

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1900

130 (12.5.1900) I. Beilage

I. Beilage zu Nr. 130 der Karlsruher Zeitung.

Samstag, 12. Mai 1900.

Badischer Landtag.

73. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Dienstag, den 8. Mai 1900. (Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Staatsrath Eisenlohr, Baudirektor Wasmer, Oberbaurath Baumann und Baurath Stahl.

Präsident Gönnert eröffnet die Sitzung um 10 Uhr. Abg. Pfeifferle berichtet zunächst über die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1898/99 und des hierfür aus den Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwands. Die Kommission hat sämtliche Positionen geprüft und trotz verschiedener größerer und kleinerer Mehrforderungen keinen Anlaß zu Beanstandungen gehabt, da die Erläuterungen, welche die Regierung gegeben hat, befriedigend waren. Es werden in das Budget 18 560 365 Mark Restkredite eingestellt. Die Kommission stellt den Antrag:

die Nachweisungen für unbeanstandet zu erklären. Abg. Kirchenbauer weist darauf hin, daß die angelegte Ueberführung des Bahnübergangs bei Wilsberg in der Gemeinde große Beunruhigung hervorgerufen hat. Er bezweifelt, ob eine Ueberführung überhaupt mit den eingestellten Mitteln ausgeführt werden kann und möchte daher an Großh. Regierung die Anfrage richten, ob das Projekt durchgeführt wird.

Baudirektor Wasmer beantwortet die Anfrage des Vorredners dahin, daß allerdings beabsichtigt sei, eine Ueberführung herzustellen, daß aber die Verhandlungen darüber noch schweben und daß, bevor das Projekt ausgeführt werde, eine Einigung mit der Gemeinde herbeigeführt werden müsse. Es sei deshalb auch nichts in's Budget aufgenommen. Die Beträge im Budget seien nur für Gleisverlängerungen, die im Gange seien und in diesem Jahr vollendet würden. Sollte es zu einer Verständigung kommen, so müsse im nächsten Budget ein entsprechender Nachtrag eingestellt werden. In dieser Budgetperiode werde jedenfalls noch nichts zur Ausführung kommen.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle ersucht die Regierung, die Wünsche der Gemeinde zu berücksichtigen.

Es folgt die Berathung über das Spezialbudget der Eisenbahnverwaltung.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle fährt aus: Es ist eines unserer wichtigsten Budgets und die Volksvertretung hat daher guten Grund, ihm ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Kommission stellt den Antrag, die Ausgaben mit 54 847 200 M., die Einnahmen mit 205 000 M., die Ausgaben des Nachtrags mit 10 232 500 M. zu genehmigen und die Einnahmen des Nachtrags, Baarbeitrag der Gemeinde Wilsberg zur Errichtung einer Güterstation mit 2000 M. abzusehen. Waren schon die Anforderungen der Eisenbahnverwaltung für die Jahre 1898/1899, die gegenüber den beantragten Summen der vorhergehenden Baubudgets etwa durchschnittlich das Doppelte betragen haben, ungewöhnlich hohe, so ist dies bei den Anforderungen, welche die Eisenbahnverwaltung in dem für die Jahre 1900/1901 zur Berathung stehenden Staatsbudgets zu stellen sich veranlaßt sieht, noch mehr der Fall, da die derzeit beantragte Bereitstellung der nötigen Mittel für den Eisenbahnbau alle früheren Anforderungen bezüglich ihrer Höhe weit hinter sich zurückläßt. Zieht man zu der Gesamtanforderung im Eisenbahnbaubudget noch jene Summen mit in Betracht, welche als Ergänzung der im vorliegenden Baubudget eingestellten Theilanforderungen konsequenterweise als stillschweigend genehmigt angesehen werden können, sowie die namhaften Beträge, welche zu denselben Zwecken der Bervollständigung unserer Staatsbahnanlage im Budget der Eisenbahnbetriebsverwaltung aus den laufenden Betriebsmitteln geschöpft werden und wozu vor allem die aus diesen Mitteln vorgesehene Verstärkung des Oberbaues unserer Hauptlinien gerechnet werden muß, so ergibt sich eine Summe von weit über 100 Millionen Mark, die zur Erfüllung der nächsten Aufgaben der Eisenbahnverwaltung aufgewendet werden soll. Diese Zahlen reden für sich selbst und liefern den deutlichsten Beweis dafür, in welcher ungewöhnlichen Maße durch den allgemeinen Aufschwung, der das ganze Erwerbsleben unseres Vaterlandes im eben abgelaufenen Jahrzehnt genommen hat, die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsanstalten gewachsen sind. Die Ausführung aller Unternehmungen kann selbstverständlich innerhalb der laufenden Budgetperiode nicht ganz durchgeführt werden. Die Kommission war aber der Ansicht, daß es angezeigt erscheine, die angeforderten Positionen in ihrem ganzen Umfang aufrecht zu halten, da einerseits die Höhe des Eisenbahnbudgets in Anbetracht der Aufbringung der erforderlichen Mittel auf die Gestaltung des jetzigen Staatsbudgets keinen direkten Einfluß ausübt und andererseits die Namhaftmachung der Gesamtsumme des in den nächsten

Jahren budgetmäßig aufzuwendenden Baukapitals die Beurtheilung der Sachlage wesentlich erleichtert, und außerdem in den Kreisen der beteiligten Interessen sonst für dieselben beunruhigende Meinungen entstehen könnten, als ob die projektirten Unternehmungen ganz oder theilweise aufgegeben werden sollen. Die Kommission ist der Ansicht, daß es ein richtiges Vorgehen ist, in der Zeit günstiger Betriebsergebnisse unsere Eisenbahnen so auszugestalten, wie es die stetig anwachsenden Verkehrsbedürfnisse erheischen, um unsere Verkehrsanstalten auf der von allen Seiten anerkannten Höhe zu erhalten und um ihnen jene Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit zu geben, welche sie bedürfen, wenn sie ihrer Aufgabe gewachsen sein sollen. Die Kommission billigt daher dieses umsichtige Vorgehen der Regierung, welche sich ihrer großen und schweren Verantwortlichkeit wohl bewußt ist und deren thätkräftige Fürsorge an dem bisherigen Aufblühen unseres Verkehrsweesen einen sehr namhaften Antheil hat. Nebenher kam in seinen weiteren Darlegungen auf die einzelnen Anforderungen zu sprechen und betonte, daß man bald vor die Nothwendigkeit gestellt sein werde, in Rehl ein zweites Hafenbecken zu schaffen. Zum Schluß zollte der Berichterstatter der Thätigkeit des technischen Personals der Eisenbahnverwaltung volle Anerkennung und bat die Regierung, dieses Personal so zu stellen, damit der Verwaltung auch stets tüchtiges Personal zur Verfügung stehe.

Abg. Hauß dankt der Großh. Regierung für die rasche Förderung des Rehler Hafenbaus und gedenkt mit besonderer Anerkennung der tüchtigen Leitung des Oberingenieurs Degler. Er hoffe, daß bald ein zweites Hafenbecken geschaffen und der Hafen so eingerichtet wird, daß er dem ganzen Lande zum Segen gereicht. Er bitte das Hohe Haus, auch die Restforderung zu genehmigen.

Abg. Weber bespricht die Bahnhofsverhältnisse in Offenburg. Er tritt für die Verlängerung der Unterführung der Straße beim Elektrizitätswerk bis zur Ottersweierstraße ein. Für Ueberführung der Zeller Straße sei anfangs der größte Theil des Gemeinderaths gewesen; nach und nach aber haben sich gegen die starke Steigung Bedenken geltend gemacht, so daß jetzt die Mehrheit eine Unterführung wünschelt. Die Schwierigkeiten wegen Ableitung des Wassers können leicht überwunden werden.

Präsident Gönnert: Es ist ein Antrag eingekommen: „Die Hohe Kammer möge sich dahin aussprechen, daß das jetzige Projekt des Bahnhofneubaus in Durlach nicht als definitiv betrachtet werde und daß die Wünsche der Einwohnerschaft dahin berücksichtigt werden möchten, daß das neue Aufnahmegebäude näher an die Stadt herangerückt werde.“

Der Antrag ist unterzeichnet von den Abgg. Fendrich, Dr. Fieser und Laud.

Abg. Fendrich dankt zunächst der Großh. Regierung, daß sie endlich einen Herzenswunsch der Stadt Durlach erfüllt und die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes in Durlach in Angriff genommen hat. Gegen das vorliegende Projekt habe man in Durlach im allgemeinen nichts einzuwenden; man wünsche nur, daß das Aufnahmegebäude näher an die Stadt herangerückt wird und zwar indem dasselbe in der Höhe der Bahnlinie statt nach links nach rechts verlegt wird. Ein weiterer Wunsch Durlachs gehe dahin, daß wenigstens die mit III. Klasse versehenen Schnellzüge in Durlach halten, dann verzichtet die Einwohnerschaft gerne auf das Anhalten der D-Züge.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle glaubt aussprechen zu dürfen, daß die Kommission gegen den Antrag nichts einzuwenden hätte.

Minister v. Brauer bemerkt, daß gegen den Antrag in Bezug auf den Durlacher Bahnhof nichts einzuwenden sei. Der Abg. Fendrich habe ja selbst anerkannt, daß das Projekt des Umbaus des Durlacher Bahnhofs ein gutes sei, welches auch die Einwohner von Durlach im großen und ganzen durchaus befriedige. Es gelte dies insbesondere von dem weitaus wichtigsten Theil des Projektes, nämlich von dem Umbau des Güterbahnhofs und der Anlage der Gleise. Nur in einem Punkte seien die Durlacher nicht ganz gleichmäßig zufrieden, nämlich mit der Stelle, an die der Personenbahnhof gebracht werden solle. Der Regierung könne es nur erwünscht sein, wenn sie durch Annahme des vorliegenden Antrags die Freiheit der Entscheidung erhalte, um nochmals mit der Gemeinde Durlach über die Frage zu verhandeln und nochmals zu prüfen, ob etwa ein passenderer Platz für die Anlage des Personenbahnhofs gefunden werden könne. Er empfehle daher auch seinerseits die Annahme des Antrags.

Abg. Fendrich ist befriedigt über das Entgegenkommen der Regierung.

Der Antrag wird angenommen. Abg. Straub theilt die Auffassung in dem vortrefflichen Bericht des Abg. Pfeifferle, daß die Höhe der Anforderungen im Baubudget kein Grund zu finanziellen Bedenken sei, habe doch, während die Eisenbahnschuld 1879 und Ende 1898 gerade gleich hoch gewesen, der Reinertrag der Staatseisenbahnen 1879 nur 12, 1898 dagegen 24 Mill. Mark, also gerade das Doppelte, betragen. Auch er müsse die von Kleinlichen fiskalischen Bedenken freie, frische

Initiative des Herrn Eisenbahnministers anerkennen, kraft deren derselbe in Würdigung wirtschaftlicher Verhältnisse auch Bahnen baue, die nicht von vornherein eine große Rente gewährleisten; solche Bahnen alimentirten die Hauptbahnen, die sich an ihnen ansiedelnde Industrie verhindere das Abfließen der Bevölkerung nach den Städten und erhöhte die Absatzfähigkeit landwirtschaftlicher und gewerblicher Produkte. Mit besonderer Genugthuung sei der Bau der Bodenseebahn von der Bevölkerung aufgenommen worden. Mit Genugthuung begrüße er besonders auch die Beschleunigung des Baues dieser Bahn; er müsse bei diesem Anlasse ausdrücklich die geradezu bewundernswürthige Leistungsfähigkeit unserer Baubehörden, namentlich diejenigen der Zentralbehörden, anerkennen, und es sei ein Akt der Gerechtigkeit, gerade diese verdienten Beamten bei einer Gehaltsrevision in allererster Reihe zu berücksichtigen. Mit freudiger Genugthuung anerkenne er auch die Erklärung der Großh. Regierung, daß auch die Strecke Ulbingen—Fridingen jedenfalls noch 1902 dem Betrieb übergeben werden soll, einmal wegen der dadurch beglückten Bevölkerung selbst, aber auch deshalb, weil die Vollenbung die Voraussetzung für die Inangriffnahme der Linie Fridingen—Stodach bilde. In Stodach sei an Stelle früherer berechtigter Niedergeschlagenheit jetzt die Hoffnung getreten, daß durch die baldige Erstellung der Bahn Stodach—Fridingen wenigstens einigermaßen die Schädigungen ausgeglichen würden, welche für Stodach infolge der Errichtung der Bahn Stahringen—Ueberlingen immer empfindlicher hervortreten. Er spreche namens des Gemeinderaths Stodach der Großh. Regierung und dem Hohen Hause nochmals für die zu Gunsten der Linie Stodach—Fridingen gefaßte und gutgeheißene Resolution den aufrichtigsten Dank aus. Infolge der wichtigen Eröffnung des Rehler Hafens werde, wie richtig hervorgehoben, auf den nördlich davon gelegenen Bahnstrecken voraussichtlich eine Verkehrsabnahme eintreten. Der sich daraus ergebende Einnahmefall und der große Aufwand für den Rehler Hafen müßte nach seiner Meinung durch erhöhte Einnahmen der Bahnen südlich und südöstlich von Rehl wieder einigermaßen ausgeglichen werden; er meine die Bahnen Offenburg—Basel—Konstanz, Offenburg—Singen—Konstanz, insbesondere aber auch die Bodenseebahn. Diese werde aber nur dann dem infolge des Betriebs des Rehler Hafens zu erwartenden Durchgangsverkehr von und nach dem südlichen Württemberg und Bayern, nach und von dem Arlberg bis Innsbruck, andererseits nach und von dem Ruhr- und Saargebiet, Belgien, Holland, Nordfrankreich ganz Rechnung tragen, wenn, wie ein Blick auf die Karte beweise, die Abfahrungen Rehl—Offenburg und Engen—Stodach bzw. Engen—Bodenseebahn durchgeführt seien. Die Strecke Lindau—Friedrichshafen, am 1. Oktober v. J. eröffnet, habe schon jetzt so starken Verkehr, daß schon alle Güterhallen der Strecke hätten vergrößert werden müssen; schon jetzt sei ein direkter Zug Bisingen—Stuttgart—Friedrichshafen—Bregenz—Innsbruck eingeführt. Am ganzen nördlichen Bodenseeufer von Württemberg, Bayern und Baden erwarte man mit Sehnsucht eine direkte Linie Lindau—Rehl, während man in der Schweiz ernste Befürchtung vor dem hiervon zu erwartenden Durchgangsverkehr hege. Zwischen Stodach und Engen liegen überdies die großen Fabriken in Volkertshausen und Nach. Ein Unternehmer für die Linie Engen—Stodach und selbst bis Fridingen wäre vorhanden, Beweis genug, daß die Bahn bauwürdig und rentabel erscheine. Er zweifle nicht an der bewährten Voraussicht der Großh. Regierung, welcher die rechtzeitige Erstellung des Rehler Hafens zu verdanken sei, daß sie auch die rechtzeitige Erstellung der Durchgangsbahn Rehl—Engen—Stodach—Bodenseebahn—Lindau herbeiführen werde. Schließlich bitte er um Auskunft über den Stand der vor zwei Jahren zugefügten Erstellung eines Holzlagerplatzes auf Station Nenzingen.

Abg. Kögler fragt an, wieweit die Vorarbeiten für den Neubau eines Aufnahmegebäudes in Bretten gediehen sind. Die Mißstände auf dem jetzigen provisorischen Bahnhof habe er schon früher vor Augen geführt; er begnüge sich daher heute mit dem Hinweis auf jene Ausführungen. Von der Generaldirektion habe er erfahren, daß zu gleicher Zeit auch die Bahnhofsanlage vergrößert werden müsse, da der Rangirbahnhof zu klein und unzureichend sei, und die beiden Arbeiten, Neubau des Aufnahmegebäudes und Erweiterung der Bahnhofsanlagen mit einander ausgeführt werden. Aus diesem Grunde glaube er wohl annehmen zu dürfen, daß in das nächste Budget ein Betrag für den Bahnhof Bretten eingestellt wird.

Abg. Müller-Welschingen unterstützt den Wunsch des Abg. Straub betreffend Durchführung der Bahn Stodach—Engen und dankt der Budgetkommission, daß sie die Mittel für ein zweites Gleise auf der Schwarzwaldbahn voll erhalten hat. Er bitte, daß das Gleise bis Engen doppelt gelegt und diese Station mit Schnellzügen besser ausgestattet wird. Bei Gelegenheit der Erstellung der neuen Gleise sollten die kleineren Bahnhöfe an der Strecke Engen—Konstanz so ausgestattet werden, daß sie den starken Verkehr auch bewältigen können.

Abg. Neuwirth befürwortet die Verbindung des Bezirks Sinsheim mit der Hauptbahn über Waibstadt, Eichersheim, Oettingen nach Langenbrücken. Er möchte die Regierung bitten, das bezügliche Projekt einer Privatgesellschaft wohlwollend zu prüfen.

Abg. Breitner unterstützt die Ausführungen des Vorredners. Der wichtige Industrieort Oettingen sei zwar rings von Bahnen umgeben, könne aber seine Erzeugnisse nirgends absetzen. Er möchte also um eine wohlwollende Prüfung der vom Abg. Neuwirth in Aussicht gestellten Eingabe ersuchen. Auch das Projekt einer Bahn von Bruchsal nach Langenbrücken verdiene Berücksichtigung.

Abg. Dr. Fieser dankt für die Weiterführung der Hüllthalbahn von Neustadt nach Donaueschingen. Gerade die Ausführung dieser Bahn beweise, daß die jetzige Eisenbahnverwaltung mit frischem Mutz an den Bau selbst unrentabler Linien herantrete. In den Ergebnissen des Betriebs habe sie eine Aufmunterung gefunden, in dem Ausbau des Bahnnetzes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten fortzufahren. Wenn die Regierung nunmehr an die Erweiterung und an den Umbau unserer großen Bahnhöfe herantrete, so habe sie vollkommen Recht. Vor 40 Jahren habe es geheißen: ich weiß nicht, welche Absichten die Regierung hat, aber ich mißbillige sie; heute habe der Herr Berichterstatter mit Recht bemerkt: wir wissen nicht, welche Linien die Regierung ausführen will, aber wir bewilligen sie. (Heiterkeit.) Bei der Bahn von Stockach nach Engen sind es nicht nur lokale Interessen, die in Frage kommen; es handelt sich um den großen Durchgangsverkehr und er möchte als Abgeordneter für Donaueschingen den Wunsch der Kollegen Straub und Müller unterstützen. Die Karlsruher Gesellschaft für elektrische Industrie wüßte Berücksichtigung bei Vergabe der Elektrizitätswerke in Rheinau, Karlsruhe und Donaueschingen. Die Regierung möge eine beschränkte Subvention ausschreiben, damit die hiesige Gesellschaft Berücksichtigung findet.

Minister v. Brauer: Der Abg. Pfeffler habe in seinem vortrefflichen Bericht mit Recht hervorgehoben, daß die Anforderungen in dem diesmaligen Budget eine in den früheren Jahren niemals erreichte Höhe erlangt hätten. Es falle dies umso mehr in's Gewicht, als von den angeforderten bedeutenden Summen nur 10 Millionen auf neue Linien entfielen, während der ganze übrige Millionenrest dazu bestimmt sei, die bestehenden Bahnen zu verbessern, die Betriebssicherheit auf denselben zu erhöhen und die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit zu vermehren. Die Gründe, weshalb so viele Mittel gegenwärtig für die alten Linien verwendet werden müßten, liege nicht etwa in einer Lässigkeit der Eisenbahnverwaltung in früheren Jahren, sondern allein in dem Umstand, daß eben der Verkehr seit vier bis fünf Jahren eine eminente Steigerung erfahren habe. Wenn insolge dessen die Rentabilität unserer Bahnen außerordentlich zugenommen und die ganze volkswirtschaftliche Lage unseres Landes sich gehoben habe, so seien das Lichtseiten dieser Erscheinung, denen aber auch die Schattenseite gegenüberstünden, daß, um die Leistungsfähigkeit unserer Bahnen auf ihrer Höhe zu erhalten, mehr Mittel aufgewendet werden müßten, als je zuvor. Er sei mit dem Abg. Dr. Fieser der Meinung, daß es mit diesem einmaligen Budget nicht gethan sein werde, sondern daß ähnliche große Ausgaben auch für die nächsten Budgetperioden in Aussicht ständen. Das Kleid der Eisenbahn sei eben überall zu eng geworden. Der Verkehr verlange, daß die Gleisanlagen verbessert, die Zahl der Doppelgleise vermehrt, die Bahnhöfe erweitert, neue Rangirbahnhöfe angelegt würden, sowie daß der Oberbau verstärkt und das rollende Material vermehrt werde.

Ganz besonders habe es ihn gestreut, daß der Abg. Pfeffler, sowie der Abg. Straub und andere so anerkennende Worte für unsere Ingenieure gefunden hätten. Er könne das unseren Ingenieuren gezollte Lob nur unterschreiben; die Herren hätten thatsächlich mit ihrem Geschick und ihrer Thätigkeit beinahe das Unmögliche in den letzten Jahren geleistet. Das Lob, das den Herren gesendet worden, werde sie anspornen, die Millionen, die ihnen durch dies Budget wiederum anvertraut werden, zweckmäßig, aber auch sparsam zu verwenden.

Der Abg. Haus habe dem Erbauer des Kehler Hafens noch ein besonderes Lob gewidmet. Dieser Ingenieur habe es durch große Energie ermöglicht, daß der Hafen zu der in Aussicht genommenen Zeit auch wirklich dem Verkehr übergeben werden konnte.

Den Wunsch, daß das Hohe Haus in corpore den Kehler Hafen einmal besichtigen möchte, könne er nur unterstützen; die Eisenbahnverwaltung werde es sich zur Ehre anrechnen, hierzu das nötige rollende Material zur Verfügung zu stellen.

Der Abg. Fieser habe am Schluß seiner Ausführungen eine ganze für die neugegründete elektrische Gesellschaft gebrochen. Man sehe dieser jungen Gesellschaft durchaus sympathisch gegenüber und er habe bei einem kürzlich stattgefundenen Besuch den Eindruck gewonnen, daß die Gesellschaft eine strebsame und gut geleitete sei. Die begleitenden Ingenieure der Generaldirektion hätten als Sachverständige versichert, daß das Elektrizitätswerk durchaus lebens- und leistungsfähig sei. Man werde deshalb dafür sorgen, daß die neue Gesellschaft Gelegenheit finde, bei den neu angeforderten elektrischen Werken zu konkurrieren. Es komme hier insbesondere das Elektrizitätswerk in Mannheim und das in Donaueschingen in Betracht und er hoffe sehr, daß es gelingen werde, der Gesellschaft wenigstens das eine oder andere dieser Werke zur Vorsehung zu verschaffen. Das Karlsruher Elektrizitätswerk sei allerdings mehr als eine Aenderung und

Fortsetzung des bereits bestehenden Wertes anzusehen, daher es zweckmäßig demselben Unternehmer zu übertragen sei, der den ersten Theil geschaffen habe.

Abg. Dr. Wildens unterstützt die Ausführungen des Abg. Fieser und anerkennt die ausgezeichneten Leistungen unserer Techniker, denen eine Vorsehung wohl zu gönnen wäre. Auch der Anregung des Abg. Straub bezüglich des Projekts Engen—Stockach stehe er durchaus sympathisch gegenüber. Redner bespricht sodann die Heidelberger Bahnhofsverhältnisse, die durchaus nicht gelobt werden können. Der Heidelberger Bahnhof sei an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen, so daß eine weitere Steigerung der Anforderungen an denselben nicht mehr möglich ist. Der Dienst sei nur bei allergrößter Aufmerksamkeit des Bahnpersonals durchzuführen; ohne Centralweiche wäre es überhaupt nicht möglich. Gegenwärtig fahren etwa 400 Züge täglich ein und aus, und es ist daher nur der Zuverlässigkeit des Personals zu danken, wenn nicht schon ein größeres Unglück vorgekommen ist. Besonders mißlich sind die Zustände bei den Uebergängen an der Römerstraße. Der Fuhrwerksverkehr ist nahezu vollständig gehindert. Auch die Niveauübergänge an der Rohrbacher- und Gaisbergstraße geben zu ständigen Verkehrsstörungen Anlaß. Abhilfe sei nur durch einen vollständigen Umbau oder Neubau möglich. Er bitte dringend, daß jetzt endlich einmal im Benehmen mit der Stadtbehörde ein ernstes Projekt ausgearbeitet wird. Vom Standpunkt der Stadt aus wäre der jetzige Platz mit einem hochgelegten Bahnhof am zweckmäßigsten. Ein weiteres Hinrücken nach Westen wäre nur statthaft, wenn dadurch die Interessen der Bewohner der Stadt nicht allzu empfindlich getroffen werden. Er möchte also die Frage des Neubaus oder Umbaus der Regierung dringend an's Herz legen.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Staatsrath Eisele: Der Abg. Dr. Wildens habe einen alten Freund oder vielmehr ein Schmerzenskind vorgeführt, den Heidelberger Bahnhof. Er gebe zu, daß man mit diesem Bahnhof an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen sei, daß große Mißstände vorlägen und daß die kleinen Hilfsmittel, die bisher angewendet worden seien, um diesen Mißständen thätig abzuwehren, auf die Dauer nicht mehr ausreichen. Es sei ja eine wesentliche Besserung dadurch geschaffen worden, daß die beiden Bahnhöfe in Heidelberg, der badische und der Main-Neckar-Bahnhof, zusammengelegt worden seien. Man habe die Bahnsteige verlängert, verbreitert, vermehrt, es seien auch Verbesserungen an den Uebergängen vorgenommen worden. So sei an der Römerstraße ein Uebergang für Fußgänger geschaffen worden und an der Rohrbacher Straße ein unterirdischer Gang unter der Bahn. Trotz aller Verbesserungen seien aber die Anlagen für den Personen- und Güterverkehr unzulänglich geworden. Er glaube deshalb, daß jetzt der Zeitpunkt gekommen sei, wo sich die Eisenbahnverwaltung werde an die Aufgabe heranmachen müssen, eine gründliche Verbesserung in den Bahnhofsverhältnissen in Heidelberg vorzunehmen. Es sei dies aber eine so umfassende Aufgabe, daß in kurzer Frist diese Frage nicht gelöst werden könne. Er wolle nur daran erinnern, daß bei Belassung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle und bei Belassung der Verbindungsbahn durch die Stadt Heidelberg hindurch nach dem Karlsruher keine Möglichkeit bestehe, den Niveauübergang an der Rohrbacher Straße zu beseitigen. Es werde auch kaum möglich sein, die Römerstraße, die jetzt mitten durch den Heidelberger Bahnhof hindurchführe, in einer Weise umzugestalten, daß sie unabhängig vom Bahnverkehr werde. Die Möglichkeit oder Nothwendigkeit, daß der Bahnhof etwas verschoben werde, könne deshalb von vornherein nicht unbedingt von der Hand gewiesen werden; es würden daneben alle Vortheile und Nachtheile abzuwägen werden müssen, die mit der einen oder andern Lage verbunden seien. Er wolle aber die Hoffnung aussprechen, daß es gelingen werde, die Frage soweit zu klären, daß auf dem nächsten Landtag eine Vorlage bezüglich des Heidelberger Bahnhofs an die Stände gelangen könne. Bei Behandlung des Gegenstandes werde man mit der Stadtverwaltung ins Benehmen treten, die ja das hervorragendste Interesse an einer befriedigenden Lösung dieser Frage habe.

Was die vom Abg. Köglger wegen des Bretten Bahnhofs vorgetragene Wünsche anlangt, so wolle er nicht in Abrede stellen, daß auch dort die Verhältnisse einer Verbesserung bedürften. Allein für so dringend habe die Verwaltung die Verbesserung des Bahnhofs in Bretten bisher nicht ansehen können, daß sie die Errichtung eines neuen Aufnahmsgebäudes oder die Aenderung des Güter- und Rangirbahnhofs schon jetzt hätte vorschlagen sollen. In letzterem Punkte sei die Generaldirektion auch abhängig vom Einverständnis der württembergischen Verwaltung, da die Station Bretten als Wechselbahnhof diene. Es seien aber Verhandlungen darüber im Gange, wie und in welchem Umfang Verbesserungen in Bretten vorzunehmen seien.

Von dem Abg. Straub sei der Wunsch ausgesprochen worden, es möchten auf der Station Nenzingen bessere Einrichtungen zur Holzverladung getroffen werden. Die Frage sei schon geprüft worden, es sei aber eine Verzögerung in der Erfüllung dieses Wunsches eingetreten, weil die Vergrößerung der Anlagen mit einem verhältnismäßig großen Kostenaufwand verbunden sei und man deshalb erst versuchen wolle, ob nicht mit einfacheren Mitteln dem Bedürfnis entsprochen werden könne. Man werde die Sache nicht aus dem Auge verlieren.

Der Abg. Weber habe bezüglich des Bahnhofs in Offenburg eine Reihe von Wünschen vorgebracht. Es sei dort

eine sehr weitgehende Erweiterung und Verbesserung der Anlage in Ausführung begriffen und es stehe damit in Verbindung die Herstellung von schienenfreien Wegen über oder unter dem Bahnhof hindurch. Die Projekte, die von der Eisenbahnverwaltung ausgearbeitet worden seien, hätten nicht durchaus die Zustimmung der Interessenten in Offenburg gefunden und es sei ein wahres Bouquet von Gegenprojekten eingereicht worden, so daß der Generaldirektion die Wahl schwer geworden sei. Die Interessenten und Interessen gingen eben dort sehr weit auseinander und auch innerhalb der Gemeindevertretung in Offenburg hätten die Ansichten geschwankt, so daß die richtige Lösung wohl darin zu finden sein werde, daß das Projekt, wie es von der Bahnverwaltung bearbeitet worden sei und wie es den Anforderungen des vorliegenden Budgets zu Grunde liege, im Wege des Expropriationsverfahrens zur Erledigung gebracht werde. Es hätten dann alle Beteiligten Gelegenheit, ihre Interessen geltend zu machen und es werde auf diesem Weg die Lösung gefunden werden können, die dem allgemeinen Interesse am besten entspreche. Jedenfalls solle, soweit es an der Eisenbahnverwaltung liege, in der Ausgestaltung des Offenburg Bahnhofs eine weitere Verzögerung nicht eintreten.

Abg. Schüler betont, daß der Bahnhof in Offenburg in keiner Weise mehr den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs entspricht. Er bitte dringend, den berechtigten Wünschen der Offenburg Gehör zu schenken und einen neuen Bahnhof zu erstellen. Dem Wunsch der Gemeinde Wolfenweiler, man möchte den Namen der Station Schallstadt umändern in Schallstadt-Wolfenweiler, könne man leicht entsprechen, um so mehr, als Wolfenweiler viel größer und industriereicher ist, als Schallstadt.

Abg. Blümmel wünscht, daß die Waldseestraße in Säckingen über- oder unterführt wird.

Abg. Giebler anerkennt die Verdienste der Eisenbahnverwaltung, insbesondere auch die der Techniker. Mit Recht habe der Berichterstatter auf die großen Summen hingewiesen, die im jetzigen Budget eingestellt sind. Das dürfe uns aber nicht zurückhalten, neue Linien zu bauen, wo solche nothwendig sind, insbesondere im Oberland, wo die Verkehrsverhältnisse durch den Kehler Hafen zweifellos eine Steigerung erfahren werden. Eine Erweiterung des Bahnhofs in Singen sei unausbleiblich, ebenso die Ausführung der Bahn Engen—Stockach. In Radolfzell wüßte man allgemein die Verlegung des Güterbahnhofs auf die Seite der Stadt, sowie Erstellung von Industrieleisen für die Fabriken und besonders auch für die Centralhalle. Redner unterstützt den Wunsch des Abg. Schüler, betreffend den Umbau des Bahnhofs in Offenburg und befürwortet den Umbau des Heidelberger Bahnhofs.

Abg. Werr konstatiert, daß jetzt nach Eröffnung der Bahn Walldürn—Amorbach der Verkehr in der dortigen Gegend eine bedeutende Steigerung erfahren hat. Bezüglich der projektierten Maintalbahn habe er das feste Vertrauen zur Regierung, daß sie bei den Verhandlungen mit Bayern das Interesse Badens wahren werde. Redner bittet sodann, daß die Bahn Walldürn nach Hartheim recht bald erstellt wird. Die Bahnhöfe sollten auf den kleinen Stationen nicht beseitigt werden.

Abg. Hug schließt sich den Anschauungen, die der Berichterstatter Abg. Pfeffler in seinem vorzüglichen Bericht entwickelt hat, völlig an. Ungewöhnlich hohe Anforderungen für Eisenbahnbauplätze traten an uns heran; sie werden für die nächsten Jahre auf 100 Millionen Mark berechnet. Allein der Annuß der Eisenbahnschuld werde nicht gleichen Schritt halten mit dem steigenden Bauaufwand; ein großer Theil der Grundstocksausgaben werde aus laufenden Mitteln, aus Betriebsüberschüssen und aus dem Staatszuschuß gedeckt und insolge dessen die Eisenbahnschuld nur in mäßigen Grenzen wachsen. Unter den speziellen Gegenständen des Eisenbahnbaubudgets biete ihm die Anforderung für den Ausbau der Bodenseebahn das meiste Interesse. Das Gesetz über die Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis zur badisch-württembergischen Grenze vom Jahre 1898 enthalte im Artikel 3 die Bestimmung, daß die beteiligten Gemeinden und sonstige Interessenten das zum Eisenbahnbau erforderliche Gelände auf eigene Kosten zu stellen haben, daß aber die Groß-Regierung berechtigt sei, einen Staatszuschuß zum Geländeerwerb zu leisten, wenn die desfalligen Kosten die Kräfte der Gemeinden übersteigen. Zum Vollzug dieser gesetzlichen Bestimmung sei ein geschäftsführender Ausschuß bestellt worden; der das in die Eisenbahnlinie fallende Gelände anzukaufen, die Preise zu vereinbaren und die Kaufverträge abzuschließen habe. Es seien aber noch drei weitere wichtige Punkte zu regeln, nämlich 1. die Aufstellung eines prozentualen Verteilungsplans, 2. die Festsetzung des den beteiligten Gemeinden aufzuerlegenden Gesamtbeitrags zu den Grunderwerbskosten und 3. die Regelung des Zahlungsmodus. Was den prozentualen Verteilungsplan anbelange, so habe sich jede der beteiligten Gemeinden verpflichtet, einen bestimmten Prozentsatz zu dem Gesamtbeitrag zu leisten, z. B. die Gemeinde A 2 Proz., die Gemeinde B 3 Proz. u. s. w. Um nun den Gemeinden einigermaßen Klarheit darüber zu verschaffen, welches konkrete Betreffniß der Prozentsatz darstelle, habe der Ausschuß eine bestimmte Maximalhöhe der Belastung zu Grunde gelegt; — es sei angenommen worden, daß im Höchsthall 400 000 M., und zwar 300 000 M. von den Gemeinden und 100 000 M. von den beiden Ständeherrschaften Salem und Fürstberg aufzubringen seien. Die Gemeindebeschlüsse wurden nun in dem Sinne gefaßt, daß sich z. B. die Gemeinde A verbindlich machte, 2 Proz. zu zahlen mit der Einschränkung, daß

diese 2 Proz. den aus 400 000 M. berechneten Betrag von 8 000 M. nicht übersteigen. Der Zweck dieses prozentualen Verteilungsplanes bestand jedoch nicht darin, solchen auf die Summe von 400 000 M. festzulegen, es sollte vielmehr die definitive Summe, auf welche die prozentuale Verteilung Anwendung finde, offen und der Entscheidung der Großh. Regierung vorbehalten bleiben. Der geschäftsführende Ausschuss habe sich in einer Erklärung vom April d. J., die Redner verliest, dahin ausgesprochen, daß schon ein Betrag von 200 000 M. von den Gemeinden als eine hohe Leistung und als ein schweres Opfer empfunden und deshalb dringend gebeten werde, den Staatszuschuß entsprechend zu erhöhen. Was den von den Gemeinden zu leistenden Gesamtbeitrag betreffe, so stehe dessen endgiltige Festlegung der Großh. Regierung zu. Bei der Bemessung derselben kommen wohl zwei Gesichtspunkte in Betracht, nämlich die Leistungsfähigkeit der Gemeinden und zweitens die Totalsumme der Grunderwerbsteuern. In ersterer Beziehung möchte er hervorheben, daß die Gemeinden meist mit hohen Umlagen belastet und darum außer Stande seien, hohe Beiträge zu leisten; bei einzelnen Gemeinden steige der Umlagefuß bis zu 80 Pfg., ja sogar 90 Pfg., nur bei ganz vermögenden Gemeinden erreiche er nicht den Betrag von 50 Pfg. Der durchschnittliche Umlagefuß betrage bei den 32 in Betracht kommenden Gemeinden 63 Pfg. Die Stadtgemeinde Ueberlingen habe überdies schon zur Eisenbahnlinie Stahringen—Ueberlingen einen Beitrag von 120 000 M. geleistet. Die Totalsumme der Grunderwerbsteuern sei noch nicht definitiv festgestellt; nach den Motiven zum Gesetz belage sie über eine Million Mark. Da die Leistungsfähigkeit der Gemeinden sich nur in sehr engen Grenzen bewege und schon bei einem geringen Kostenbetrag erschöpft sei, so bitte er die Regierung bei Festsetzung des den Gemeinden aufzuerlegenden Gesamtbeitrags weniger die Summe der Grunderwerbsteuern, als vielmehr die schwere Belastung der Gemeinden mit Umlagen in Betracht ziehen zu wollen. Was schließlich die Regelung des Zahlungsmodus anbelange, so habe die Großh. Regierung die Bereitwilligkeit ausgesprochen, 60 Proz. der Grunderwerbsteuern aus der Eisenbahnschuldentilgungskasse zu zahlen. Im Interesse der Geschäftsvereinfachung, insbesondere um die Errichtung einer neuen, die Beiträge der Gemeinden erhebenden und die weiteren 40 Proz. der Kaufsteuern zahlenden Kasse umgehen zu können, habe er den Vorschlag gemacht, daß sämtliche Grunderwerbsteuern von der Eisenbahnschuldentilgungskasse bezahlt und die den Gemeinden obliegenden Beträge von ihr erhoben werden. Die Budgetkommission habe diesen Vorschlag angenommen und bitte er, daß auch Großh. Regierung denselben gutheiße. Die Rechtsstellung der Regierung würde durch Annahme des Vorschlags nicht alteriert. Gestützt auf das Vorgelegene bitte er den Herrn Minister, den von den Gemeinden zu leistenden Gesamtbeitrag mit thunlichster Schonung bemessen und den vorgeschlagenen Zahlungsmodus genehmigen zu wollen. Der Herr Minister habe die Geländeerschließungsfrage für den unteren Theil der Bodenseebahn (Stahringen—Ueberlingen) zu allseitiger Befriedigung gelöst, er (Redner) hege das Vertrauen, daß diese Frage auch für den oberen Theil der Bodenseebahn vom Herrn Minister zur vollen Zufriedenheit der beteiligten Gemeinden entschieden werde. Redner berührt zum Schluß noch die Petition von Grundbesitzern in Ueberlingen in Betreff ihrer Geländeabtretung zur Eisenbahn und den Wunsch der Gemeinde Neutraach nach Errichtung einer Personenhaltestelle.

Minister v. Brauer: Der Herr Abg. Hug habe die Verhältnisse, wie sie beim Güterverkehr an der Bodenseebahn lagen, zutreffend dargestellt. Es sei insbesondere richtig, daß der Herr Amtsvorstand in Ueberlingen, der an der Spitze des geschäftsführenden Ausschusses stehe und der, heiläufig bemerkt, die Geschäfte dieses Ausschusses mit großer Hingebung und großem Geschick geleitet habe, zunächst nur beauftragt war, das prozentuale Verhältnis festzustellen, in dem jede einzelne der interessierten Gemeinden zu den Gesamtkosten des Geländebeerwerbs beitragen solle; er habe also lediglich die prozentuale Verteilung festzustellen gehabt, um von vornherein alle Streitereien darüber zu beseitigen. Um die Sache den Gemeinden klar zu machen, habe der Herr Amtsvorstand der prozentualen Berechnung eine bestimmte Summe zu Grunde gelegt, er habe also ungefähren Betrag angenommen, daß die Gemeinden zusammen 300 000 M. zu zahlen hätten. Die Regierung habe aber niemals erklärt, daß diese 300 000 M., die eben mehr exempli gratia angeführt worden seien, die Summe sei, die die Gemeinden unter allen Umständen aufzubringen hätten; im Gegentheil sei ausdrücklich betont worden, daß erst, wenn genau feststehe, wie viel Mittel der gesamte Geländebeerwerb wirklich beanspruchen werde, auch die Summe festzustellen werden könne, die die Gemeinden zu zahlen hätten. Die Gemeinden sollten eben nach wie vor an der Höhe der Geländebeerwerbskosten interessiert bleiben. Er sei aber mit dem Abg. Hug ganz einverstanden, daß in erster Reihe die Leistungsfähigkeit der Gemeinden berücksichtigt werden müsse, und ernehme gern an, daß der Betrag von 300 000 M. für sämtliche Gemeinden, alles in allem betrachtet, vielleicht etwas zu hoch sei. Die Regierung werde gewiß mit sich reden lassen und man werde den Gemeinden noch weiter entgegenkommen können, wenn auch keinesfalls auf 200 000 Mark, wie in der Petition gemeint sei. Zwischen den beiden Summen werde man wohl die rechte Mitte zu finden wissen. Der Abg. Hug habe dann weiter gewünscht, daß die Eisenbahnverwaltung nicht bloß, wie dies bisher

beabsichtigt war, 50 bis 60 Proz. vorwiegend beim Geländebeerwerb bezahlen, sondern den gesamten Geländebeerwerb vorwiegend tragen möchte. Wenn das Hohe Haus mit diesem Wunsche einverstanden sei — und es scheint dies nach dem Kommissionsbericht der Fall zu sein — könne die Eisenbahnverwaltung die Bedenken mehr juristischer Art fallen lassen, die sie gegen dieses Vorgehen anfangs gehabt habe. Wenn der geschäftsführende Ausschuss die Regierung um Entsendung eines Kommissärs bitten werde, wie der Abg. Hug in Aussicht gestellt, und die Arbeit des Kommissärs darin bestehen solle, zwischen den Eigentümern der Grundstücke und dem Ausschuss zu vermitteln, zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten, so werde die Entsendung einer geeigneten Persönlichkeit selbstverständlich regierungsseitig; keine Schwierigkeiten machen. Er begrüße sogar dieses Vorgehen, denn am Prozesseffren habe die Eisenbahnverwaltung so wenig Freude wie sonst ein vernünftiger Bürger. Wenn die Gemeinde Neutraach eine Personenhaltestelle nicht am Ort zu haben wünsche, so werde man nochmals prüfen, ob der Wunsch erfüllbar sei. Die Erfüllung sei ihm allerdings sehr fraglich; denn man habe nachgerade so viele Stationen schon bewilligt, daß deren Zahl für die Gesamtleistung der Bahn recht nachtheilig wirken werde.

Zum Schluß wolle er nur noch auf eine Aeußerung des Abg. Giesler zurückkommen, der gemeint habe, der Umbau des Heidelberger Bahnhofes sei namentlich deshalb nötig, weil die Betriebssicherheit unter den jetzigen Verhältnissen leide und es geradezu gefährlich sei, von Mannheim nach Heidelberg zu fahren. Diesen Ausdruck möchte er nicht un widersprochen lassen. Von dem Standpunkt der Betriebssicherheit aus könnte man noch viele Jahre mit dem Bahnhof in Heidelberg recht gut auskommen. Er leugne nicht, daß die Zustände im Heidelberger Bahnhof durchaus verbesserungsbedürftig seien. Man werde hoffentlich in nicht allzu ferner Zeit dazu kommen, dem Hohen Hause ein Projekt über den Umbau des Bahnhofes vorzulegen. Die Betriebssicherheit sei aber im Heidelberger Bahnhof durchaus gewahrt. Die Eisenbahnverwaltung sei mit den vorhandenen Einrichtungen, allerdings unter Zuhilfenahme gewisser Rauteln, durchaus in der Lage, den Betrieb mit der gleichen Sicherheit zu vollziehen, wie auf allen anderen Stationen des Landes. Wenn man von irgend einer Stelle unseres Bahnnetzes behaupten wollte, daß es minder betriebssicher sei, so wären dies die Uebergänge am Karlsruher Bahnhof; doch würden diese hoffentlich bald beseitigt werden.

Dem Abg. Schüler wolle er auf seinen Wunsch, den Bahnhof Breisach umgebaut zu sehen, noch kurz antworten. Es sei allerdings richtig, daß dieser Bahnhof kein schönes Monument sei unter unsern Bahnhöfen. Er sei auch in der allerletzten Zeit, nachdem die Kaiserstuhlbahn hinzukam, als nicht mehr ganz ausreichend zu bezeichnen. Der Bahnhof gehöre zu denen, die in zweiter Linie auch eine Verbesserung finden müßten. Man sei aber infolge des eminent gesteigerten Verkehrs gezwungen, in erster Reihe die Bahnhöfe der Hauptbahn umzubauen, ehe man an die Seitenlinien herangehen könne. Er fürchte also, daß die Eisenbahnverwaltung selbst in nächsten Budget noch nicht in der Lage sein werde, die betreffenden Anforderungen zu stellen, obgleich er durchaus anerkenne, daß auch dieser Bahnhof später Berücksichtigung finden müsse. Die Sitzung wird hierauf um 1 Uhr abgebrochen.

74. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Mittwoch, den 9. Mai 1900.

(Ausführlicher Bericht.)

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Staatsrath Eisenlohr, Baudirektor Wasmmer, Oberbauteil Baumann und Bauath Stahl.

Präsident Sönnner eröffnet um 1/10 Uhr die Sitzung. Eingegangen ist eine Petition von Hilfsaufsehern beim Zolldienst in Mannheim um Besserstellung und eine Petition der Wegwer der Bezirks Etilingen um Aufhebung der Fleischcasse.

Die Verathung über das Eisenbahnbudget wird fortgesetzt.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle bespricht die gestrigen Ausführungen der einzelnen Redner, um die vorgebrachten Wünsche auch seinerseits zu befürworten. Der ganze Verlauf der gestrigen Verathung habe eine erfreuliche Uebereinstimmung zwischen der Budgetkommission, Kammer und Regierung gezeigt. Der Wunsch des Abg. Hug nach Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Gemeinden bei Bemessung der Beiträge zum Geländeankauf sei ganz berechtigt. Andererseits dürfe aber das Entgegenkommen der Regierung nicht gar zu weit gehen, sonst entstehe eine Unbilligkeit gegenüber anderen Landestheilen, die etwa stärker herangezogen worden seien. Zudem seien die Preise für das Gelände in der Seegegend wesentlich höher veranschlagt als sonstwo, so daß durch den Ankauf ganz erhebliche Mittel in die einzelnen Gemeinden fließen. Den Wunsch des Abg. Dr. Fiesler wegen Berücksichtigung der hiesigen Gesellschaft elektrische Industrie möcht er auch seinerseits unterstützen.

Abg. Lauch spricht seine Freude über den neuen Bahnhof in Achern aus. Bedauerlich sei, daß man nicht auf Staatskosten eine zweite Zufahrtsstraße, von der Landstraße her, zur Güterhalle erstellt habe. Die Eisenbahnverwaltung habe eine zweite Zufahrtsstraße selbst für zweckmäßig gehalten, habe sich aber mit der Gemeinde über den von dieser zu leistenden Beitrag nicht einigen

können. Nachdem der Bahnhof nahezu eine Million gekostet, hätte der Staat auch die Kosten für eine weitere, für Achern selbst und für das Hinterland wichtige Zufahrtsstraße tragen sollen. In einigen Jahren müsse diese Straße doch gebaut werden und dann könne man der Gemeinde doch keine Zumuthung mehr stellen. Der Staat solle also lieber jetzt gleich bauen, auch wenn keine Anregung seitens der Gemeinde mehr komme. In Bühl sollte man jetzt notwendig auch einen neuen Bahnhof haben; der alte, einer der ältesten auf der ganzen Linie, reiche entschieden nicht mehr aus.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Staatsrath Eisenlohr: Dem Vorredner stimme er darin bei, daß auch der Bühler Bahnhof der Verbesserung bedürftig sei, wenn er auch nicht die Meinung theile, daß derselbe von seiner ersten Anlage an sich unverändert erhalten habe. Das Aufnahmsgebäude sei allerdings, von einer kleinen Erweiterung abgesehen, daselbst geblieben, die übrigen Bahnhofsanlagen jedoch seien vor nicht langer Zeit gründlich umgestaltet worden. Man werde in nicht allzu ferner Zeit dazu kommen müssen, auch an dem Aufnahmsgebäude Verbesserungen vorzunehmen, wenn man nicht zu einem vollständigen Umbau schreite. Eine nähere Prüfung, wie den Bedürfnissen Rechnung zu tragen sei, habe bis jetzt noch nicht stattgefunden.

Was die zweite Zufahrtsstraße zum Bahnhof in Achern betreffe, so habe der Vorredner ganz richtig bemerkt, welchen Standpunkt die Eisenbahnverwaltung in dieser Frage eingenommen habe. Sie habe eine solche zweite Zufahrtsstraße für zweckmäßig gehalten und halte sie heute noch für zweckmäßig. Sie habe sich deshalb mit der Gemeinde Achern ins Benehmen gesetzt, aber wenig Gegenliebe gefunden. Die Gemeinde weigere sich nicht nur einen Beitrag zu leisten, sondern befürchte, daß die Anlage der Zufahrtsstraße den Verkehr der südlich und südwestlich gelegenen Ortschaften mit der Stadt beeinträchtigen werde. Bei dieser Sachlage sei es nicht möglich gewesen, gegen den Wunsch und Willen der Gemeinde das Projekt der Herstellung einer zweiten Zufahrtsstraße weiterhin zu verfolgen.

Er möchte dann noch auf einige Punkte eingehen, die gestern zur Sprache gebracht worden seien. Zunächst sei vom Abg. Schüler angeregt worden, es möge die Station Schallstadt in Wolfenweiler umgetauft werden oder den Doppelnamen Schallstadt-Wolfenweiler erhalten. Die Verwaltung sei im allgemeinen gegen die Stationsdoppelnamen, da dadurch der Dienst erschwert werde. Die Namen müßten sehr oft geschrieben und telegraphirt werden. Vielleicht könne aber dem Wunsche von Wolfenweiler in der Weise entsprochen werden, daß, wie dies auch in anderen Fällen schon geschehen sei, auf dem Fahrplan dem Namen Schallstadt noch die Bezeichnung Wolfenweiler beigegeben werde. Aus den Ausführungen des Abg. Blümmel habe er mit Genugthuung entnommen, daß in Säckingen die Ausführung der geplanten Ueberführung mit Freuden begrüßt werden würde. Es liege dies nach seiner Ansicht sowohl im Interesse der Gemeinde Säckingen, als auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung, da die Niveauübergänge immer ein Verkehrshinderniß und ein erheblicher Moment der Gefahr in sich schlossen. Er wolle daher hoffen, daß die Ueberführung recht bald zur Ausführung gebracht werden könne.

Die vom Abg. Giesler geschilderten Mißstände beim Bahnhof Radolfzell erkenne er in vollem Maße an. Man sei bei dem Baue der Bahn von Waldshut nach Konstanz im Anfang der 60er Jahre von der Annahme ausgegangen, daß die Güterstation in Radolfzell im unmittelbaren Anschluß an den Hafen auf der Seeseite angelegt werden müsse, allein es habe sich gezeigt, daß der Ueberschlag von Schiff zu Bahn und umgekehrt ein ganz minimaler Fund der Verkehr zwischen den Güterstationsanlagen und der Stadt für die Interessenten wie für die Eisenbahnverwaltung mit vielfachen Störungen verbunden sei. Zudem seien die Stationsanlagen auf der Seeseite nicht erweiterungsfähig; man werde daher in Uebereinstimmung mit den Interessenten, die darüber gehört worden seien, dazu kommen müssen, die Einrichtungen für den Güterverkehr auf die Nordwestseite der Station zu verlegen. Dabei sei die Möglichkeit im Auge behalten, die industriellen Establishments wie den Viehbof mit dem Bahnhofe durch Seitengeleise in Verbindung zu setzen.

Abg. Geppert: Die Fortsetzung der Renthalsbahn nach Griesbach sei eine Lebensfrage für das hintere Thal. Die dem Hause vorliegende Petition um Ankauf der Bahn durch den Staat möchte er warm empfehlen. Die vom Abg. Lauch berührte Zufahrtsstraße zum Bahnhof Achern befürwortet Redner im Interesse einiger Orte seines Wahlbezirks. Für die Orte Jautenbach und Gamsfurt sollte ein Zugang zum Bahnhof Achern auf dessen westlicher Seite hergestellt werden; derselbe würde eine wesentliche Wegabkürzung für die genannten Gemeinden bedeuten. Die Regierung habe die bezügliche Bitte aus technischen Gründen abgelehnt. Er halte jedoch eine Gewährung der Bitte ohne Bedenken für durchführbar. Dem Abg. Lauch sei er dankbar dafür, daß derselbe den Bahnhof Bühl zur Sprache gebracht habe; es herrsche dort absolut unhaltbare Zustände, weder das Aufnahmsgebäude noch die Güterhalle reichen für die heutigen Verkehrsbedürfnisse aus. Er möchte die Verhältnisse in Bühl der steten Aufmerksamkeit der Regierung empfehlen. Dem Lob, das unseren Eisenbahntechnikern gezollt worden, stimme er voll und ganz bei; außerordentliche Leistungen sollten aber auch außerordentlich honoriert werden und er empfehle daher die Techniker zu besonderer Berücksichtigung bei Revision des Gehaltstarifs.

Minister v. Brauer: Der Abg. Seppert habe zu Beginn seiner Ausführungen die Verhältnisse bei der Rendthalbahn zur Sprache gebracht. In einer dem Hohen Hause vorliegenden Petition wüßte die Rendthalbahngesellschaft, daß der Staat diese Privatbahn antaue. Dazu liege gar kein Grund vor und die Regierung werde auf diesen Vorschlag nicht eingehen. Es handle sich hier um eine Nebenbahn, die, wenn sie heute erst erbaut würde, nach den auch heute geltenden Grundsätzen auf den Weg des Privatbahnbaues verwiesen werden würde. Diese Bahn im gegenwärtigen Augenblick anzukaufen, liege umso weniger Anlaß vor, als sich die Rendthalbahngesellschaft eine außerordentlich günstige Gelegenheit, die Bahn an eine leistungsfähige Gesellschaft abzugeben, habe entgehen lassen. Es hätten darüber vor zwei Jahren ausführliche Verhandlungen stattgefunden; darnach habe eine in unserem Lande bekannte tüchtige Gesellschaft die Bahn unter sehr günstigen Bedingungen kaufen und gleichzeitig versprochen wollen, die Bahn nach Griesbach oder jedenfalls nach Petersthal weiter zu bauen. Für diesen Weiterbau sei auch eine Subvention des Staates in Aussicht gestellt worden. Im allerletzten Moment hätten sich jedoch die Verhandlungen aus ihm unbekanntem Gründen zerfallen. Vielleicht hätten Diejenigen nicht ganz Unrecht, die der Meinung seien, daß namentlich die Oppenauer es gewesen seien, die in kurzfristiger Auffassung der Lage geglaubt hätten, daß die Fortführung der Bahn in das hintere Rendthal ihren Interessen widerspreche. Wenn jetzt die Rendthalbahngesellschaft, nachdem sie sich eine so schöne Gelegenheit entgehen ließ, an den Staat mit dem Verlangen des Ankaufs herantrete, so könne er nur mit „Nein“ antworten. Denn wir würden es für sehr nützlich und wünschenswert gehalten haben, wenn durch diesen Handel auch das hintere Rendthal mit einer Bahn beglückt worden wäre.

Was die sonstigen Verhältnisse der Rendthalbahn betreffe, so sei der mit dem Staate abgeschlossene Vertrag über den Betrieb der Bahn außerordentlich günstig für die Gesellschaft. Der Staat habe den Betrieb für die Rendthalbahn übernommen; für diese Mühewaltung bekomme er nicht allein nichts, im Gegenteil, er lasse sich nur einen Teil der Kosten ersparen und verheße auf diese Weise der Gesellschaft zu einer Verzinsung von über 4 Proz. Von einer schwierigen Lage der Rendthalbahngesellschaft könne man deshalb nicht sprechen. Trotzdem werde man der Gesellschaft so weit entgegenkommen, daß man einen Gesetzentwurf ausgearbeitet habe, der noch in dieser Woche dem Hohen Hause zugehen werde und in dem vorgeschlagen sei, den für den Staat so ungünstigen Vertrag in für die Gesellschaft beinahe gleich günstiger Weise auf acht Jahre zu verlängern. In dieser Zeit werde die Gesellschaft dann erneut Gelegenheit haben, sich eine leistungsfähige Privatbahngesellschaft auszusuchen, die ihr die Bahn abnehme und die Weiterführung in's hintere Rendthal besorge.

Abg. Eder bittet, bei der Vergrößerung des Bahnhofes Rheinau das Ort Brühl zu berücksichtigen, das eine sehr große Industrie habe, ohne bis heute einen Schienenstrang zu besitzen.

Abg. Frank: Die Regierung sollte bei den Bahnhöfen größerer Städte, wo sich eine große Entwicklung voraussehen lasse, das nötige Gelände für künftige Vergrößerung gleich von vornherein erwerben. Dadurch könne viel Geld erspart werden. Die Strecke der Albtalbahn von Brödingen nach Pforzheim sollte vertragsmäßig noch im Laufe des Jahres 1900 ausgebaut werden; er bitte die Regierung, die Gesellschaft von dieser Verpflichtung nicht zu entbinden; die entgegenstehenden Schwierigkeiten seien beseitigt, insbesondere sei mit Württemberg eine Vereinbarung zu Stande gekommen bezüglich der Führung der Bahn durch württembergisches Gebiet. Es liege also gar kein Grund mehr vor, mit dem Ausbau der Bahn zu zögern. Die Lokalbahnen sollte man veranlassen, ihre Fahrpläne ebenfalls dem Eisenbahnrath vorzulegen, wie es die Staatseisenbahnen hinsichtlich der Fahrpläne für die Staatsbahnen thut.

Abg. Rohrhurst dankt für die Erklärung der Regierung betreffend die Heidelberger Bahnhoffrage, die sowohl bei den Abgeordneten als bei den Bürgern Heidelbergs Befriedigung hervorgerufen habe. Er hoffe, daß dem Wort auch die That folgen werde. Die vom Abg. Wildens zur Sprache gebrachten Mißstände könne er nur bestätigen. An den Niveauübergängen werde der Verkehr thätiglich empfindlich gestört. Eine kleine Abhilfe könnte vielleicht durch Herstellung eines neuen Ueberganges geschaffen werden; auch könnte durch Theilung der Güterzüge in Redargemünd eine Besserung herbeigeführt werden. Redner empfiehlt sodann das Bahnprojekt Redargemünd-Heiligkreuzsteinach der Berücksichtigung und ersucht die Regierung wenn von den Bewohnern des Steinachtals eine bezügliche Bitte einkommt, dieselbe wohlwollend zu prüfen.

Abg. Schmid-Eberbach beantwortet das Bahnprojekt über die Höhe des sog. Mübauer Odenwalds. Es seien bereits zwei Projekte vorgelegt, von denen er vorerst keines bevorzugen wolle; er möchte nur die Anfrage an Großh. Regierung richten, wie weit das Projekt überhaupt gediehen ist und zugleich bitten, dem Bahnbau näher zu treten.

Abg. Klein ersucht die Regierung, den Bau der Jagstthalbahn nicht allzu lange hinauszuschieben, hauptsächlich im Interesse der Gemeinde Mörchingen, die früher ein sehr gewerbereicher Ort war und durch die umliegenden Bahnen an Bedeutung einbüßte. Der Herr Minister möchte doch einmal einen Techniker in jene Gegend senden, der die Frage prüfen sollte, ob nicht eine Stichbahn von

Osterburken aus zu empfehlen wäre. Der Ausbau der Bahn Wertheim-Miltenberg wäre dringend zu wünschen.

Abg. Müller-Weinheim tritt für die Unterführung eines Bahnübergangs in Weinheim ein. Die Ausführungen des Abg. Rohrhurst betreffend die Erstellung einer Bahn durch das Steinachtal möchte er unterstützen. Wenn die Erbauung einer Lokalbahn von Heddesheim und Schriesheim nach Mannheim an eine Privatbahngesellschaft vergeben wird, sollte die Regierung darauf dringen, daß die Bahn möglichst bald erstellt wird.

Abg. Wittum weist auf die Mißstände im württembergischen Bahnhof in Pforzheim hin und verlangt, daß sich die württembergische Regierung an der Bahnhofserweiterung in Pforzheim beteilige. Weiter wäre zu wünschen, daß der württembergische und badische Güterbahnhof vereinigt werden. Die Bewohner Pforzheims, die in der Nähe der württembergischen Bahnhofsanlagen zu wohnen das Unglück haben, werden in einem ganz ungewöhnlichen Maße von dem Rauch der Lokomotiven belästigt. Die württembergische Regierung habe die Mißstände anerkannt und Abhilfe versprochen; es sei aber nichts geschehen, so daß die Anwohner eben zum polizeilichen Einschreiten genötigt sind. Einen Wunsch bezüglich des Aufnahmegebäudes wolle er dem Herrn Minister persönlich vortragen.

Abg. Grüniger dankt für die Verbesserungen im Billinger Bahnhof, die er seiner Zeit angeregt habe; die Asphaltierung des Perrons sei bis jetzt unterblieben; er bitte, dieselbe baldigst vorzunehmen. Redner befürwortet sodann die Ueberführung der Rottweiler Straße. Die von der Gemeinde bereits eingereichte bezügliche Petition möchte er befürworten. Am besten wäre die Verlegung des Güterbahnhofs.

Abg. Fischer II unterstützt den Wunsch des Abg. Schüler, es möge der Name der Station Schallstadt in Schallstadt-Wolfsweiler umgeändert werden.

Abg. Pleß erklärt, daß er seine Wünsche bezüglich der Karlsruher Bahnhoffrage anlässlich der Berathung der betr. Vorlage vorbringen werde.

Abg. Mampel schließt sich hinsichtlich der Mißstände im Heidelberger Bahnhof den Ausführungen der Abgg. Wildens und Rohrhurst an. Dem Uebelstand an den Straßenübergängen sollte möglichst bald abgeholfen werden.

Abg. Dr. Fieser befürwortet die Erstellung einer Verbindungsstraße von der Landstraße nach dem neuen Bahnhof in Achern. Anscheinend stehen die Interessen einiger Wirthe dem Bau dieser durchaus notwendigen Straße entgegen.

Abg. Hoffmann fragt an, ob schon Schritte geschehen sind, um die Gefahren des Uebergangs an der Untergrombacher Landstraße zu beseitigen.

Vaudirektor Wasmer: Auf die Anfrage des Abg. Hoffmann bezüglich der Ueberführung der Untergrombacher Landstraße und bezüglich der Mißstände, die an diesem neuen Uebergang vorhanden seien, wolle er gleich antworten. Der Uebergang sei allerdings etwas ungünstig gelegen und nur als ein Provisorium anzusehen. Bei der Tunnelanlage sei gleich die Ueberführung der Straße in Aussicht genommen worden. Das Projekt sei vollständig ausgearbeitet und habe bereits die Zustimmung der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues gefunden. Auf Grund des Straßengesetzes müßten auch die Gemeinden durch Vermittlung des Bezirksamtes noch gehört werden. Das Projekt liege zur Zeit dem Bezirksamte vor, aber eine Antwort sei noch nicht bei der Generaldirektion eingetroffen. Die Sache sei also im Entstehen begriffen und es werde sich jedenfalls eine Verständigung bezüglich etwaiger Wünsche der Gemeinden finden lassen. Darin, daß die Ueberführung in dieser Budgetperiode nicht mehr zur Ausführung komme, liege keine besondere Gefahr, es gäbe noch manche Uebergänge, die in der gleichen Lage seien, es gehöre eben eine sorgfältige Bewachung dazu. Im nächsten Budget werde dann die Anforderung für Herstellung der Ueberführung eintreten.

Abg. Armbruster unterstützt den Wunsch des Abg. Dr. Fieser bezüglich Herstellung einer weiteren Zufahrtsstraße zum Bahnhof Achern und befürwortet die elektrische Beleuchtung des Bahnhofes in Herbolzheim.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Staatsrath Eisenlohr: Auf die Bemerkung des Abg. Wittum über die mangelhafte Einrichtung in Pforzheim, namentlich was die An- und Abfahrt der württembergischen Züge betreffe, wolle er erwidern, daß auch hier mit dem Umbau des Bahnhofes eine wesentliche Besserung eintreten werde. Es sei eine Verlängerung und Erweiterung der Gleisanlagen wie der Bahnsteiganlagen in Aussicht genommen. Der weitere Wunsch, daß der badische und württembergische Güterbahnhof vereinigt werden möchten, sei schon früher an die Generaldirektion herangetreten. Abgesehen von der Abneigung der württembergischen Verwaltung, auf einen solchen Plan einzugehen, stünde demselben aber auch der Umstand entgegen, daß ein ausreichender Platz auf dem die Gesamtanlage für den Güterverkehr der beiden Bahnen untergebracht werden könnte nicht vorhanden sei. Er glaube daher kaum eine Erfüllung dieses Wunsches in Aussicht stellen zu können.

Vom Abg. Grüniger sei dann die Nothwendigkeit oder wenigstens die Zweckmäßigkeit hervorgehoben worden, für die Straße nach Schwemningen und Rottweil beim Bahnhof Billingen eine Ueberführung herzustellen. Dieses Projekt habe die Eisenbahnverwaltung bereits beschäftigt, wenn auch nicht anerkannt werden könne, daß gerade dort ein besonders dringendes Bedürfnis für die Ueberführung vorliege. Immerhin werde es vorichtig sein, zu Zeiten

vorzugehen, wo die Herstellung der Ueberführung nicht mit unüberwindlichen oder nur mit großen Opfern zu bewerkstellenden Schwierigkeiten verknüpft sei.

Minister v. Brauer: Der Abg. Frank habe den Wunsch ausgesprochen, es möchte der Weiterbau der Linie Ettlingen-Brödingen so rasch als möglich gefördert werden. Besondere Schwierigkeiten, die Bahn noch in diesem Jahre fertigzustellen, beständen nicht mehr. Der Abg. Frank habe ferner beantragt, daß an dieser Privatbahn eine Haltestelle (Vohmühle) probeweise errichtet werden sei. Es sei wohl ein seltener Fall, daß ein Abgeordneter sich darüber beschwere, daß eine Haltestelle errichtet werde. Häufiger seien Beschwerden wegen nicht genehmigter Halte. Er könne nicht einsehen, weshalb dem Wunsche der dortigen Bevölkerung hätte entgegengetreten werden sollen, an den Nachmittagen an jener Stelle, wo von Württemberg her ein ziemlicher Verkehr stattfindet, eine solche Haltestelle einzurichten. Daß die Stelle auf württembergischem Gebiete liege, werde doch hoffentlich keinen Grund zur Ablehnung bilden sollen. Den vom Abg. Frank weiter vorgebrachten Wunsch, der eigentlich in den Betrieb gehöre, es möchten auch die Fahrpläne der kleinen Privatbahnen in dem Eisenbahnrath zur Berathung gestellt werden, könne er nicht befürworten. Der Eisenbahnrath, der für das ganze Land und zur Berathung der Fahrpläne unserer großen Linien zusammenträte, könne nicht mit derartigen lokalen Angelegenheiten belastet werden. Nach seiner Ansicht sei das bisherige Verfahren besser, wonach der Privatbahngesellschaft aufgegeben werde, mit den beteiligten Gemeinden und Interessenten ins Benehmen zu treten, deren Wünsche entgegenzunehmen, worauf dann der Plan im Ministerium geprüft und endgültig festgesetzt werde.

Dem Abg. Klein könne er die Zusicherung geben, daß ein Ingenieur entsendet werden soll, um die Möglichkeit eines Bahnbaues zwischen Osterburken und Mörchingen zu prüfen. Die Frage sei allerdings am grünen Tisch schon sehr sorgfältig geprüft worden. Er glaube nicht, daß der Ingenieur, wenn er an Ort und Stelle komme, zu einem anderen Ergebnis gelangen werde als zu dem, daß ein Bahnbau an jener Stelle sich nicht empfehle.

Der Abg. Müller (Weinheim) habe dann an Stelle der von der Eisenbahnverwaltung geplanten Ueberführung eine Unterführung anlässlich des Weinheimer Bahnhofumbaus gewünscht. Die Verwaltung habe natürlich weder für eine Ueber- noch für eine Unterführung eine besondere Vorliebe. Ihr Interesse gehe einzig dahin, an Stellen, wo der Niveauübergang die Betriebssicherheit gefährde, den Niveauübergang zu beseitigen. Sie wähle aber den Weg, der nach der topographischen Lage der billigste und zweckmäßigste zu sein scheine. Auch im Publikum bestehe in dieser Hinsicht keine besondere Vorliebe. Nur eine Erfahrung habe die Verwaltung gemacht, daß jedesmal dann, wenn eine Unterführung von der Verwaltung vorgeschlagen werde, die ganze Gegend nach einer Ueberführung rufe und umgekehrt, wenn eine Ueberführung geplant werde, eine Unterführung gewünscht werde. (Geheuer.) Es werde die Frage, ob in Weinheim an Stelle der projektirten Ueberführung eine Unterführung möglich sei, nochmals geprüft werden.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle berührt in seinem Schlusswort die von den einzelnen Rednern vorgebrachten Wünsche und Anregungen.

Das Haus tritt hierauf in die Spezialberathung ein. Abg. Fischer I weist darauf hin, daß die Platzfrage für die Verlegung des Güterbahnhofs in Freiburg glücklicherweise gelöst wurde. Mit der Verlegung des Güterbahnhofs sollte auch die Frage der Verlegung der Höllethalbahn aus der Vorstadt Wiehre gelöst und die Adhäsionsbahn auf der Höllethalbahn eingeführt werden. Er hoffe, daß diese Projekte bald dem Wunsche der Stadt Freiburg gemäß verwirklicht werden.

Minister v. Brauer: Der Abg. Fischer habe Recht, und der Berichterstatter habe auch Recht. Es liege hier nur ein scheinbarer Widerspruch vor. Es sei richtig, daß die Anforderungen der 2,6 Millionen ausschließlich für Herstellung des Güterbahnhofs bestimmt seien. Beide Projekte aber, die Herstellung des Güterbahnhofs und die Verlegung der Höllethalbahn, hingen eng mit einander zusammen und seien bei Anforderung der ersten Rate zusammengefaßt gewesen; da sei es natürlich und üblich, bei zweiten Raten im Budget dieselbe Ueberschrift beizubehalten.

Abg. Schüler betont, daß durch die Verlegung der Höllethalbahn auch die Interessen der Gemeinde Leutersberg berührt werden und bittet, deren Wünsche zu berücksichtigen.

Oberbaurath Baumann: Der Vorstand der Bauinspektion habe den Auftrag erhalten, bezüglich dieser Unterführung mit den Interessenten noch einmal ins Benehmen zu treten. Ursprünglich habe man nur eine Weite von 6 m für die Unterführung angenommen, werde dieselbe, wie nun beabsichtigt, bis zu 10 m ausgedehnt, um die Möglichkeit zu schaffen, einen 6 m weiten Fahrweg und auf beiden Seiten je einen bis zu 2 m breiten Fußweg anzulegen, so werden damit wohl die Petenten befriedigt werden.

Abg. Dr. Heimbürger: Der Fahrplan der Bahnen Straßenbahn habe seltsamer Weise fast gar keine Anschläge an die Staatsbahn. Er möchte dringend bitten, daß bei Aufstellung des neuen Fahrplans dieser Mißstand beseitigt wird.

Präsident Günner: Diese Bemerkungen gehören eigentlich in's Betriebsbudget.

(Fortsetzung in der II. Beilage.)