

Sie hatte an der Bevölkerung vorbeigeplant und suchte nun "pflichtschuldig"<sup>30</sup> deren Beteiligung durch eine Bürgerversammlung Mitte März 1899.

Die Bürgerversammlung war die erste Gelegenheit, ohne Einschaltung der meinungsbildenden Presse, öffentlich zum Thema "Stadterweiterung" Stellung zu nehmen, und sie wurde von vielen genutzt. Außer z.T. hohen Beamten der Zivilbehörden, Gemeinderatsmitgliedern und Repräsentanten der Handelskammer waren auch die "alten Metzger" zahlreich vertreten.<sup>31</sup> Das anfangs konstatierte Desinteresse der ehemals französischen Bevölkerung schien aufzuweichen angesichts der Wichtigkeit dieser Entwicklung für die Stadt. Um so bedauerlicher, daß ihr Interesse nicht aufgegriffen wurde. An der "lebhaften Diskussion"<sup>32</sup> blieben sie, auf Grund der Sprachbarriere, unbetieilt. Die Veranstaltung blieb eine rein deutsche, und die Einheimischen fühlten sich als "quantité négligeable" behandelt.<sup>33</sup>

Trotz der Einseitigkeit der Meinungsäußerung wurde in der Bürgerversammlung deutlich, daß die Metzger selbst eigentlich keinen neuen Bahnhof wollten, daß er aber - falls unvermeidbar - so nah wie möglich an der bestehenden Innenstadt errichtet werden sollte.<sup>34</sup> Die Stadt schlug der Reichseisenbahn daher eine neue Lösung vor. Der zweite städtische Entwurf beließ Personen- und Güterbahnhof beieinander, verlegte aber den Bahnkomplex etwas nach Süden.<sup>35</sup> Durch die höhere Lage des Terrains hoffte man, die im ersten städtischen Entwurf seitens der Reichseisenbahnverwaltung kritisierten Unterführungen zu vermeiden. Aber auch die weiteren Vorschläge der Stadt erhielten keine Chance. Durch "mangelnde Sachkenntnis" hatte sie sich in den Augen der Reichseisenbahn disqualifiziert.<sup>36</sup> Der Verhandlungsstil der Bahnbehörde zeigt deren zunehmende Ungeduld, und schon bald, im April des Jahres 1899, konfrontierte sie die Stadt mit einem neuen Projekt. Es verlegte das Empfangsgebäude des Personenbahnhofs an die Nordgrenze des neuen Güterbahnhofs, der wie im ersten Bahn-Projekt belassen wurde.<sup>37</sup> Dieser zweite Entwurf (vgl. Abb. 2) ließ mehr Gelände für die Neustadt, zu seiner Umsetzung mußte allerdings der bestehende Kanalhafen zugeschüttet werden. Die Bahnhofsfrage wurde dadurch mit der Moselkanalisierung verknüpft, was sich im Verlauf der weiteren Diskussion als großer Nachteil erwies. Bürgermeister Kramer war sich dieser Gefahr sehr bewußt, obwohl er gegenüber dem Gemeinderat den zweiten Reichseisenbahnvorschlag als prinzipielle Verbes-

---

<sup>30</sup> "Lothringer Bürgerzeitung" v. 21. Nov. 1899.

<sup>31</sup> "Lothringer Zeitung" v. 21. März 1899.

<sup>32</sup> Gemeinderatssitzung v. 16. Mai 1899, Protokoll S. 205.

<sup>33</sup> "Le Lorrain" v. 21. März 1899.

<sup>34</sup> Resolution der Bürgerversammlung v. 18. März 1899 in: ADM, 10 AL 1013.

<sup>35</sup> Bericht des Bürgermeisters vor dem Gemeinderat am 24. April 1899, Protokoll S. 177.

<sup>36</sup> Schreiben der Straßburger Generaldirektion v. 14. Juni 1899, verlesen im Gemeinderat am 23. Juni 1899, Protokoll S. 268.

<sup>37</sup> Rede Wahns (Anm. 15).