracht. Der von Bremen verlangte Zuschuß sei erheblich niedriger im Verhältnis zu den Gesamtbaukosten, als die von andern Städten, z. B. von Hannover, Köln und Leipzig, bei gleichem Anlaß geforderten Zuschüsse. Schließlich komme auch in Betracht, daß die Umgestaltung der bremischen Bahnanlagen, weil ein bedeutender Durchgangsverkehr in Bremen nicht in Frage komme, überwiegend durch die lokalen Interessen Bremens und insbesondere die Vergrößerung des Rangierbahnhofs infolge der in der Ausführung begriffenen erheblichen Hafenerweiterung bei der Stadt erforderlich geworden sei.

Wenngleich die für Übernahme des verlorenen Zuschusses angeführten Gründe nicht durchweg als zutreffend haben anerkannt werden können, da, was die Durchführung der städtischen Straßen betrifft, in Bremen der gesetzlichen Festlegung des Straßenplans eine besondere Bedeutung zukommt, ferner auch bezüglich des Beitrags anderer Städte zu beachten ist, daß die preussischen Städte im Gegensatz zu Bremen, das laut Art. 3 Nr. 4 des Staatsvertrages über die im bremischen Staatsgebiet belegenen preussischen Eisenbahnen vom 30. November 1883 auf jede derartige Abgabenerhebung Verzicht geleistet hat, einen Steuerbetrag aus dem Eisenbahnbetriebe beziehen, so muß doch andererseits in der Hauptsache zugegeben werden, daß das Projekt der Bahnhofsumgestaltung der Entwicklung Bremens in weitgehendem Maße Rechnung trägt, indem es mit den schienengleichen Überwegungen gründlich aufräumt, eine Reihe von zurzeit an sich noch nicht erforderlichen Unterführungen vorsieht und im Norden der Stadt

eine lästig werdende Einschnürung des Bebauungsgebiets unter Aufschließung eines großen Geländes beseitigt. Diese Umstände lassen angesichts der Tatsache, daß, wie bemerkt, die preussischen Städte zu Beitragsleistungen in erheblichem Umfange herangezogen werden, einen verlorenen Zuschuß Bremens zu den Baukosten gerechtfertigt erscheinen.

Das von Bremen zu übernehmende Gelände besteht einmal aus dem infolge der Verschiebung der durchgehenden Gleise und des Rangierbahnhofes nach dem Blocklande freiverdenden Bahnkörper von Walle bis Oslebshausen und ferner aus dem Areal des früheren Cöln-Mindener Bahnhofes. Es ist begreiflich, daß der Eisenbahnfiskus den aufzugebenden Streifen des Bahnkörpers, der einen Flächeninhalt von rund 163 740 qm hat, abzustößen wünscht, und andererseits auch gewiß richtig, daß das Eigentum an diesem schmalen, weitgestreckten Streifen, der als Ganzes minderwertig, gleichwohl aber wegen der allgemeinen Bebauung von Wichtigkeit ist, in die Hand des bremischen Staates übergeht. Als Preis war dafür von Preußen zunächst ein sehr hoher Betrag eingesetzt worden, der sich indes später nach dem Durchschnitt der beiderseits vorgenommenen sachverständigen Schätzungen auf rund 374 500 M. ermäßigt hat. Von erheblich höherem Wert ist das Gelände des früheren Cöln-Mindener Bahnhofes, dessen Größe mit Ausschluß des an die Tarmstedter Kleinbahn vermieteten Teils, der in den Verkauf nicht einbezogen wird, rund 76 750 qm beträgt. Der Durchschnitt der Schätzungen dieses Areals, das in Zukunft ohne Zweifel zweckmäßig auszunutzen sein wird, ergab die Summe von 890 000 M.

Anlage 8.

Die vorstehend angegebenen Beträge von 1 200 000 + 374 500 + 890 000 = 2 464 500 M. sind dann im Wege der weiteren Verhandlung auf eine Pauschsumme von 2 190 000 M. herabgesetzt, gegen deren Zahlung Preußen die projektierten Bahnhofsbauten ausführt und die bezeichneten Grundstücke an Bremen übereignet. Der über die bremische Beitragsleistung, vorbehaltlich höherer Genehmigung, abgeschlossene Vertrag ist beigelegt. Bei diesem Vertrage ist besonders noch darauf hinzuweisen, daß das Gelände des verlassenen Bahnkörpers Walle-Oslebshausen nach Entfernung des Oberbaus nebst der Bettung in planiertem Zustande und das Gelände des früheren Cöln-Mindener Bahnhofes nach Abtragung der aufgeschütteten Bodenmassen bis auf die Höhe der angrenzenden Straßen und nach Abbruch der Gebäude übertragen werden soll. Ferner sind im Vertrage für die Zahlung der von Bremen zu entrichtenden Summe Fristen vorgesehen, die sich über eine Reihe von Jahren erstrecken.

Anlage 9.

Wegen der Übertragung des Eigentums an den von Bremen zu übernehmenden Flächen wird es sich empfehlen, die erleichternden Vorschriften des Gesetzes vom 17. Juli 1894 zur Anwendung zu bringen. Ein entsprechender Gesetzentwurf, der sich zugleich auf die oben erwähnten kleinen auf den preussischen Eisenbahnfiskus übergehenden Restflächen bei den Unterführungen an der Gustav Deetjen Allee und der Parkallee bezieht, ist in Anlage 9 beigelegt.

IV. Das Projekt ist Gegenstand gemeinschaftlicher Beratung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen und der Baudputation gewesen, die ihre Zustimmung dazu ausgesprochen haben.

Auch der Handelskammer hat das Projekt vorgelegen, die sich im allgemeinen damit einverstanden erklärt hat. Die Kammer hat dabei ihrer Anerkennung Ausdruck gegeben, daß auf der Strecke Walle-Oslebshausen durch die Beseitigung des jetzigen Bahndammes ein wertvolles Bauland erschlossen werde und daß die infolge der nördlichen Führung des Ferngleises ermöglichte strenge Scheidung zwischen Personen- und Gütergleisen hinsichtlich der Sicherheit und Schnelligkeit des Betriebes offenbar eine äußerst wünschenswerte Verbesserung des jetzigen Zustandes darstelle.

Im einzelnen ist die Handelskammer sodann für die Einrichtung einer Station für die nordwestliche Vorstadt, etwa zwischen Walle und Gröpelingen, sowie ferner für Ausstattung der Station Oslebshausen mit einer vollen Güterabfertigung eingetreten. Sie hat bemerkt, daß die Einrichtung einer Station bei Walle einem lange gehegten lebhaften Wunsche der Vororte Walle und Gröpelingen entspreche und daß nach dem in Aussicht genommenen Wegfalle des jetzigen Bahnkörpers die starke Bautätigkeit in der dortigen Gegend aller Wahrscheinlichkeit nach in erheblich beschleunigterem Maße fortschreiten werde, so daß binnen kurzem die Einlegung einer solchen Station zwischen dem Hauptbahnhof und Oslebshausen, dessen Station sich

nach dem vorlie-
verrichtete, zum
in Oslebshausen
des Ortes, wo
müsse, icho-
Punkte hat,
ichon vor
Eisenbahndire-
V. 2
vom 26. Se-
die folgenden

1) G. B. o.
genom-
2) Joh. A.
zwischen
stücke g-
Außer-
Verlän-

aus d-
erford-
3) Lu d-
Teils
habe,
4) Rechts-
Feld d-
jetzigen
auf der

eine ju-
führun-
Güter-
in G-
nur
erfor-
5) Die
legun-
in de-
durch
der H-
Bau-
Bahn-

entfer-
näher
6) J. Z.
eignun-
breiter
7) Carl
anlagen
Hauptst-

*) Die

nach dem vorliegenden Projekt übrigens noch um einen halben Kilometer nach Norden verschiebe, zum unabwiesbaren Bedürfnis werden würde. Was die Güterabfertigung in Oslebshausen betreffe, so sei diese Einrichtung mit Rücksicht auf das Anwachsen des Ortes, wo für die Zukunft auch mit der Anlage von Fabriken gerechnet werden müsse, schon jetzt erforderlich. Wegen der beiden von der Handelskammer erwähnten Punkte hat, wie dem Senate berichtet ist, der Kommissar in Eisenbahnangelegenheiten schon vor Eingang des Gutachtens der Handelskammer Verhandlungen mit der Eisenbahndirektion Hannover eingeleitet.

V. Der Plan nebst dem Verzeichnis der beteiligten Grundstücke hat in der Zeit vom 26. September bis zum 10. Oktober d. Js. öffentlich ausgelegt. Es sind die folgenden Einwendungen*) gegen den Plan erhoben worden:

A. Ehemalige Feldmark Hastedt.

- 1) C. Böhne, Winkelstraße 24, beschwert sich darüber, daß ihm der Garten genommen werde und er dann seinen Gemüsebau dort nicht weiter betreiben könne.
- 2) Joh. Klüsing, Herm. Ahlers Wwe. und August Stelter wünschen, daß ihre zwischen den Bahnanlagen und der projektierten Bismarckstraße belegenen Grundstücke ganz enteignet werden, da sie für eine Bebauung nicht verwendbar seien. Außerdem bitten sie, daß die projektierte Unterführung des Neuenweges in gerader Verlängerung dieses Weges ausgeführt werde.
- 3) Ludwig Puls, Hastedter Chaussee 374/8, fühlt sich durch die Enteignung eines Teils seines Grundstücks, das er erst am 1. Juli d. Js. käuflich erworben habe, geschäftlich geschädigt und beansprucht daher Schadenersatz.
- 4) Rechtsanwalt Dr. Meiners als Vertreter der Interessenten der Hastedter Feldmark bittet, daß die Kirchbachstraße und der Mittel-Feldweg in ihrer jetzigen Lage erhalten bleiben und schlägt vor, alle 400 m eine Unterführung auf der ganzen Bahnstrecke anzulegen.

Zu letzterem ist zu bemerken, daß die Verschiebung der Unterführung aus der Achse des Neuenweges erforderlich ist, um für die Unterführung die erforderliche Höhenlage der Gleise zu erhalten.

- 5) Die Kirchengemeinde Hastedt erhebt Beschwerde darüber, daß durch die Verlegung der Kirchbachstraße und durch das Näherücken der Bahn der Gottesdienst in der Kirche erheblich gestört werde; auch werde die Entwicklung der Gemeinde durch die Bahnanlagen nachteilig in der Weise beeinflusst, daß in der Umgebung der Kirche Anbauereien in geringerer Zahl vorgenommen werden würden. Die Bauherren schlagen vor, die ganzen Bahnanlagen nach der Nordseite des jetzigen Bahnkörpers zu verlegen.

Das nächstgelegene Gleis bleibt noch etwa 220 m von der Kirche entfernt und die Kirchbachstraße wird durch deren Verlegung der Kirche nicht näher gerückt.

- 6) J. T. H. J. Garbade, Hastedter Chaussee 83, verlangt vollständige Enteignung seines Grundstücks, Katasternummer 123 B, da ihm nur ein 6—7 m breiter Streifen verbleibe.
- 7) Carl Grotheer in Hastedt macht nur Vorschläge zur Vereinfachung der Bahnanlagen und zur Errichtung einer Haltestelle in der Nähe der Kreuzung der Hastedter Chaussee mit der Osnabrücker Bahn.

Die Vorschläge sind nicht ausführbar.

*) Die Einwendungen sind an der Kanzlei der Bürgererschaft ausgelegt.

B. Ehemalige Feldmark Pagentorn.

- 8) Hinr. Lampe, wohnhaft In der Wisch 8, weist darauf hin, daß das unter Enteignung gestellte, ihm gehörende Areal verpachtet sei und erst am 1. Jan. 1908 geliefert werden könne.
- 9) Helene Feuß, Graf Moltkestraße 30, erhebt Protest gegen die Enteignung eines Teils ihres Vorgartens.
- 10) Anton Entrup, Graf Moltkestraße 27, erhebt für sein Grundstück Ansprüche bei der Herstellung der nordöstlichen Rampe der geplanten Unterführung der Graf Moltkestraße.

Diese Ansprüche werden sich erst nach Vorlage der Spezialprojekte beurteilen lassen.

- 11) Carl Schmidt, Graf Moltkestraße 29, ist mit der Regulierung, die durch den Tunnelbau nötig wird, nicht einverstanden und wünscht, daß das Trottoir so tief gelegt werde, daß das Sou terrain seines Hauses als Parterre ausgebaut werden könne.

Die Sache läßt sich erst beurteilen, wenn Spezialprojekte für die Unterführung der Graf Moltkestraße vorliegen. Der Einspruch steht mit der Enteignung in keinem Zusammenhange.

- 12) C. Brandes, Graf Moltkestraße 26, 28, beschwert sich darüber, daß durch die projektierte Unterführung der genannten Straße seine Gärtnerei und Samenhandlung sehr geschädigt werde; auch macht er Vorschläge wegen Umbaues seines Hauses.

Die Sache läßt sich erst nach Fertigstellung und Vorlage der genaueren Projekte beurteilen.

C. Vorstadt.

- 13) Klocke & Co. erwähnen, daß bei der vorgesehenen Verschiebung der Kohlenstraße ihr Grundstück für ihre Zwecke unbrauchbar werde und verlangen Ankauf des ganzen Grundstücks.
- 14) Joh. Deichmann erhebt Einspruch gegen eine teilweise Enteignung seines Grundstücks an der Kohlenstraße, Katasternummer LIV. 36.
- 15) Das Kohlenkontor erhebt Beschwerde darüber, daß bei der Verschiebung der Kohlenstraße ein Teil seines von ihm erst kürzlich erworbenen Grundstücks (Blatt LIV. Katasternummer 19), welches an der Ecke der Kohlenstraße und Hufenweg liegt, enteignet werden solle.

D. Ehemalige Feldmark Walle.

- 16) W. Dormann und Genossen erheben Einwendungen gegen die Aufhebung des über die Bahn führenden Weges bei Dormanns Café, weil dieser Weg, der z. Zt. als Verbindungsweg zwischen der Waller Chaussee, der Glücksburgerstraße und Auguststraße dient, dann zu einem Nebenwege werde und ihre Grundstücke erheblich entwertet würden. Sie bemängeln die vorgesehene Verbindung mit der Unterführung der Ringstraße und meinen, es solle zur Beseitigung des Mißstandes das Grundstück von D. A. Donner an der Ringstraße mit unter Enteignung gestellt werden. Sie fordern ferner, daß die Restparzellen des Grundstücks von Joh. Wurtmann als freie Plätze erhalten bleiben und nicht zur Lagerung von Schwellen zc. benutzt werden.

Der erwähnte Weg ist ungepflastert und erhält auf Entfernungen von 90 m im Süden und von 100 m im Norden durch Parallelwege Verbindungen mit zwei Unterführungen. Für die Durchführung der Ringstraße in der Verlängerung der Unterführung bis zur Auguststraße wird die Eisenbahnverwaltung nicht herangezogen werden können, da durch die Bahnanlagen keinerlei Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse hervorgerufen wird.

- 17) L. Loose und Justus Achelis verlangen, daß eine selbständige Entwässerung des Waller Sees erhalten bleibe und der Wasserabfluß nicht mit dem städtischen Kanal vereinigt werde.

Für die Entwässerung des Waller Sees ist ein Durchlaß von 78 cm Weite vorgesehen, womit den Anforderungen genügt ist.

der Wijk 8, weist darauf hin, daß das neue Areal verpachtet sei und erst am 1. Jan.

raße 30, erhebt Protest gegen die Entzwei-

Wijk 27, erhebt für sein Grundstück Ansprüche

den Ränge der geplanten Unterführung be-

id erst nach Vorlage der Spezialprojekte

Wijk 29, ist mit der Regularisierung, die durch die

tauden und wünscht, daß das Trottoir in der

Hauses als Portiere angesehen werden kann

beurteilen, wenn Spezialprojekte für die Unter-

vorliegen. Der Einspruch steht mit der An-

Wijk 26, 28, beschwert sich darüber, daß durch die

nten Straße seine Gärten und Sommerhäuser

er Vorschläge wegen Umbau seines Grundstückes

nach Fertigstellung und Vorlage der gene-

Porstadt.

ri der vorgesehenen Verdrängung be-

bede undbrauchbar werde und verlangt

h gegen eine teilweise Enteignung des

nummer LIV. 36.

werde darüber, daß bei der Unterführung

him erst kürzlich erworben wurde

welches an der Ecke der Allee

alle.

Feldmark Walle.

en Einwendungen gegen die Entzwei-

ei Dormanns Hof, weil dieser Hof

der Waller Chaussee, der Waller

zu einem Nebenwege werden soll

würden. Sie bemängeln die Anlage

der Ringstraße und meinen, es sei zu

undstünd von D. A. Doorn an der Ring-

it werden. Sie fordern ferner, daß die

Joh. Wartmann als freie Wege ein-

u Schwellen zu benutzt werden

- 18) Reinhold Kummert erhebt Beschwerde darüber, daß die Zukünftlichkeit seines Hauses Achterbergstraße 50/52 aufgehoben werde.

Nach dem Projekt wird die Zukünftlichkeit des Hauses nicht gemindert; das Haus des Beschwerdeführers kommt in Zukunft an die Südseite der Bahn zu liegen.

- 19) Chr. Dormann erhebt Beschwerde darüber, daß der neben dem Grundstück Waller Chaussee Nr. 163 liegende ungepflasterte Weg, der über den Bahndamm hinweg zur August- und Glücksburgerstraße führt, nach dem neuen Projekt an der Bahnkreuzung aufgehoben werden soll.

Nach dem Projekt soll der Weg mit der für die Ringstraße projektierten Unterführung, die nur etwa 90 m östlich liegt, in Verbindung gebracht werden.

- 20) W. Dormann, Herm. Rathjen und Fr. Mattfeldt jr. weisen darauf hin, daß die Verkoppelungsinteressenten „auf der Linthe“ und „Seewenden“ durch die Bahnanlagen sehr geschädigt werden. Ein größerer Teil des Geländes werde von der Bahn abgetrennt und wesentlich an Wert verlieren. Die an den Rampen für Überführung der Wallerstraße belegenen Grundstücke sollen sehr geschädigt werden, denn das geplante Bahnprojekt mache für die Verkoppelung eine Neuvermessung notwendig, wodurch den Interessenten erhebliche Kosten erwachsen.

Die Ansprüche werden im Enteignungsverfahren und im Rechtswege zu erledigen sein.

- 21) Fr. Grewe macht geltend, daß er infolge Enteignung eines Teils seines Grundstücks, Osterfeuerbergstraße 12/13, seinen Geschäftsbetrieb (Milchhandlung und Schweinemästerei) nicht weiter führen könne und verlangt die Überlassung eines dem Staate gehörenden Grundstücks.

- 22) D. H. Anton Wätjen, Achterbergstraße 31, macht folgende Einwendungen: 1) durch die teilweise Enteignung der Parzellen 631 und 632 werde die direkte Verbindung mit seinen übrigen Grundstücken unterbrochen und ein Umweg von ca. 230 m erforderlich, 2) ebenso würden die Parzellen 611, 612, 616 und 617 a durch die teilweise Enteignung geschädigt und nur mit einem Umwege von ca. 500 m zukünftig sein, 3) sein Wohnhaus werde geschädigt, weil die Gleisanlagen zu nahe, nämlich bis 35 m, an dasselbe herangerückt würden.

Hierzu ist zu bemerken, daß die Parzelle 616 für den Umweg nicht in Frage kommt, und daß der Abstand des Wohnhauses von den westlich belegenen Gleisen etwa 60 m beträgt.

- 23) W. Dormann und zahlreiche andere Interessenten der Feldmark Walle beschwerten sich darüber, daß die Wallerstraße abgetrennt und die nordöstlich der Bahn belegenen Ländereien nur noch auf einem Umwege von etwa 1000 m mit einer ca. 7 m über Terrain liegenden, nur 8 m breiten Brücke und einem Tunnel zukünftig seien. Ferner führen sie an, daß für die sogen. Linthe und Seewenje eine Verkoppelung vorgesehen und bereits von den Interessenten genehmigt worden sei. Bei den Weganlagen sei namentlich Gewicht darauf gelegt, eine direkte Verbindung zwischen Walle und Gröpelingen herzustellen; diese Verbindung werde durch die Bahnanlagen unmöglich gemacht.

Sie beantragen: 1) den Bau der Rampe und Brücke nicht zu genehmigen, sondern eine direkte Verbindung durch Unterführung herzustellen, 2) den Tunnel bei der Wallerstraße in der Nähe des Linthekamps in einer Breite von 15 m herzustellen; der Zuweg zum Blocklande dürfe nicht erschwert werden, 3) auf beiden Seiten der Bahn Parallelwege von wenigstens 10 m Breite mit freiem Ausgangsrecht für die Anlieger anzulegen, 4) bei der Seewenje einen für die Abwässerung genügenden Durchlaß herzustellen und dafür zu sorgen, daß die Be- und Entwässerung der Grundstücke nicht gestört werde, 5) überall an den Bahnanlagen viehkehrende Einfriedigungen herzustellen.

Zu 1 ist zu bemerken, daß wegen der niedrigen Lage eine Unterführung unter dem Verschiebebahnhof nicht hergestellt werden kann; es mußte daher eine Überbrückung vorgesehen werden. Die Lage der Brücke und der Unter-

führung ist durch die Rampenentwicklung bedingt. Die Breite der Brücke mit 8 m ist genügend, die Wallerstraße ist jetzt durchweg nur etwa 5 m breit. Für die Brücke ist zweckmäßig eine Konstruktion zu wählen, welche eine spätere Verbreiterung zuläßt. Dieser Punkt wird sich erst bei Vorlage der Spezialprojekte erledigen lassen. Für die Unterführung der Wallerstraße ist eine Weite von 10 m vorgesehen, weil eine spätere Erweiterung schwierig sein würde. Eine Erweiterung auf 15 m Breite kann nach den vorliegenden Verhältnissen nicht gefordert werden.

Der durch die Umleitung der Wallerstraße bedingte Umweg beträgt nicht 1000 m, sondern kaum 100 m. Die Steigungen, die von der jetzigen Bahn bis zur Brücke etwa 4,75 m und zwischen der Brücke und der geplanten Unterführung etwa 7 m betragen, können kein erhebliches Verkehrshindernis bilden, da Rampen unter 1:50 vorgesehen sind.

Die zu 2 beantragte Tunnelanlage ist unausführbar, weil eine natürliche Entwässerung der Unterführung und der anschließenden Rampen nicht möglich ist.

Die Anträge zu 3, 4, 5 werden sich im Enteignungsverfahren oder nach § 16 des Enteignungsgesetzes erledigen.

- 24) J. A. J. Behrens Ehefr., Neukirchstraße 3, führt Beschwerde darüber, daß in der Feldmark Walle die teilweise zur Enteignung gelangenden Grundstücke Katasternummern 814 und 826 unzulänglich werden.
- 25) B. W. H. Kannengießer gibt an, daß die Katasterparzellen 1260 und 1278 so durchschnitten würden, daß die eine sehr erheblich an Wert verlieren, die andere überhaupt nicht mehr zu verwenden sein würde.
- 26) Joh. Wischhusen macht geltend, daß bei der Enteignung seines Grundstücks, Katasterparzelle 1601, ein schmaler Streifen übrig bleibe, der nicht zu verwerten sei.
- 27) Hinr. Rathjen führt aus, daß durch die geplanten Anlagen die Entwässerung der teilweise unter Enteignung gestellten Katasterparzellen 821 und 822 aufgehoben werde.
- 28) Gesine Seemann beschwert sich darüber, daß bei der Anlage einer Unterführung für die Fleetstraße die Straße vor ihrem Grundstück Fleetstraße 61 erheblich gesenkt werden müsse und somit ihr Grundstück für landwirtschaftlichen Betrieb ungeeignet werde.

Die Tieferlegung der Fleetstraße beträgt an der südwestlichen Grenze des Grundstücks der Beschwerdeführerin etwa 1 m und an der nordwestlichen Grenze etwa 35 cm.

- 29) H. Wätjen jun. wünscht, daß auch die Restgrundstücke der Katasterparzellen 629 und 823 mit erworben werden.
- 30) Carsten Köster erhebt Entschädigungsansprüche, weil er durch die auf Grund des ersten Bahnprojekts eingeleitete Enteignung sehr geschädigt sei, indem die Erteilung der Bauerlaubnis für von ihm projektierte Häuserbauten dadurch erheblich verzögert worden sei.

Der erhobene Einwand richtet sich nicht gegen den vorliegenden Plan und wird daher im ordentlichen Gerichtsverfahren angebracht werden müssen.

Ferner macht Köster geltend, daß durch die Aufhebung der seine Grundstücke berührenden Strecke der Wallerstraße als Verkehrsstraße nach dem Blocklande ihm ein erheblicher Nachteil erwachse.

Die von Köster verlangte Verlegung der projektierten Verbindungsstraße mit der für die Wallerstraße vorgesehenen Überbrückung der Bahnanlagen wird sich bei einer Verkopplung des Areals, die bereits in Aussicht genommen ist, durch zweckmäßige Auslegung von Straßen erledigen. Die ferner verlangte Unterführung unter den Rampengleisen ist wegen der tiefen Lage des Rangierbahnhofes nicht ausführbar.

- 31) Lüder Loose beschwert sich darüber, daß die jetzige Wallerstraße auf der Strecke von der jetzigen Bahn bis zum geplanten Rangierbahnhof eine tote Straße werde, weil der projektierte Verbindungsweg über die Bahn ihr den Verkehr nehme, und daß dadurch die Katasterparzellen 671 B, 671 C, 671 D entwertet würden.

Ferner werde die Parzelle 675 aufhören, Bauland zu sein, weil sie unmittelbar am Rangierbahnhof belegen, erheblich unter Ruhestörung und Schmutz zu leiden haben werde. Sodann gibt der Beschwerdeführer an, daß die Abwässerung der durch die Bahnanlagen durchschnittenen Katasterparzelle 829 für den stadtseitigen Teil aufgehoben werde. Loosje beantragt: 1) den projektierten Verbindungsweg nicht zur Ausführung zu bringen, 2) die Gleisanlage in entsprechender Entfernung von seinem Grundstück, Katasterparzelle 675, auszuführen und 3) dem Eisenbahnfiskus die Auflage zu erteilen, für die gehörige Abwässerung des verbleibenden, nach der Stadt zu belegenen Teils der Katasterparzelle 829 Sorge zu tragen.

Eine Berücksichtigung der Anträge 1 und 2 ist nicht tunlich; die Bedenken wegen der Wallerstraße können durch geeignete Straßenanlagen behoben werden, welche bei der für das Areal, zu dem die Loosjeschen Grundstücke gehören, in Aussicht genommenen Vertoppelung vorzusehen sind. Die Einwendung zu 3 findet nach dem Enteignungsgesetz ihre Erledigung.

- 32) Rechtsanwalt Dr. Tebelmann erhebt für M. Wehmann, Achterbergstraße 47, Hinr. Seemann, Fleetstraße 37 und C. Rust Wwe., Achterbergstraße 44, sowie in betreff des Donner'schen Erbes verschiedene Einsprüche:

a. M. Wehmann beschwert sich, daß der Garten vor seinem Hause abgeschnitten und ihm Licht und Luft genommen werde. Er erklärt, daß der landwirtschaftliche Betrieb ihm unmöglich werde. Er verlangt auch die Enteignung eines kleinen, an den Garten grenzenden Grundstücks von 12—14 ar;

b. Bei dem Erbe von Donner sollen die Verhältnisse analog liegen.

c. H. Seemann macht geltend, daß ein für sein Grundstück ausgearbeitetes Straßenprojekt vorliege und daß sein Haus nebst Scheune mit weicher Bedachung durch die Bahnzüge gefährdet werde;

Das nächstliegende Gebäude ist 25 m vom nächsten Geleise entfernt.

d. C. Rust Wwe. verlangt Ersetzung des Strohdaches ihres Hauses durch ein Schieferdach. Außerdem verlangt sie, daß zwischen ihrem Grundstück und dem Eisenbahndamm eine Straße in gehöriger Breite angelegt werde.

Hierzu ist zu bemerken, daß zwischen ihrem Grundstück und dem Bahndamm ein 10 m breiter Parallelweg vorgesehen ist.

- 33) Bernhard Meyer Wwe. und Heinr. Stührmann erheben Einspruch dagegen, daß der teilweise zu enteignende Interessentenweg, der zu den Hagen führt, auf die Rampe der Überführung der Wallerstraße tot ausläuft, wodurch ihre Grundstücke, Katasterparzellen 815 und 816, sehr entwertet würden. Sie verlangen Anlegung eines 10 m breiten Parallelweges am Bahndamm, in den der Interessentenweg einmünden kann.

Teile der genannten Grundstücke werden enteignet; die Beschwerde wird daher in der Enteignung zum Austrage zu bringen sein.

- 34) Gärtner Chr. Mittelstorb, Auguststraße 100, macht geltend, daß er das abzutretende Areal für sein Geschäft nicht entbehren könne und erhebt ferner Einspruch gegen Aufhebung des Überweges vor der Auguststraße, da die Geschäftslage seines Grundstücks dadurch sehr benachteiligt werde.

Nach dem Projekt erhält das Grundstück von Mittelstorb durch den nördlich der Bahn vorgesehenen Parallelweg eine gute Verbindung mit den Unterführungen des Waller Ringes und der Glücksbürgerstraße. Sein Grundstück wird ein Eckgrundstück.

- 35) Carsten Brüns, Brinkstraße 10, macht geltend, daß durch die Enteignung eines Teils seines Grundstücks sein Kolonialwarengeschäft vollständig ruiniert werde und daß man durch Herstellung einer Stützmauer eine Enteignung vermeiden könne.

Die Sachlage läßt sich erst nach Vorlage der Spezialprojekte beurteilen.

- 36) D. Olmann weist darauf hin, daß für sein in der Feldmark Walle unter 690 belegenes, teilweise unter Enteignung gestelltes Grundstück durch die Bahnanlage der Zugang sehr erschwert werde und daß ferner seine Parzelle 817 durch die Bahnanlagen in drei Teile geteilt werde, was den Wert des Grundstücks bedeutend vermindere.

- 37) Rechtsanwalt Dr. Schramm für Gerhard Wurtmann führt aus, daß durch die geplante Bahnanlage sein an der Fleet- und Brinkstraße belegenes Grundstück sehr ungünstig durchschnitten werde und an Bebauungswert sehr verliere. Er beantragt die Verschiebung der geplanten Bahnanlagen.
- 38) M. Harjes als Kurator von D. A. Donner Erben verlangt die Enteignung der ganzen Grundstücke, Katasternummern 1872 und 1874, da das auf der Parzelle 1874 stehende Haus durch die geplanten Anlagen vollständig entwertet werde.
- 39) W. Dormann (für H. F. Lampe) und Genossen erheben Beschwerde darüber, daß die Grundstücke Katasternummern 827—833 ihre bisherige Zuwegung verlieren und verlangen ferner, daß die Entwässerungsverhältnisse durch die Bahnanlagen nicht geschädigt werden.
- 40) L. Looße als geschäftsführender Bauherr der Waller Kirche führt Beschwerde darüber, daß die Parzelle 722 oben auf der Seewenje den bequemen Zugang von der Wallerstraße aus verlieren werde und eine Zuwegung vom alten Deich geschaffen werden solle. Auch die nicht in die Enteignung einbezogene Parzelle 1280 solle ihre bisherige Zukunftslichkeit verlieren, weil sie höher liegen bleibt als das Bahnterrain.

Der Einspruch bezüglich der Parzelle 722, die zum Teil unter Enteignung gestellt ist, wird bei der Enteignung, der Einspruch bezüglich der Parzelle 1280 jedoch erst bei Vorlage der Spezialprojekte, da sich die Sachlage gegenwärtig nicht beurteilen läßt, erledigt werden.

- 41) Rechtsanwalt Dr. Wilckens erhebt für den Handelsgärtner Karl Wieding Einspruch gegen die Enteignung von Teilen der Parzellen 105 B a und b, weil das übrig bleibende Grundstück zu klein werde. Auch werde mehreren Gewächshäusern die Sonne genommen werden.
- 42) Derselbe für den Gärtnereibesitzer Ahlers Kirchbachstraße 70, macht geltend, daß nach dem Plan für die Umgestaltung der Bahnanlagen dessen Grundstück von Dämmen, die auf jeder Seite eine Höhe von 6 m erhielten, eingeschlossen werden würde. Dem Grundstück, auf dem sich außer den gärtnerischen Anpflanzungen mehrere Gewächshäuser und ein Wohnhaus befänden, werde Licht und Luft entzogen werden. Ein Fortbetreiben der Gärtnerei sei ausgeschlossen. Die Gewächshäuser würden ganz entwertet. Im Winter werde bei Schneewehen sich so viel Schnee auf dem Grundstück zwischen den hohen Dämmen ansammeln, daß die Pflanzen geschädigt und der Verkehr erschwert werden würde.

Eine außerordentliche Schädigung aber werde das Grundstück dadurch erfahren, daß ihm durch die Beseitigung der Kirchbachstraße die Verbindung mit einer Straße genommen werde. Allerdings werde ja ein Weg von dem Grundstück zu dem nächsten Tunnel projektiert. Dieser Weg sei aber zu schmal und werde zwischen den hohen Eisenbahndämmen, die durch Futtermauern gestützt werden müßten, in einer Länge von ca. 130 m hindurch zu dem Tunnel führen. Unter solchen Umständen würden die Geschäftskunden sich nicht mehr einfinden; sie würden vielmehr den überaus häßlichen Zugang scheuen. Auch abgesehen hiervon würden das Wohnhaus und das ganze Grundstück durch den unerfreulichen Zugang eine wesentliche Wertverminderung erleiden.

Eine Änderung der Bahnanlage ist untunlich, da ohne die hohen Bahndämme Unterführungen für die die Bahn kreuzenden Straßen nicht ausgeführt werden können.

E. Ehemalige Feldmark Gröpelingen.

- 43) Hermann Kropp verlangt Enteignung der ganzen Katasterparzelle 966, da das Restgrundstück wirtschaftlich für ihn wertlos werde.
- 44) Rechtsanwalt Dr. Tebelmann für Fr. Mattfeldt jr. macht, ohne die fraglichen Grundstücke näher zu bezeichnen, darauf aufmerksam, daß das von der Bahn durchschnitene Mähland eingefriedigt werden müsse und daß ein Abzugsgraben herzustellen sei. Er bemerkt ferner, daß das Mähland nur auf Umwegen zu erreichen sei.

- 45) L. Warnken und Genossen behaupten, daß der vorgesehene Rohrdurchlaß für die Entwässerung der Ländereien in der ehemaligen Feldmark Gröpelingen nicht genüge und daß auch jetzt schon zwei Durchlässe vorhanden seien.

Tatsächlich ist ein Rohrdurchlaß von 1,22 m für den Zuggraben an der Grenze der Gröpelinger und Waller Feldmark und die Überdückung des Zuggrabens am schwarzen Weg (Wettern) vorgesehen, was umsomehr genügt, als ein großer Teil des den Zuggraben bisher zufließenden Himmelwassers demnächst den Straßenkanälen zugeführt wird.

Ferner beantragen die Genannten, daß die Unterführung des Halmerwegs vor dem Halmerweg angelegt werde, damit der Umweg zu den südöstlich der Bahn belegenen Ländereien vermieden werde.

Diesem Antrage kann wegen der Höhenlage der Gleise nicht entsprochen werden. Der durch die Verschiebung der Unterführung bedingte Umweg beträgt im ungünstigsten Falle etwa 450 m.

Ferner weisen die Antragsteller darauf hin, daß die Wege befestigt und am Bahndamm eingefriedigt werden müssen und empfehlen, die Parallelwege nicht unmittelbar neben dem Bahndamm anzulegen. Auch halten sie für die Unterführung des Halmerweges, die in 8 m Breite vorgesehen ist, eine Breite von 10 m für erforderlich.

Zu letzterem ist zu bemerken, daß der Weg, für den die Unterführung als Ersatz dienen soll, zum Teil nur eine Breite von etwa 6 m, im allgemeinen eine Breite von 8 m hat. Die für die Unterführung vorgesehene Breite von 8 m muß als genügend angesehen werden.

- 46) Hrn. Bosse, Wischhusenstraße 58, bittet, eine Unterführung vor seinem Hause anzulegen, da er andernfalls einen Umweg von etwa 800 m zu seinen nordöstlich von der Bahn gelegenen Grundstücken haben werde.

Der Umweg beträgt tatsächlich etwa 450 m.

- 47) Conrad Bosse führt Beschwerde darüber, daß ihm der Zuweg für seine nördlich der geplanten Bahnanlagen belegenen Ländereien abgeschnitten werde. Er verlangt, daß in der Verlängerung der jetzigen Zuwegung eine Unterführung vorgesehen werde. Ferner bemängelt er die für einen Teil seiner Ländereien vorgesehene Abwässerung und beansprucht für die ihm verbleibenden, abgeschnittenen Grundstücke eine Abgrenzung durch Mäkelwerk oder Graben.

Der Beschwerdeführer, der von den in Betracht kommenden Grundstücken erhebliche Teile abzutreten hat, wird seine Forderungen in dem nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes einzuleitenden Verfahren geltend machen können. Die von ihm verlangte Herstellung einer Unterführung ist mit Rücksicht auf die Höhenlagen des Verschiebeparkplatzes nicht ausführbar.

- 48) Olmann Gabel verlangt, daß der ihm verbleibende Teil der Katasterparzelle 811 genügend zukünftig erhalten werde.

F. Feldmark Oslebshausen.

- 49) Rechtsanwalt Dr. Wildens für Hrn. Wischhusen und Hrn. Wohlers macht darauf aufmerksam, daß durch die Bahnanlagen die direkte Zufuhr zu deren nordöstlich von den geplanten Bahnanlagen belegenen Grundstücke (Parzelle 659 a, b) sehr erschwert werde und stellt das Ersuchen, für günstigere Zuwegung Sorge zu tragen.

- 50) Derselbe fordert für die Bauerschaft Oslebshausen, daß die Einfriedigungen, die Abwässerung und die Zuwegungen zu den Ländereien auf beiden Seiten des Bahnkörpers von der Eisenbahnverwaltung hergestellt werden, wie dies bei dem jetzigen Bahndamm der Fall sei.

Die meisten der erhobenen Ansprüche werden im Enteignungsverfahren oder nach dem im § 16 des Enteignungsgesetzes vorgesehenen Verfahren zu prüfen und zu erledigen sein. Ein Teil der Einwendungen bezieht sich auf Anlagen, deren Verhältnisse sich erst nach Vorlage der Spezialprojekte beurteilen lassen. Für diese

Anlagen muß die Prüfung der zuständigen beteiligten Behörden vorbehalten bleiben. Endlich bleiben einige Ansprüche, welche die Antragsteller im ordentlichen Prozeßwege zur Geltung zu bringen haben werden.

Alle erhobenen Einwendungen sind nicht geeignet, die Ausführung des Planes und die von der Eisenbahnverwaltung beantragten Enteignungen untunlich erscheinen zu lassen.

Der Senat beantragt:

- 1) unter Genehmigung des von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover vorgelegten Planes für die Umgestaltung der Bahnanlagen die Enteignung der im miteingereichten Verzeichnis aufgeführten Grundstücke zu beschließen,
- 2) für diejenigen durch den Plan erforderlich werdenden Anlagen (Unterführungen, Wege, Vorflutanlagen u.), zu deren Beurteilung es der Vorlage der Spezialprojekte bedarf, die Prüfung der beteiligten Behörden vorzubehalten,
- 3) dem in Anlage 8 vorgelegten Vertrage zuzustimmen und den Betrag von 2 190 000 M. auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen,
- 4) dem in Anlage 9 beigefügten Gesetzentwurf die Mitgenehmigung zu erteilen.

Aufgestellt:

Hannover, den 14. August 1906.

Königliche Eisenbahndirektion.

Anlage 7. Beschreibung des Entwurfs III zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in und bei Bremen.

Hierzu 4
Entwurfs-
zeichnungen.

Der Entwurf zur Umgestaltung der Bahnhofsanlagen bei und in Bremen besteht aus vier Teilen, nämlich:

- 1) Der auf Blatt 1 b dargestellten Entwicklung der Gleise von Sebaldsbrück und Hemelingen bis zur Schwachhauser Chaussee mit schienenfreien Kreuzungen der Güter- und Personengleise und sämtlicher Straßenunterführungen zwischen Sebaldsbrück/Hemelingen und Bremen,
- 2) der auf Blatt 2 a dargestellten Erweiterung des Personenbahnhofes Bremen und der künftigen Umgestaltung der Gleisanlagen auf dem jetzigen Güter- und Rangierbahnhofe Bremen nach Verlegung des Rangiergehäufes auf den neuen Rangierbahnhof,
- 3) der Anlage eines neuen Rangierbahnhofes zwischen Walle und Oslebshausen auf dem sogenannten Blocklande (mit einer Verbindungsbahn von der Hamburger Bahnstrecke nach diesem Rangierbahnhofe) und
- 4) den Neigungsverhältnissen der Personenzug-, Güterzuggleise und der Gleise der Hauptrangiergruppen des auf Blatt 3 dargestellten Rangierbahnhofes nebst der Verbindungsbahn von der Hamburger Bahnstrecke nach dem Rangierbahnhofe im Blocklande.

Zu 1. Östlich von Gastedt, wo die hochgelegene Osnabrücker Bahn die Bahn Hannover—Bremen mittelst einer Überführung schienenfrei kreuzt, soll von dem Fahrgeleis Osnabrück—Bremen hinter der Überführung in km 234,8 + 50 ein für die Güterzüge dieser Richtung bestimmtes Gleis abgezweigt werden, das schienen-

frei zugleich mit dem Gütergleis von Hannover unter den entsprechend höher zu legenden Gleisen bei km 236,2 der Osnabrücker Bahn hindurch geführt wird. Die in rötlichem Tone angelegten Osnabrücker Gleise sollen später nur noch von den Personenzügen von und nach Osnabrück befahren werden.

Auch bei der Hannoverschen Bahn ist die Abzweigung eines für die Güterzüge der Richtung Hannover—Bremen bestimmten Gleises von dem Hauptfahrgleise dieser Richtung bei km 117,03 + 40 in Aussicht genommen, das zugleich mit dem Gütergleis Osnabrück—Bremen schienenfrei sowohl unter den Gleisen der Osnabrücker als auch unter denjenigen der Hannoverschen Bahn bei km 118,9 + 70 hindurch geführt wird.

Beide Gütergleise legen sich nunmehr auf die südliche Seite des hannoverschen Bahndammes, doch soll das Gütergleis Osnabrück—Bremen kurz hinter der Überführung km 236,2 der Osnabrücker Bahn in das Gütergleis Hannover—Bremen vorläufig einmünden und erst bei späterem Bedürfnis bis zur Moltkestraße weitergeführt werden.

Unmittelbar südlich der beiden Güterzuggleise, welche für die Güterzüge von Hannover und Osnabrück nach Bremen bestimmt sind, liegen von km 120,7 + 80 ab dicht daneben zwei Gütergleise für die Güterzüge von Bremen nach Osnabrück und nach Hannover bis km 117,5 + 10 für die Richtung Bremen—Hannover bzw. bis km 234,7 + 30 für die Richtung Bremen—Osnabrück.

Während nun das Gütergleis nach Hannover in die gehobenen Hannoverschen Personenzuggleise bei km 117,5 + 10 einmündet, steigt das Güterzuggleis nach Osnabrück mit 1:260 an und vereinigt sich nördlich vor der Unterführung der Bremen—Hamburger Chaussee mit dem bestehenden Hauptgleis.

Die Anlage für die schienenfreien Kreuzungen der Personenzug- und der Güterzuggleise im Hastedterfelde mit vorhandenen Straßenzügen ist derart vorgesehen, daß mit einer Ausnahme sämtliche Wege unterführt werden sollen.

An Übergängen in Schienenhöhe ist nämlich nur vorhanden der bei km 117,3 + 40 von Sebaldsbrück nach der Hamburg—Bremer Chaussee führende Verbindungsweg über die Hannoversche Hauptbahn.

Zur Gewinnung der für die Unterführungsbauten erforderlichen Lichthöhe müssen sämtliche Wege und Straßen je nach der Geländehöhe bis etwa 1,50 m gesenkt werden.

Die durch den angehobenen Bahnkörper getrennte Chaussee von Hastedt nach Schwachhausen soll verlegt und an der Südseite in einer Breite von 20 m gemeinschaftlich mit der im Bebauungsplane des Bremer Staates vorgesehenen Stader Straße durch eine Unterführung nach der nördlichen Seite der Bahnanlagen durchgeführt werden.

Zu 2. Die Anlagen des Personenbahnhofes sollen zunächst durch Herstellung eines neuen Bahnsteigs auf der Nordseite der jetzigen Bahnsteighalle erweitert werden.

Dieser neue Bahnsteig IV ist für den Köln—Hamburger Verkehr bestimmt, der jetzige Bahnsteig III, dessen Treppen 1 m verbreitert werden sollen, wird dann für den Hannover—Geestemünder Verkehr frei. Der für diesen Verkehr jetzt dienende Bahnsteig II, der zurzeit dafür schon nicht mehr breit genug ist und wegen Durchführung eines zweiten Gütergleises noch etwas schmaler gemacht werden muß, wird für verschiedene Sonderzüge, Auswandererzüge und dgl. verfügbar und soll außerdem noch auch als zweiter Bahnsteig für Oldenburger Züge mitbenutzt werden.

Am Bahnsteige I wird nichts geändert.

Außerdem soll durch Herstellung der erforderlichen Aufstellungsgleise pp. für Personen-, Gepäck- und Postwagen auf dem der Eisenbahnverwaltung gehörigen Gelände zwischen der Schwachhauser Chaussee und der Gustav Deetjen- (früheren Bürgerpark-) Straße auch dieser Teil des Bahnhofes erheblich leistungsfähiger gemacht werden.

Zu dem Zwecke wird es erforderlich, die Unterführung der Gustav Deetjenstraße um za. 38,5 m zu verlängern und für die Nembertstraße eine zweite Unterführung von za. 54 m Länge herzustellen.

Außerdem ist eine Verlängerung der Unterführung der Schwachhauser Chaussee um zwei Gleisüberbauten für die selbständige Durchführung von zwei Güterzuggleisen und vier Personenzuggleisen erforderlich.

Zwischen den beiden Bauwerken der Rembertistraße verbleibt ein freier Zwischenraum von etwa 12—13 m, auch soll in dem verlängerten Teile der Unterführung der Gustav Deetjenstraße eine Lichtöffnung vorgesehen werden.

Die Verlängerung dieser Bauwerke wird in den Abmessungen der vorhandenen Teile vorgesehen und die Ausführung sich tunlichst an die bestehende Anlage anschließen.

Westlich vom Empfangsgebäude bleiben die Anlagen für den Stückgut- und den Freiladeverkehr bestehen.

Die in Aussicht genommenen Änderungen betreffen im allgemeinen nur eine Umgestaltung der Gleisanlagen. Das öffentliche Interesse wird dadurch nur insoweit berührt, als in Aussicht genommen ist, auf der Nordseite von der Unterführung des Hufenweges bis zur Osterfeuerbergstraße eine geringe Verschiebung der hier befindlichen Seitenstraße, soweit es für die Gleisveränderungen erforderlich wird, vorzunehmen.

Das nach Verlegung des Rangiergeschäftes nach dem neuen Verschiebebahnhofe frei werdende Gelände des alten Bahnhofes soll bei eintretendem Bedarfe für Zwecke des Ortsgüterverkehrs nutzbar gemacht und durch Herstellung von Auffahrten von der Hemm- und der Osterfeuerbergstraße zugänglich gemacht werden.

Zu 3. Der neue Verschiebebahnhof soll nordwestlich vom jetzigen Hauptbahnhofe Bremen, zwischen diesem und Oslebshausen und zwar auf der Nordostseite der jetzt bestehenden Hauptlinie Geestemünde—Bremen im sogenannten Blocklande, nordöstlich vom Mellandwege, angelegt werden.

Zur Erreichung einer schienenfreien Kreuzung der Hamburger Verbindungsbahn mit der Hauptbahn nach Geestemünde ist die Höherlegung der letzteren erforderlich, derart, daß in km 125,7+80 dieser Bahn die erforderliche Höhe für die Unterführung der Hamburger Güterzuggleise vorhanden ist. Der Damm der Geestemünder Hauptbahn mit dem Einfahrtsgleis der Güterzüge von Hannover, Alzen, Osnabrück und Oldenburg hält sich in dieser Höhe bis km 127,30+80, um einerseits die Unterführung der Wallerstraße und andererseits die schienenfreie Kreuzung mit Gleis VI zu ermöglichen. Von hier ab liegen die Rangiergleise mit den Personenzuggleisen fast in gleicher Höhe bis km 129,97+60, so daß die Unterführung der übrigen drei Wege, sowie des Durchlasses der Wetteren ermöglicht wird.

Auch sollen die Hamburger Güterzuggleise aus den Hamburger Hauptgleisen bei km 242,8 abgezweigt und in den neuen Verschiebebahnhof eingeführt werden.

Diese „Verbindungsbahn“, die nördlich um Walle herumgeführt werden soll, kreuzt die hochliegende Geestemünder Bahn schienenfrei bei km 125,8 und ist erforderlich, damit die Güterzüge von und nach Hamburg nicht erst in den Hauptbahnhof einlaufen, dort halten und dann nach erfolgtem Maschinenwechsel zurückfahren müssen. Die Güterzüge der Richtungen Hannover und Osnabrück werden besonders durch den Personenbahnhof durchgeführt; die Gleise derselben vereinigen sich kurz vor der Osterfeuerbergstraße mit denen der Richtungen Oldenburg, Freihafen und Wejerbahnhof.

In km 130,5 der Geestemünder Hauptgleise hinter dem jetzigen Haltepunkte Oslebshausen, mündet die neue Güterbahn von dem Verschiebebahnhofe wieder in die Hauptlinie nach Geestemünde ein.

Um den Verkehr mit dem Blocklande, welches als Weide- und Wiesenland benutzt wird, unter dem Verschiebebahnhofe aufrecht zu erhalten, ist in Aussicht genommen, 3 Wege schienenfrei unter der neuen Bahnhofsanlage hindurch zu führen und außerdem für den Weg, welcher die jetzt bestehende Hauptbahn nach Geestemünde in km 130,0 kreuzt, einen Übergang in Schienenhöhe bei km 130,4 über die neuen Gütergleise anzulegen. Sämtliche 5, die Hamburger Verbindungsbahn kreuzenden Wege bzw. Straßen sollen unter dieser Bahn durchgeführt werden.

Zu Zeiten normaler Wasserstände ist Vorflut vorhanden; um jedoch bei einem etwa eintretenden Wummedeichbruche gegen Hochwasser geschützt zu sein und den Verschiebebahnhof betriebsfähig zu erhalten, wird es für erforderlich erachtet, die

neue Bahnanlage
bekannten Bahnanlage
abzuschließen

Die
Hochwasser
über N. A.
der Wejerkloster
Maß entworfen

Zwei
Königliche
treten durch
behaltlich der
Arbeiten ein
nachstehende

Die
Preussische
Projekte
zustimmung
neunzigtausend

Die
Hansestadt
Oslebshausen
verwaltung
früheren
verwaltung
nachgelassen
Hypotheken
Eigentum
Bremen-L
Preussisch
und das
lagernden
der dort
auch der
Hansestadt
und Vieh
anlagen
des Schiffe
Bremen
Eisenbahn

Die
geschrieben
„Fünftausend
300 000
des verlassenen
geschrieben:
des alten

neue Bahnanlage, soweit sie im Überschwemmungsgebiet und unter dem höchsten bekannten Wasserstande liegt, an den Seiten des Blocklandes mit einem Schutzdeiche abzuschließen und die Durchlässe mit einem sicheren Wasserabflusse zu versehen.

Die Höhe des Schutzdeiches ist mit Rücksicht auf die bekannten bisherigen Höchstwasserstände bei Wummedeichbrüchen im Jahre 1827 und 1881 zu 4,50 über N. N. angenommen worden. Wenn sich mit Bestimmtheit ergibt, daß infolge der Weserforrektion so hohe Wasserstände nicht mehr eintreten werden, so würde das Maß entsprechend zu vermindern sein.

Vertrag.

Anlage 8.

Zwischen der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung, vertreten durch die Königl. Eisenbahndirektion zu Hannover und der freien Hansestadt Bremen, vertreten durch den Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, wird vorbehaltlich der Genehmigung durch den preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten einerseits und durch den Senat und die Bremische Bürgerschaft anderseits nachstehender Vertrag geschlossen.

§ 1.

Die freie Hansestadt Bremen zahlt zu den Kosten für die von der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung nach Maßgabe des dem Bremischen Senat bekannten Projekts III auszuführende Umgestaltung der Bahnanlagen in Bremen einen Barzuschuß in Höhe von 2 190 000 M., buchstäblich: „Zwei Millionen einhundert und neunzigtausend Mark“, in den im § 3 angegebenen Teilbeträgen.

§ 2.

Als ausgleichsweise Gegenleistung für diesen Barzuschuß soll der freien Hansestadt Bremen das Gelände der aufzugebenden Bahnstrecke von Bremen nach Oslebshausen, soweit es sich im Eigentum der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung befindet und für Eisenbahnzwecke entbehrlich wird, und das Gelände des früheren Cöln-Mindener Bahnhofes, soweit es sich noch im Eigentum der Eisenbahnverwaltung befindet, ausschließlich jedoch der an die Tarmstedter Kleinbahn verpachteten Flächen in einer Größe von etwa 67 Ar, unentgeltlich und frei von Hypotheken, Grundschulden oder sonstigen dinglichen Lasten zu unbeschränktem Eigentum überwiesen werden, und zwar das Gelände der verlassenen Bahnstrecke Bremen-Oslebshausen in planiertem Zustande nach Entfernung des der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung verbleibenden Oberbaues einschließlich der Bettung und das Gelände des früheren Cöln-Mindener Bahnhofes nach Abtragung der darauf lagernden Bodenmassen auf Höhe der angrenzenden Straßen, sowie nach Beseitigung der dort vorhandenen Gebäude. Zur Abfuhr der Bodenmassen, erforderlichenfalls auch der beim Abbruch der Gebäude gewonnenen Materialien gestattet die freie Hansestadt Bremen die Durchführung der erforderlichen Züge durch den Schlacht- und Viehhof unter Benutzung der dort befindlichen und dorthin führenden Gleisanlagen. Der Betrieb der Abfuhr hat sich im übrigen den Betriebsverhältnissen des Schlachthofs anzupassen.

In den angehefteten Plänen sind die in das Eigentum der freien Hansestadt Bremen übergehenden Flächen, soweit sie nach dem vorliegenden Projekt für die Eisenbahnverwaltung entbehrlich werden, durch gelbe Färbung kenntlich gemacht.

§ 3.

Von dem im § 1 festgesetzten Barzuschuß ist ein Betrag von 1 000 000 M., geschrieben: „Einer Million Mark“, in zwei Raten von je 500 000 M., geschrieben: „Fünfhunderttausend Mark“, am 1. April 1908 und am 1. April 1911 fällig. 300 000 M., geschrieben: „Dreihunderttausend Mark“, sind zu zahlen bei Übergabe des verlassenen Geländes der Linie nach Oslebshausen und der Rest von 890 000 M., geschrieben: „Acht Hundert und neunzigtausend Mark“, bei Übergabe des Geländes des alten Cöln-Mindener Bahnhofes.

Diese Beträge wird die freie Hansestadt Bremen der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Hannover durch Reichsbank-Girokonto zuführen lassen.

§ 4.

Die endgültige Größe der nach § 2 dieses Vertrages abzutretenden Flächen wird nach deren Übergabe durch das Katasteramt in Bremen auf Kosten der freien Hansestadt Bremen festgestellt.

§ 5.

Die Übertragung des Eigentums an den im § 2 bezeichneten Flächen soll, ohne daß es einer Abkündigung und Lassung bedarf, alsbald nach Übergabe der Flächen durch Umschreibung in den Registern des Katasters erfolgen. Nach geschehener Umschreibung im Kataster sollen die Register und Akten des Erbe- und Handfestenamts berichtigt werden. Die freie Hansestadt Bremen übernimmt es, das Weitere dieserhalb zu veranlassen.

Die Eigentumsübertragung, die Umschreibung im Kataster und die Erteilung von Auszügen aus letzterem über die in das Eigentum der freien Hansestadt Bremen übergehenden Flächen geschieht frei von Kosten, Gebühren und Abgaben.

§ 6.

Die durch diesen Vertrag entstehenden preussischen Stempelposten werden von beiden Parteien nach Maßgabe der Bestimmungen des preussischen Stempelgesetzes vom 31. Juli 1895 getragen.

So geschehen und in doppelter Ausfertigung vollzogen.

Hannover, den 24. September 1906.

Bremen, den 20. September 1906.

Königliche Eisenbahndirektion.
(gez.) Pannenberg.

Der Kommissar des Senats
in Eisenbahnangelegenheiten.
(gez.) Marcus.

Anlage 9.

Gesetz, betreffend den Übergang des Eigentums an einigen Grundstücken.

Vom 1906.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Das Gesetz vom 17. Juli 1894, betreffend Eigentumsübertragung von Eisenbahnareal, findet, soweit das Grundbuch noch nicht als angelegt anzusehen ist, Anwendung auf die Eigentumsübertragung der Grundstücke, die

- 1) laut Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom
(Verhdlg. 1906 S.) nachträglich ferner in das Eigentum des
Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus und
- 2) laut Vertrag zwischen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover
und dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten vom
24./20. September 1906 in das Eigentum des Bremischen Staates
übergehen sollen.

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