

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

**Oldenburgisches Gemeinde-Blatt. 1854-1903
12 (1865)**

27 (4.7.1865)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-525060](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-525060)

081

Oldenburgisches Gemeinde-Blatt.

Erscheint wöchentlich: Dienstags. Vierteljahr. Pränumer.-Preis: 3³/₄ gr.

1865. Dienstag, 4. Juli. N^o. 27.

Bekanntmachungen.

1) Das am 9. Juni von dem weil. Schirmfabrikanten Justus Martin Bernhard Diedrich Bortong und dessen Ehefrau, Johanne Hermine Marie geb. Luppens, errichtete Testament soll am 10. Juli d. J. Morgens 10 Uhr hier publicirt werden.

Oldenburg, 1865 Juni 26.

(Großherzogliches Amtsgericht Abth. I.)

2) Das von dem verstorbenen Palaisverwalter Wilhelm Müller hieselbst am 4. Februar 1864 errichtete Testament soll am 10. Juli d. J. Morgens 10 Uhr publicirt werden.

Oldenburg, 1865, Juni 26.

(Großherzogliches Amtsgericht, Abth. I.)

Die Lage des Bahnhofs.

In Folge des Stadtrathsbeschlusses vom 13. Juni d. J. (cfr. pag. 114 des diesj. Gemeindeblatts), und des an den Magistrat gerichteten Ersuchens, daß letzterer sein Möglichstes für die Durchführung des Planes I. mit nördlicherer Lage des Bahnhofs und 2 direkten Verbindungswegen nach der Stadt thun möge, hat der Magistrat, nachdem Großh. Eisenbahncommission auf vorgängige Anfrage erklärt hatte, daß sie unter den vorliegenden Verhältnissen nunmehr das Projekt II. mit südlicherer Lage des Bahnhofs nach dem Stau zu und dem einen bei Köhlers Hause auf den Staugraben stoßenden direkten Verbindungswege, welches sie den örtlichen Interessen sowohl, als denjenigen der Eisenbahnanlage selbst am meisten entsprechend erachte, zur Höchsten Genehmigung empfehlen werde, folgende Petition an Großh. Staatsministerium gerichtet:

„Ueber die Lage des hiesigen Bahnhofs und über die Verbindungswege zwischen dem Bahnhofs und der Stadt haben Ver-

handlungen zwischen der Großh. Eisenbahn-Commission und dem Stadtmagistrate, bezw. zwischen dem Magistrat und Stadtrath stattgefunden, welche jedoch zu einer Verständigung zwischen der Großh. Eisenbahn-Commission und der Stadt zum Bedauern des Magistrats nicht geführt haben. Die Großh. Eisenbahn-Commission theilte anfangs dem Magistrat den vom Großh. Staatsministerium im Allgemeinen genehmigten Plan des hiesigen Bahnhofs mit, der sowohl hinsichtlich der Lage des Bahnhofs als hinsichtlich der zwischen dem Bahnhofs und der Stadt projektierten Verbindungswege von der Stadt als deren Interesse thunlichst berücksichtigend dankbar willkommen geheißen werden mußte. Ueber die Richtung der beiden zwischen dem Bahnhof und der Stadt in Aussicht genommenen Verbindungswege war jedoch ein Einverständnis zwischen der Großh. Eisenbahn-Commission und der Stadt nicht zu erreichen, indem Erstere die Herstellung jener Wege vom Bahnhofs bis zum Staugraben in völlig graden Linien forderte, während die Stadt für diese Wege von der Rosenstraße bis zum Staugraben wegen der durch die Einhaltung der graden Linien erwachsenden unverhältnismäßigen Kosten eine von der graden Linie abweichende Richtung wünschen mußte. Dies veranlaßte die Großh. Eisenbahn-Commission, der Stadt einen anderen Plan mitzutheilen, nach welchem der Bahnhof um etwa 170 Fuß weiter abwärts verlegt und dem Stau näher gerückt würde, und nach welchem nur ein einziger in westlicher Richtung auf die Stadt hinführender Verbindungsweg in Aussicht genommen war, während alle übrigen Wege auf den Stau hingerrichtet sind.

Die Stadt ist der Ansicht, daß dieser Plan ihrem Interesse weit weniger entspreche, und wünscht deshalb, daß es bei dem ersten Plan unter angemessener Abänderung in der Richtung der Verbindungswege verbleibe. Die Großh. Eisenbahn-Commission ist hierauf nicht eingegangen, hat vielmehr dem Magistrat mitgetheilt, daß sie Großh. Staats-Ministerium den zweiten Plan zur Genehmigung empfehlen werde.

Die Stadt muß sich dadurch aufgefordert sehen, Großh. Staatsministerium nunmehr auch ihre Ansicht geh. vorzutragen und im Nachstehenden näher zu begründen. Der Magistrat darf sich geh. erlauben, die beiden fraglichen Pläne dabei einfach als Plan I. bezw. II. zu bezeichnen.

Die Lage des Bahnhofs an der Ostseite der Stadt wird dem Interesse der Stadt am meisten entsprechen, wenn der Bahnhof dem Centrum der Stadt möglichst nahe gerückt wird und wenn die Verbindungswege zwischen dem Bahnhofs und der Stadt in zweckmäßigen Richtungen zu den verschiedenen Stadttheilen hinführen.

Diese Vortheile bietet der Stadt der von der Großh. Eisenbahncommission vorgelegte Plan I., indem vom Bahnhofsplatz zwei Wege in angemessener Entfernung auf die bevölkertsten Theile der älteren Stadt hinführen sollen. Der nördlichste dieser beiden Wege, auf die Rosenstraße gerichtet, würde in der Nähe des Büsingschen Hauses nordostwärts über die Rosenstraße nach dem Pferdemarktplatz, und westwärts über die Osterstraße mittelst Ueberbrückung des Stadtgrabens (jetzt Haarenflusses) bei Major Beckers Hause auf den nördlichen Theil der Staulinie hinführen.

Durch diese Straßenanlage würde

1. der neue Stadttheil vor dem Heiligengeistthore, stark bevölkert und fortwährend durch Neubauten wachsend, eine bequeme Zuwegung zum Bahnhof erlangen, sowie

2. der nördliche Theil der älteren Stadt mittelst der Osterstraße mit dem Bahnhof angemessen in Verbindung gesetzt werden. Auf diesen Weg würden der nördliche Theil der Achtern- und Langenstraße, die Kurwick-, Wall- und Mottenstraße, die Peterstraße und der neue Stadttheil vor dem Haarenthore hingewiesen sein.

Der Verkehr zwischen den unter Z. A. 1 und 2 gedachten Stadttheilen und dem Bahnhofe würde sich von der Rosenstraße bei Büsings Hause bis zum Bahnhofe auf der dort neu anzulegenden Straße, und zwar hier unter Beibehaltung der auf dem Plan I. angegebenen Richtung bewegen.

Für die Umlegung der Osterstraße muß von der Stadt jedoch eine andere Richtung, und zwar in der Weise gewünscht werden, daß die sehr werthvollen Grundstücke des Fabrikanten W. Fortmann und des Maurermeisters Clemens davon nicht oder doch möglichst wenig berührt werden, weil bei Festhaltung der graden Linie vom Bahnhof bis zum Staugraben bei Major Beckers Hause für die Abtretung von jenen Grundstücken zu hohe Entschädigungen gezahlt werden müßten, welche mit dem Vortheile der Einrichtung einer ganz graden Weglinie in keinem Verhältnisse stehen würden. Die Umlegung der Osterstraße würde, ohne den Plan wesentlich zu beeinträchtigen, in der Weise geschehen können, wie dies auf dem Plane I. in Blei angedeutet ist, oder lediglich unter Fortsetzung der Richtung, welche der Weg neben Major Beckers Gründen hat.

Die Anlegung der neuen, in der Strecke vom Bahnhofe bis zur Rosenstraße auf dem Plan I. mit L—M bezeichneten Straße ist im Interesse der Stadt jedenfalls zu wünschen, und möchte wegen der Umlegung der Osterstraße der Stadt die Bestimmung überlassen werden dürfen.

Für den nördlichen Theil der älteren Stadt und für die neuen Stadttheile vor dem Haaren- und Heiligengeistthore wird

der Weg L—M stets die nächste und beste Verbindung mit dem Bahnhof sein.

Als zweiter Verbindungsweg ist der auf dem Plane I. mit N.—O. bezeichnete für die Stadt von besonderer Bedeutung. Er führt weiter südwärts vom Bahnhof auf die Rosenstraße und soll hinter der Gasanstalt in gerader Richtung bis zum Neuenwege und nach diesem Plane weiter bis zum Staugraben fortgesetzt werden. Er wird wesentlich den Verkehr vermitteln zwischen dem Bahnhofs und den mittleren und südlichen Theilen der älteren Stadt und der Osternburg. Auf diesen Weg werden hingewiesen sein der größere Theil der Achtern- und Langenstraße, Haaren- und Gaststraße, Boggenburg, Theater-, Schütting-, Stau-, Ritter- und Mühlenstraße, Markt und Casinoplatz, Gartenstraße, die Dämme, Hunte- und Elisabethstraße und das neue Hunteviertel. Der Verkehr wird sich von dieser Straße theils in der Richtung über die Rosenstraße oder den Neuenweg nach dem Stau, theils in der Richtung nach dem Staugraben, falls der Weg bis zu dieser Straße fortgesetzt wird, bewegen und von dort südwärts auf die Staubrücke gerichtet sein, bis etwa künftig der Haarenfluß (Stadtgraben) auch hier überbrückt und der Weg dann in gerader Richtung auf die Staulinie führt. Beide Wege L—M und N—O sind nach dem Erachten des Magistrats für die Stadt gleich wichtig und unentbehrlich.

Auch bei dem letzteren Wege muß jedoch im Interesse der Stadt eine etwas veränderte Richtung gewünscht werden, so daß wenn möglich der hinter der Gasanstalt angelegte Weg beibehalten, jedenfalls aber die Berührung von Gebäuden (Weichard, Wilms, Gasfabrik, Hofrath Köhler) vermieden wird, durch deren, wenn auch nur theilweisen, Abbruch die Kosten unverhältnißmäßig erhöht werden würden. Es kann sich fragen, ob die Durchführung des Wegs vom Neuenwege bis zum Staugraben sofort in Aussicht zu nehmen ist oder ob vorläufig nicht die Verbindung mit der Stadt über die Rosenstraße und den Neuenweg für den Verkehr völlig genügen werde, von einer Enteignung der zur Weganlage erforderlichen Grundstücke zwischen dem Neuenwege und dem Staugraben mithin einstweilen ganz abgesehen werden könne. Man wird erwarten können, ob die Erfahrung herausstellt, daß die Fortführung der Straße bis zum Staugraben ein Bedürfnis sei. Will man sich aber jene Durchführung des Weges sichern, so wird die Erwerbung der fraglichen Grundstücke, bevor sie bebaut werden, zweckmäßig sein. Für den Verkehr nothwendig wird sie muthmaßlich in den nächsten Jahren noch nicht werden.

Der Plan II. unterscheidet sich, wie bereits erwähnt, von dem ersten Plane wesentlich dadurch, daß der Bahnhof weiter

südwärts verlegt ist, und daß vom Bahnhof aus nur eine einzige Straße die Richtung auf die ältere Stadt hat, nämlich die nördlichste vom Bahnhof abzweigende Straße, welche auf den Weg hinter der Gasanstalt gerichtet ist und im Wesentlichen mit der auf dem ersten Plane mit N—O bezeichneten Straße eine gleiche Richtung und Lage erhalten soll.

Alle übrigen von dem Bahnhofsplatze abzweigenden Wege haben ihre Richtung auf den Stau hin.

Die Stadt hält diesen Plan für weniger günstig als den ersten, weil er

1. den Bahnhof selbst, der nach dem ersten Plan dem eigentlichen Kerne, dem bevölkerststen Theile der Stadt, thunlichst nahe gerückt ist, um etwa 170 Fuß weiter von demselben entfernt,

2. die direkte Verbindung der Osterstraße mit dem Bahnhof mittelst der Straße L—M der Stadt entzieht,

3. den ganzen Verkehr zwischen dem Bahnhof und der Stadt schließlich auf eine einzige Straße N—O concentrirt, so daß aller Personen-, Wagen- und Waarenverkehr zuletzt auf diese eine Straße hingedrängt wird.

4. weil außer dieser unter Ziff. 3 gedachten Straße alle übrigen auf den Stau hin gerichtet sind, und zu fürchten ist, daß dadurch Collisionen zwischen dem Bahnhofsverkehre, dem Handelsverkehre und dem Verkehre der dort vorhandenen gewerblichen Etablissements herbeigeführt werden.

Es darf hierzu geh. Folgendes bemerkt werden:

Zu Ziffer 1. Je näher der Bahnhof dem eigentlichen Kerne der Stadt liegt, desto günstiger liegt er für die Bewohner der Stadt, desto leichter ist es, aus den verschiedenen Theilen der Stadt nach dem Bahnhof und von diesem in jene zu gelangen.

Eine Verschiebung des Bahnhofs um c. 170 Fuß ist für die große Mehrzahl der zwischen Bahnhof und Stadt verkehrenden Personen, nämlich für Fußgänger, keineswegs unerheblich.

Zu Ziffer 2 u. 3. Für die Stadt und den Bahnhof gegenseitig ist es unzweifelhaft weit günstiger, zwei directe Verbindungen nach verschiedenen Richtungen mit den bevölkerststen Stadttheilen zu haben, als nur eine.

Der Verkehr von und nach dem Bahnhofe wird sich im ersten Falle von vorne herein theilen und eben dadurch für alle Theile bequemer seyn, als wenn Alles auf eine einzige Hauptstraße hingedrängt wird. Letzteres wird aber bei Annahme des Plan II. für die Strecke des auf Plan I. mit N—O bezeichneten Weges zwischen dem Bahnhofe und der Rosenstraße der Fall sein. Man sagt zwar, der Weg könne breit genug angelegt werden, um dennoch für alle Theile hinlänglich Raum zu bieten. Ob dies

in Zukunft, bei steigendem Verkehr, beim Anschluß neuer Bahnen (nach Brake, Leer, Quakenbrück, Damme) stets der Fall sein wird, steht dahin. Und schon in nächster Zeit wird es bei Festlichkeiten, Märkten und ähnlichen Veranlassungen, welche gleichzeitig eine große Menschenmenge durch die Eisenbahn herzu- oder hinwegführen, leicht unbequem und lästig werden, wenn aller Verkehr wesentlich nur auf einen Weg hingewiesen ist. Stets wird man zugeben müssen, daß zwei directe Verbindungen zwischen Bahnhof und Stadt, wie Plan I. sie bietet, besser sind, als nur eine.

Daß beide Straßen L—M und N—O vom Bahnhof bis zur Rosenstraße grade so angelegt würden, wie auf Plan I. bezw. II. angedeutet ist, entspricht auch dem Wunsche der Stadt.

Von der Rosenstraße an, wo die neuen Straßen an schon vorhandene Straßensysteme anschließen, möchte es aber füglich der Stadt zu überlassen sein, wie sie ihre Gemeindewege mit den beiden neuen Straßen in die zweckmäßigste Verbindung bringt. Es gehört wesentlich zu der Zuständigkeit der Gemeinde, zu beschließen, in wie weit die vorhandenen Wege zu jenem Zweck verändert, umgelegt, verbreitert bezw. fortgesetzt werden sollen. Sene neuen Bahnhofstraßen L.—M. und N.—O. in vollständig graden Linien bis zum Staugraben fortzusetzen, würde unverhältnißmäßig große Geldopfer für zu enteignende Grundstücke und Gebäude kosten, die nach dem Erachten des Magistrats den dadurch zu erreichenden Vortheilen keineswegs entsprechen würden. Bei einer Umlegung der Osterstraße zwischen der Rosenstraße und dem Staugraben werden nach der Ansicht des Magistrats Enteignungen von W. Fortmanns (früher H. Wöbcken) und Clemens (früher städtischen) Gründen thunlichst zu vermeiden sein, und es wird dadurch, daß der Weg L.—M. dann nicht in ganz grader Richtung fortgeführt wird, ein wesentliches allgemeines Interesse in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Eine Ueberbrückung des Haarenflusses bei Major Beckers Hause hält die Stadt schon jetzt für erforderlich.

Ein Durchbruch von der Staulinie nach der Langenstraße, der jedenfalls erhebliche Kosten verursachen würde, wird künftig erst dann auszuführen sein, wenn die Erfahrung ihn als nothwendig erweist, oder etwa theilweise Bewohner dieses Stadttheils sich bereit erklären, für jenen Zweck entsprechende Geldopfer zu bringen.

Bei der Fortführung des Weges N.—O. wird nach der Ansicht des Magistrats die grade Richtung thunlichst zu verfolgen, der schon angelegte Weg hinter der Gasanstalt jedoch so weit möglich beizubehalten sein.

Eine Fortführung des Weges bis zum Staugraben scheint dem Magistrate noch nicht nothwendig zu sein.

Einstweilen werden die Rosenstraße und der Neuweg genügen, den Verkehr von und nach dem Stau mit dem Bahnhof zu vermitteln.

Von den Gründen der Gasanstalt wird auch im allgemeinen Interesse möglichst wenig zu enteignen sein, da die Lokalitäten der Gasfabrik ohnedies schon beschränkt sind.

Von einer Ueberbrückung des Stadtgrabens bei Hofrath Köhlers Hause wird, wenn auch die Straße bis zum Staugraben fortgesetzt würde, dennoch als zur Zeit entbehrlich, vorläufig ganz abgesehen werden können. Wird von der Fortführung der Straße bis zum Staugraben einstweilen abgesehen, so wird später, falls sich das Bedürfniß herausstellt, in Erwägung zu ziehen sein, ob statt derselben nicht die Verbreiterung des Neuweges durch Ankauf der Mehrenschen Immobilien den Vorzug verdiene.

Zu Ziff. 4. Abgesehen von der größeren Entfernung des Bahnhofes nach Plan II. und abgesehen von dem Nachtheile, daß nach diesem Plane nur eine einzige Straße vom Bahnhof westwärts auf die Stadt gerichtet ist, scheint es dem Magistrat nicht zur Empfehlung des Plans II. zu reichen, daß alle übrigen Straßen auf den Stauhasen und Huntefluß gerichtet sind. Gewiß ist es wünschenswerth, daß Bahnhof und Hasen einander nahe gelegt werden. Von 5 Straßen, welche nach Plan II. vom Bahnhofe ausgehen, jedoch nur eine einzige auf die Stadt zu richten und alle übrigen auf den Stauhasen hinführen, kann nicht zweckmäßig erscheinen, da dadurch der Verkehr von und nach dem Bahnhof mit dem eigentlichen Hasenverkehr und dem Verkehr von und nach den dort belegenen Fabriketablissemens leicht in Conflict gerathen wird, zumal da die Wege neben dem Stauhasen und Huntefluß nur von mäßiger Breite sind und da anzunehmen ist, daß sowohl der Hasenverkehr als der durch die gewerblichen Anlagen am Stau und Huntefluß hervorgerufene Verkehr in Zukunft noch erheblich wachsen werden.

Man wird vielleicht einwenden, daß nach Plan I. ebenfalls 3 Wege vom Bahnhof auf den Stauhasen führen. Durch die Anlegung der beiden Wege L—M und N—O wird aber der Verkehr von vornherein auf die verschiedenen Wege mehr vertheilt und weniger dem Stauhasen zugedrängt.

Der Magistrat glaubt, daß bei einer Wahl zwischen Plan I. und II. wesentlich die Zukunft ins Auge zu fassen sei, und daß mit Rücksicht auf den künftigen Anschluß neuer Bahnen aus den hervorgehobenen Gründen der Plan I. entschieden den Vorzug verdiene. Diese Ansicht theilt auch nach wiederholten einge-

henden Berathungen der hiesige Stadtrath, der nach den Protocollen vom 2. und 13. d. M. die dort bemerkten Beschlüsse gefaßt hat.

Der Magistrat hat sich daher für verpflichtet erachten müssen, dem Großh. Staatsministerio folgende Anträge zu geneigter Berücksichtigung gehorsamst zu empfehlen.

Großh. Staatsministerium wolle verfügen: 1. daß es bei dem bereits vorläufig genehmigten Plan I. zu verbleiben habe, 2. daß es der Stadt zu überlassen sei, in welcher Weise die Wege L—M und N—O von der Rosenstraße westwärts nach der Osterstraße und nach dem Neuenwege fortzuführen, bezw. zu verlegen oder zu verbreitern sind, so wie wann und wo die Stadt vorbehaltlich der Genehmigung der Großh. Regierung eine oder mehrere Brücken zur Verbindung des Staugrabens mit der Staulinie über den Haarenfluß (Stadtgraben) zu bauen für nothwendig oder zweckmäßig erachtet.

Der Stadtmagistrat.

Verantwortlicher Redacteur: G. Scholz.

Druck und Verlag von Gerhard Stalling in Oldenburg.