

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N^o 246.

Montag den 3. September.

1866.

Bekanntmachung.

Die Erd- und Maurerarbeiten des 1493 Ellen langen Stückes der südlichen Vorfluthschleufe zwischen dem sogen. Kuhstrangwasser und dem Elsterbuckel sollen an einen Unternehmer vergeben werden.

Diejenigen, welche diese Arbeiten zu übernehmen beabsichtigen, werden hierdurch aufgefordert, Profilzeichnung und Bedingungen auf dem Rathsbauamte einzusehen und darnach ihre Forderungen bis zum 8. September d. J. Abends 6 Uhr versiegelt daselbst abzugeben. — Leipzig den 2. September 1866.
Des Rathes Baudeputation.

Bekanntmachung.

Die Entschädigung für die vom 16/17. bis mit 27. August d. J. allhier verpflegten und in der Anton-, Bahnhof-, bayerischen, Bosen-, Dörrien-, Dresdner, Friedrichstraße, Grimma'schen Stein- und Gerichtsweg, hohe, Hospital-, Inselstraße, Johannisgasse, Emilien-, Kirch-, Königs-, Kreuz-, lange, Linden-, Marienstraße, Müngasse, Nürnbergergasse, Quer-, Salomon-, Sternwarten-, Thal- und Wintergartenstraße u. verquartiert gewesenen Königlich Preussischen Truppen des II. Brandenburgischen Landwehr-Regiments Nr. 12 kann in den nächsten 2 Tagen bei uns erhoben werden. Der den Quartierzettel Vorweisende gilt zur Empfangnahme berechtigt.
Leipzig, den 2. September 1866.
Das Quartier-Amt.
Rose.

Verhandlungen der Stadtverordneten

am 1. August 1866.

(Auf Grund des Protokolls bearbeitet und veröffentlicht.)

(Schluß.)

Ein weiteres von Herrn Klemm vorgetragenes Gutachten des Bauausschusses hatte

4.

das Abkommen wegen gegenseitiger Arealabtretung an der Bahnhof- und Schützenstraße, welches der Rath mit Herrn Speck Freih. v. Sternburg verhandelt hat, zum Gegenstande, auf welches der Rath wiederholt zurückgekommen ist.

Das betr. Schreiben bemerkt u. Anderem:

„Ihre Zustimmung zu dem mit Herrn Speck Freiherrn von Sternburg verhandelten Arealtausch haben Sie deshalb abgelehnt, weil, wenn die Rücksichten auf Förderung und Erleichterung des öffentlichen, im Steigen begriffenen Verkehrs eine Verbreiterung der Schützenstraße wünschenswerth machen, derselbe Grund mit noch größerer Entschiedenheit gegen eine Verschmälerung der Bahnhofstraße längs des Speckschen Grundstücks um mehr als 5 Ellen spreche, indem letztere sich als eine, die sämmtlichen Bahnhöfe unter sich und diese mit der Post und der innern Stadt, so wie mit den Vorstädten verbindende und sonach als eine der verkehrsreichsten Straßen darstelle.

Nach Ausweis des Plans ist, was zunächst die Schützenstraße angeht, dieselbe an ihrem Eingange von der Bahnhofstraße aus nur 17 1/2 Ellen breit und soll nach der mit Herrn Speck von Sternburg getroffenen Vereinbarung auf zwanzig Ellen verbreitert werden.

Dagegen hat die Bahnhofstraße an dem Punkte, wo die Schützenstraße in sie einmündet, an der Ecke des Speckschen Grundstücks, eine Breite von 36 Ellen, welche nach dem erwähnten Abkommen durch Verrückung der Baufluchtlinie auf 31 Ellen reducirt werden soll, eine Breite, welche das als Regel festgestellte Maß von 30 Ellen für Hauptstraßen noch um eine Elle überschreitet.

Schon hieraus dürfte folgen, daß, wenn auch der Grundsatz, daß Verbreiterung von zu schmalen Straßen im Interesse des Verkehrs angestrebt werden muß, ein ganz richtiger und von uns festgehalten ist, mit diesem Grundsatz nicht auch der weitere begründet ist, daß eine Verschmälerung von breiten Straßen unzulässig erscheine, zumal wenn, wie hier, die Verschmälerung einer sehr breiten Straße sich als das einfache Mittel darstellt, um die nothwendige Verbreiterung einer sehr schmalen Straße zu erlangen und zwar zugleich mit dem Erfolge, daß die Stadt einestheils dabei nicht das geringste Opfer bringt, andererseits aber die Verschmälerung der breiten Straße in keiner Weise auf den Verkehr störend einwirkt.

Daß die Stadt, wenn Herr Speck von Sternburg nicht durch das Areal an der Bahnhofstraße entschädigt würde, Opfer zu bringen hätte, um die Verbreiterung der Schützenstraße zu erlan-

gen, bedarf eines Nachweises nicht; nur so viel erwähnen wir, daß das Opfer ein nicht unbedeutendes sein würde, da derselbe, so viel wir gehört, für die Quadratel 7 Thlr. gezahlt hat und die Stadtgemeinde ihm mindestens denselben Preis zu vergüten haben würde.

Daß der Verkehr in keiner Weise eine Störung erleidet, ergibt sich schon aus der verbleibenden Breite von 31 Ellen und aus dem Umstande, daß gerade hier bei der Bahnhofstraße, weil nur auf einer Seite Trottoirs zu legen sind und für diese nebst Anpflasterung nur ca. 4 1/2 Ellen abgehen, für die Fahrbahn noch die in sehr wenig Straßen Leipzigs vorhandene Breite von 26 1/2 Ellen bleibt, während auf der entgegengesetzten Seite, am Öhringschen Hause, welches selbst beim Abschneiden des Herrn Speck von Sternburg zu überlassenden Areal noch um ca. 10 Ellen gegen das zu errichtende Specksche Gebäude vorstehen wird, die Gesamtbreite der Straße nicht mehr als 21 Ellen und 3 Zoll beträgt.

Dieses Verhältniß ist aber ein weiterer Grund für die Annahme, daß durch Hingabe des fraglichen Straßenareals eine Verkehrsstörung oder Verkehrsbeengung nicht herbeigeführt wird — einfach deshalb, weil durch das Vorspringen des Öhringschen Hauses auf dieser Seite sowohl Wagen als Fußgänger veranlaßt werden, das an der gegenüberliegenden Seite der Schützenstraße, auch nach Abtrennung der nur an der Spitze des Speckschen Grundstücks 5 Ellen, weiter hin aber viel weniger enthaltenden und auf Null reducirten Fläche für den Verkehr frei bleibende Straßenareal ganz unbenutzt zu lassen, wenn dies nicht etwa ausnahmsweise dann und wann dadurch, daß mehrere Wagen nebeneinander fahren und zugleich entgegenkommenden auszuweichen haben, nöthig wird.

Daß das dort zu legende Trottoir von Fußgängern wenig benutzt werden wird, weil dieselben die Promenadenseite zu wählen pflegen, haben Sie selbst in Ihrem geehrten Rückschreiben zugegeben, und daß die Wagenfahrer mit Rücksicht auf das im Verhältniß zu dem neu aufzuführenden Speckschen Gebäude in die Bahnhofstraße weit vorspringende Öhringsche Haus sich ebenfalls mehr auf dem an der Promenade hinführenden Theile der Fahrbahn halten werden, ist naturgemäß. Was endlich den Verkehr von der Bahnhofstraße nach der Schützenstraße und von dieser nach jener betrifft, so ist derselbe gerade auf der Südseite, am Öhringschen Hause, bedeutend stärker, als auf der Nordseite, weil nach dieser nur das von den Bahnhöfen und der nördlichen Vorstadt, nach jener aber das aus der ganzen innern Stadt und den südlichen und westlichen Vorstädten kommende Fuhrwerk einzubiegen hat.

Nicht unerwähnt können wir lassen, daß es uns hart erscheint, einem Grundstücksbesitzer auf der einen Seite werthvolles Bauareal zu entziehen und ihm zugleich die auf der andern Seite ohne irgendwelchen Nachtheil für das öffentliche Interesse sich bietende Ausgleichung zu verweigern.

Der Ausschuss konnte sich — gegen eine Stimme, die sich in der Erwartung, daß durch die Genehmigung des Abkommens der Verkehr nicht belangreich beeinträchtigt werde, für dieses Abkommen