

lem altdeutsche Metzger.⁴⁴ Ihre Position war weit entfernt von der der deutschen, regierungsfreundlichen Presse. Zumeist vertraten sie den gleichen Standpunkt wie die nicht erschienenen Alt-Metzer, denn sie kritisierten das Vorgehen der Reichseisenbahn und anderer Behörden und waren der Meinung, diese allein seien für die Probleme der ungeduldig erwarteten Stadterweiterung verantwortlich.⁴⁵ Die Bürger forderten den Erwerb des gegenwärtigen Bahngeländes im Süden als Bebauungsterrain und die Verhinderung von trennenden Bahnanlagen zwischen Alt- und Neustadt.⁴⁶ Im Interesse der Bewohner des Nordostens, einschließlich der Vorortbewohner, sollte die bestehende Lage des nördlichen Bahnhofs Devant-les-Ponts beibehalten werden. An eine grundsätzliche Änderung der Bahnpläne dachte auf der Versammlung jedoch keiner mehr. Vorschläge dazu fanden keine Unterstützung, obwohl ein entsprechender Projektentwurf von Oberst Kaufmann in der Öffentlichkeit allgemein positiv beurteilt wurde. Kaufmann, der von Anfang an die Diskussion durch seine Stellungnahmen sehr belebt hatte, sprach sich in einer Broschüre hauptsächlich für die Beibehaltung des Bahnhofs - wie im ersten Projekt der Reichseisenbahnverwaltung - mit Zusammenlegung von Güter- und Personenbahnhof aus.⁴⁷ Für dieses Zurück war es jedoch zu spät. Die Verzögerung der Stadterweiterung lastete auf allen.

Die Suche nach einem Interessenausgleich

In Berlin war man fest entschlossen, die Entwicklung voranzutreiben. Nur kurze Zeit nach den erfolglosen Verhandlungen im November 1899 entschied die Reichseisenbahnbehörde, im Falle einer andauernden städtischen Weigerung, den Beitrag zur Hafenverlegung zu zahlen, ihren ersten, im April 1898 entwickelten Entwurf doch auszuführen.⁴⁸ Darüber wäre man in Metz möglicherweise eher erfreut gewesen. Schokkierend war die Drohung der Bahnbehörde, sich in diesem Falle gleichzeitig von den Militärs das Gelände für eine spätere Ausführung des zweiten Plans reservieren zu lassen. Eine Ausführung wurde zudem abhängig gemacht von der Bereitschaft der Stadt, der Reichseisenbahnverwaltung die bei der Ausführung des ersten Entwurfs (Umbau des bestehenden Bahnhofs) entstandenen Kosten zurückzuerstatten. Es ist schwer einzuschätzen, wie ernst es der Bahnbehörde mit dieser Drohung war und ob die übrigen beteiligten Behörden in Berlin sich letztlich darauf eingelassen hätten. Sicher wäre eine derartige Vorgehensweise von großem Nachteil für Metz selbst gewesen und hätte die Stadterweiterung unmöglich gemacht. Das mußte dann auch der Gemeinderat einsehen. Mit knapper Mehrheit entschloß er sich Anfang Februar 1900,

⁴⁴ "Lothringer Zeitung" v. 15. Dez. 1899.

⁴⁵ Gemeinderatssitzung v. 6. Febr. 1900, Protokoll S. 25.

⁴⁶ Resolution der Bürgerversammlung v. 16. Jan. 1900 in: ADM, 10 AL 1013.

⁴⁷ Kaufmann (Anm. 7), S. 15.

⁴⁸ Gemeinderatssitzung v. 6. Febr. 1900.