

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

173 (27.6.1902) Badischer Landtag. Sitzungsbericht aus der Zweiten
Kammer. 112. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Sitzungsbericht aus der Zweiten Kammer.

112. öffentliche Sitzung

am Mittwoch den 25. Juni 1902.

Am Regierungstisch: Staatsminister v. Bräuer, Baudirektor Wasmer, Betriebsdirektor Eugler; später: Finanzminister Dr. Buchenberger und Ministerialrath Dr. Nicolai.

Präsident Gönner eröffnet die Sitzung um 9¹/₄ Uhr.

Nach Anzeige neuer Einläufe (Petitionen) berichtet Abg. Pfefferle über den Nachtrag zum Spezialbudget der Eisenbahnverwaltung.

Die Budgetkommission beantragt:

Die Ausgaben im Nachtragsbudget der Eisenbahnverwaltung im Gesamtbetrag von 7 269 000 M. zu genehmigen.

Unter Titel I (Neue Bahnen) sind u. a. 176 000 M. für die Bahn Rheinau—Brühl angefordert. Zu dieser Nachtragsforderung sind drei Petitionen eingegangen: 1. der Gesellschaft „Rheinau“, 2. des Gemeinderaths Brühl und 3. des Bürgervereins Rohrhof.

Die Budgetkommission hat die Regierungsvorlage und die hiezu eingelaufenen Petitionen einer eingehenden Berathung unterzogen und kam schließlich zu der Ansicht, daß mit der Genehmigung des Regierungsprojektes die Befriedigung des lokalen Verkehrsbedürfnisses der Gemeinde Brühl und der dort niedergelassenen beachtungswerthen Industrie gewahrt wird, ohne daß dadurch der übrigen Petenten Interessen geschädigt werden.

Was zunächst das Begehren der Gesellschaft „Rheinau“ anbelangt, so erachtet die Kommission ein Eingehen auf deren Bitte deshalb nicht für angezeigt, weil die Interessen dieser Gesellschaft durch die geplante Bahnverbindung in keiner Weise gekreuzt werden. Die Linienführung des Regierungsprojektes kann so gelegt werden, daß dadurch das Gelände dieser Gesellschaft nicht oder nur wenig berührt wird, und es ist dieselbe bei ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wohl im Stande, wie bisher die Bahnanlage auf ihrem eigenen Gebiet ganz nach ihrem Ermessen und Bedarf auszugestalten. Die Gemeinde Brühl aber und deren Interessenten legen nach der Pe-

tition den größten Werth auf einen möglichst direkten Anschluß an die Staatsbahn, was eben durch das Regierungsprojekt am besten erreicht wird.

Aber auch dem Wunsche des Bürgervereins Rohrhof kann nach Ansicht der Budgetkommission nicht entsprochen werden, da die von diesem Vereine in seiner Petition dargelegten Gründe doch nicht so schwerwiegend sind, daß von der gewünschten eingehenden Prüfung des von ihm empfohlenen Bahnprojektes von Rheinau über Rohrhof nach Brühl und eventuell bis Ketsch und Hochenheim, welche einer Verschiebung der Sache auf einen späteren Landtag gleichkäme, ein Aufgeben des jetzigen Regierungsprojektes zu erwarten wäre, und eine weitere Verzögerung der Sache nach der Ausführung des Gemeinderaths Brühl für die Interessen dieser Gemeinde eine wesentliche Schädigung bedeuten würde.

Der Antrag der Kommission geht demnach dahin:

- a. die Budgetanforderung der Großh. Regierung zu genehmigen;
- b. die eingelaufenen Petitionen damit für erledigt zu erklären.

Zu § 6a (Heidelberg, Neubau eines Bahnhofes, erste Rate: 1 500 000 M.) bemerkt der Berichterstatter: Dieser Bahnhofsbau wird auf ca. 20 Millionen Mark zu stehen kommen. Die Großh. Regierung hat in den Erläuterungen eine ausführliche Darlegung über diese Anforderung gegeben.

Angeichts des bedeutenden und mit sehr großen Opfern der Eisenbahnbaukasse verbundenen neuen Bauprojektes hat die Budgetkommission eine mündliche Erörterung dieser Baufrage mit der Großh. Regierung für geboten erachtet. In dieser Berathung wurden von der Großh. Regierung die derzeitigen mifflichen Bahnhofsverhältnisse in Heidelberg eingehend geschildert. Auf der Station Heidelberg verkehrten täglich außerordentlich viele Züge, beiläufig 350.

Bei der derzeitigen Anlage seien schon kleine Fehler geeignet, gleich ernste Folgen hervorzurufen, so daß dieselbe auch nach dieser Richtung in Bezug auf die Betriebssicherheit keineswegs als eine vollständig befriedigende bezeichnet werden könne.

Es wurde von Seiten der Regierung ausgeführt, daß, da der derzeitige Personenbahnhof mit seinen zahlreichen Uebergängen in Schienenhöhe sowohl für den Eisenbahnbetrieb, wie für die Stadt für die Dauer als unhaltbar erkannt sei, eine Aenderung der derzeitigen Verhältnisse von Seiten der Eisenbahnverwaltung reiflich erwogen worden sei. Es habe sich ergeben, daß der besondere Umstand der völligen Umbauung des derzeitigen Bahnhofs eine Hochlegung desselben an seiner jetzigen Stelle ausschließe, da der hierfür gebotene Raum viel zu eng wäre und die derzeitige Führung der Odenwaldbahn überdem allzu große Schwierigkeiten biete. Das für die Hochlegung des jetzigen Bahnhofs notwendige Provisorium wäre ohne einen provisorischen Tunnel für die Odenwaldbahn unausführbar und würde danach außerordentliche Kosten verursachen. Diese Umstände hätten die Verlegung des Bahnhofs an den nummehr gewählten Platz von selbst ergeben. Mit dieser Verlegung des Heidelberger Bahnhofs sei die Möglichkeit geboten, nummehr einen Durchgangsbahnhof für alle Hauptlinien zu erstellen, wodurch die meisten Mißstände der derzeitigen Bahnhofsanlage von vornherein beseitigt würden.

Bei der Wahl des Platzes für den neuen Bahnhof habe die Durchführung eines Durchgangsbahnhofes es nötig gemacht, den Bahnhof etwa 1050 Meter gegen Westen hinauszurücken; die gewählte Lage sei vorweg für die neuen Stadttheile günstig; durch die Anlage von schönen und bequemen Zufahrtsstraßen über das alte Bahnhofsgebiet könnten aber auch für die Altstadt befriedigende Verhältnisse geschaffen werden. Mit der Stadtverwaltung hat eine Verständigung über die Verlegung des Bahnhofs stattgefunden. Das Projekt hat im allgemeinen in Heidelberg Anklang gefunden und ist von den städtischen Kollegien angenommen worden.

Der neue Bahnhof soll als Tiefbahnhof angelegt werden. Eine ähnliche Anlage eines tiefliegenden Bahnhofs werde bereits in Hamburg erstellt.

Bzüglich der Kostenfrage wurde von Seiten der Großh. Regierung noch hervorgehoben, daß, da die notwendigen Grundlagen für einen genauen Voranschlag, die detaillirten Planausarbeitungen, noch fehlen, nur eine approximative Schätzung der Baukosten zur Zeit möglich sei, welche einen Betrag von etwa 20 Millionen Mark für den Personen-, Güter- und Rangirbahnhof nebst dem Gelände für die künftige Erweiterung ergeben habe; hiervon ginge aber noch der Werth des Geländes des alten Bahnhofs, der sich jedoch zur Zeit noch nicht feststellen lasse, und der Werth des Abbruchmaterials der alten Anlage ab.

Es wird für die Odenwaldbahn ein neuer Tunnel notwendig werden. Die Tunnelausmündung käme in die Nähe des Friedhofs zu liegen. Der Tunnel selbst (2400 Meter lang) soll unter dem Schloßberg und Gaisberg hindurch geführt werden.

Daß die Großh. Regierung einen genauen Kostenschlag noch nicht vorlegen kann, ist bei dem Fehlen detaillirter Pläne und Kostenschläge selbstverständlich; doch hegt die Budgetkommission die Erwartung, daß der feinerzeitige definitive Kostenvoranschlag sich über die Grenze des approximativen Kostenvoranschlags nicht namhaft hinausbewegen wird. Auch ist der Vorbehalt selbstverständlich, daß dem späteren Landtag die detaillirten Pläne und Voranschläge zur Genehmigung unterbreitet werden.

Es soll aber präzis ausgesprochen werden, daß die Verlegung eine endgiltige ist, damit Verhältnisse, wie wir sie in Karlsruhe gehabt haben, nicht vorkommen können. Durch den neuen Bahnhof werden alle Miß-

stände gehoben werden und die Betriebssicherheit hergestellt werden.

In Erwägung aller dieser Verhältnisse kommt die Budgetkommission zu dem Antrag:

Das Hohe Haus wolle die angeforderte Ratensumme von 1 500 000 M. genehmigen und damit seine Zustimmung zur Verlegung des Bahnhofs Heidelberg aussprechen.

Es ist weiter ein neuer Zuschuß zur Geländeerwerbung für die Höllethalbahn im Betrag von 94 000 M. angefordert. Nachdem bereits im Hauptbudget ein Zuschußposten von 190 000 M. zu dem von den betreffenden Gemeinden und übrigen Interessenten anzukaufenden Gelände für diese Bahn angefordert und inzwischen vom Hohen Hause auch genehmigt wurde, erfolgt nun, nachdem der Gesamtaufwand für die Geländeerwerbung auf 604 000 M., statt 510 000 M., wie im Hauptbudget angegeben ist, ansteigen wird, eine weitere Anforderung von 94 000 M.

Die Budgetkommission hält, im Einklang mit ihrer Stellung zu der Zuschußanforderung im Hauptbudget, auch diese Nachtragsforderung auf Grund der Regierungserläuterung für gerechtfertigt und stellt demnach an das Hohe Haus den Antrag,

diese Nachforderung zu genehmigen.

Da aber aus der Bemerkung in der Budgeterläuterung, daß, „soweit sich jetzt übersehen läßt“, der Gesamtaufwand für die Geländeerwerbung auf „beiläufig“ 604 000 Mark ansteigen wird, geschlossen werden darf, daß ein noch weiteres Anwachsen dieser Kosten erfolgen kann, so möchte die Budgetkommission ihrerseits darauf hinweisen, daß angesichts der nummehrigen sehr namhaften Zuschüsse der Eisenbahnverwaltung zum Geländeerwerb und der Voraussetzung des Gesetzes vom 18. Februar 1876, nach welchem die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten das erforderliche Gelände der Staatsbahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen haben, erwartet werden darf, daß etwa jetzt noch entstehende Mehrkosten für diesen Geländeerwerb, die einen namhaften Betrag kaum mehr darstellen dürften, von den gesetzlich verpflichteten Interessenten getragen werden.

Für Verlegung des Hauptmagazins III in Karlsruhe sind 420 000 M. als erste Rate angefordert. Nach den Erläuterungen zum Budget beläuft sich der Kostenschlag für dieses Verlegungsprojekt auf die Summe von 950 000 M. Aus der mündlichen Erörterung, welche die Großh. Regierung mit der Budgetkommission über diese Budgetanforderung gepflogen hat, ist zu erwähnen, daß der Platz, auf dem zur Zeit das Hauptmagazin III steht, ursprünglich zum Zweck der Erweiterung der Hauptwerkstätte (die im Hauptbudget genehmigt wurde), angekauft worden sei und nur einzuweilen, bis zur Verwendung zu seinem eigentlichen Bestimmungszwecke, für die Unterbringung des Hauptmagazins III habe in Betracht kommen können. Die spätere Entfernung des Magazins sei daher von vornherein vorgeesehen gewesen und seien längere Zeit Erwägungen über den künftigen Platz derselben gepflogen worden, ehe man sich für das jetzige Projekt entschieden habe. Die Kommission hat gegen die geplante Verlegung keine Einwendung zu machen und beantragt,

die Anforderung zu genehmigen.

Schließlich weist der Berichterstatter noch darauf hin, daß nach den Regierungserläuterungen beabsichtigt ist, neben den bereits im Hauptbudget vorgeesehenen Stellwerksanlagen, wozu dortselbst 493 000 M. angefordert und genehmigt sind, noch auf einer Reihe von Stationen (41)

solche Anlagen einzurichten, deren Kosten auf 1 279 400 Mark veranschlagt sind, und wofür in diesem Nachtragsbudget als erste Rate 500 000 M. angefordert sind.

Mit dem Bau der neuen Bahnen u. s. w. bitte ich die Großh. Regierung, möglichst bald zu beginnen.

Zu Titel I, § 1 (Bahn Rheinau-Brühl):

Abg. Eder begrüßt die Einstellung des Betrags von 176 000 M. für diese Bahn und dankt der Regierung und auch der Kommission für das der Gemeinde Brühl gezeigte Wohlwollen. Die Petitionen der Rheingau-Gesellschaft und des Bürgervereins Rohrhof sind mit Recht von der Kommission als damit erledigt erklärt worden. Ich bitte die Regierung, im Interesse der Gemeinde Brühl recht bald, möglichst bald, sofort (Seiterkeit) mit dem Bahnbau zu beginnen, und das Haus, dieser Forderung zuzustimmen.

§§ 1, 2 des Titels I, §§ 3, 4, 6 Titel III werden angenommen.

Zu § 6a (Seidelberg, Neubau eines Bahnhofs, erste Rate):

Abg. Dr. Wilkens: Die Missetände in dem jetzigen Seidberger Bahnhof sind in dem Kommissionsbericht und den heutigen Ausführungen des Herrn Berichterstatters ausführlich dargelegt worden. Man kann es nur freudig begrüßen, daß die Regierung sich entschlossen hat, denselben durch einen Neubau abzuheben. Die dermalige Anlage des Bahnhofs schiebt sich wie ein Keil in die Stadt hinein, beeinträchtigt durch die bestehenden Niveauübergänge die Sicherheit und Bequemlichkeit des Straßenverkehrs und die bauliche Entwicklung unserer Stadt, ganz abgesehen von den Rauch- und Staubbelästigungen u. s. w. Es ist gewiß an der Zeit, daß man im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs an ernstliche Abhilfe denkt. Die Frage, wie das geschehen soll, hat verschiedene Phasen durchgemacht. In Heidelberg selbst war man längere Zeit für eine Hochlegung an der jetzigen Stelle mit Straßenunterführung, was Verbeibaltung der jetzigen Kopfbahnhofsanlage voraussetzte. Die Großh. Regierung hat aber schon seit einer Reihe von Jahren den Standpunkt vertreten, daß bei einer Neuanlage nur die Beseitigung der jetzigen Kopfbahnhofsanlage und Erstellung eines Durchgangsbahnhofs in Frage kommen könne, im Interesse einer raschen Abwicklung des Verkehrs. Man hat sich deshalb auch schließlich in Heidelberg für einen Durchgangsbahnhof entschieden, der für Heidelberg noch den besonderen Vorteil der Beseitigung der Odenwaldbahn aus dem Reichbild der Stadt hat. Das von der Generaldirektion aber zuerst ausgearbeitete Projekt eines hoch gelegten Durchgangsbahnhofs, 1150 Meter von der jetzigen Stelle des Bahnhofs entfernt, hätte die bauliche Entwicklung Heidelbergs mit seinen hohen Dämmen gehemmt und das Landschaftsbild in nachteiliger Weise verändert. Der Vorschlag, den Tunnel der neuen Odenwaldbahn auf der Südseite des Gaisbergs ausmünden zu lassen, hätte eine weitere Verschiebung des Bahnhofs und Bahnkörpers in westlicher Richtung zur Folge gehabt. Die Großh. Regierung kam auf Grund der angestellten Prüfung zu dem Ergebnis, daß an der Linienführung und dem Platz des neuen Bahnhofs festzuhalten sei, schlug aber nunmehr eine Tieflage des Bahnhofs und der zugehörigen Schienenwege von Kirchheim und Wieblingen her vor. Die Stadtverwaltung Heidelberg ließ dieses Projekt, wie es auch bei den vorhergehenden geschehen war, durch Sachverständige prüfen. Diese Prüfung hatte ein günstiges Ergebnis. Im Bürgerausschuß kam infolgedessen ein einstimmiges Votum für dieses Projekt zu Stande. Ich habe auch wiederholt von Technikern gehört, daß diese Lösung der Bahnhoffrage als eine

glückliche zu betrachten sei. Die Lösung bietet für die Stadt entschiedene Vorteile. Die bauliche Entwicklung ist ungehinderter. Wir gewinnen ein großes, schönes Bauland. Auch die Verlegung der Odenwaldbahn ist als ein Vorteil zu betrachten. Für den Lokalverkehr wird allerdings in anderer Weise (durch elektrische Bahnen) gefordert werden müssen. Als Nachteile stehen gegenüber: die beträchtliche Steigerung der Entfernung zum Bahnhof und die dadurch unvermeidlichen Verkehrsveränderungen. Ich hoffe, daß die Regierung es sich seiner Zeit angelegen lassen wird, diese Nachteile wenigstens einigermaßen auszugleichen durch Entgegenkommen in der Ueberlassung des frei werdenden alten Bahnhofsgeländes an die Stadt, von dem ein erheblicher Teil ja von vornherein durch Straßenanlagen in Anbruch genommen werden wird. Es wird nach Auskunft der Regierung 6-8 Jahre, vielleicht ein Jahrzehnt dauern, bis die Neuanlage fertig ist. Bei dem Bahnhofneubau sollte auch im Interesse der Altstadt an eine günstigere Ausgestaltung des Karlsthorbahnhofs gedacht werden. — Redner dankt zum Schluß der Regierung für die energische Inangriffnahme des Projekts und die wohlwollende Haltung der Kommission dazu. Es handelt sich um eine dringliche Angelegenheit, auch im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs. Ich hoffe und wünsche, daß alle Vorteile, die von der Bahnhofsverlegung erhofft werden, sich in vollem Umfang einstellen, die Nachteile sich aber auf ein geringes Maß reduzieren möchten.

Baubirektor Basmer erwidert dem Vorredner, daß eine Aenderung des Karlsthorbahnhofs schon durch das Projekt selbst geboten sei, und daß auch im Bauprogramm der Regierung der Umbau dieses Bahnhofs in Verbindung mit der Seidberger Bahnhofsverlegung in Aussicht genommen sei, wobei auf die bessere Ausgestaltung desselben und die Beseitigung der Neckarübergänge daselbst Rücksicht genommen werden würde.

Abg. Rohrhurst dankt der Regierung für die Lösung dieser Frage, die den Mittelpunkt der Erörterung in Heidelberg seit vielen Jahren gebildet habe, und insbesondere auch für die Art der Lösung. Daß ein dringendes Bedürfnis vorliegt, darüber brauche ich kein Wort zu verlieren. — Redner schildert die Zustände auf dem jetzigen Bahnhof und betont, daß man dem Bahnhofpersonal nicht die Anerkennung verweigern könne, daß es mit größter Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue seines Amtes walte, wodurch es überhaupt möglich sei, ohne Gefährdung des Betriebs denselben aufrecht zu erhalten. — Es ist uns leichter gemacht, als seiner Zeit den Vertretern von Karlsruhe, der Bahnhofsverlegung zuzustimmen. Wir thun es zwar nicht leichten Herzens. Gegenüber den Vorteilen fallen auch die Nachteile nicht zu leicht ins Gewicht. Erst die Zukunft wird lehren, ob es möglich sein wird, die Nachteile einigermaßen auszugleichen. Die Verlegung des Bahnhofs um 1 Kilometer weiter hinaus ist für eine Fremdenstadt, wie Heidelberg, nicht bedeutungslos. Eine Verthverschiebung wird auch in Heidelberg eintreten. Wenn die Bürgerschaft und die städtische Vertretung schließlich der Verlegung zugestimmt haben, dann geschah es vor Allem aus der Erwägung, daß ein Neubau absolut nothwendig ist, daß die Privatinteressen hier hinter den allgemeinen Interessen zurücktreten müssen, und in der Hoffnung, daß es der Stadtverwaltung gelingen wird, die Nachteile zu verhindern und zu beseitigen, und daß auch der Staat bezüglich des freiwerdenden Bahnhofsgeländes entgegenkommen wird. Auch ich wünsche Aenderung der Verhältnisse an Station Karlsthor, insbesondere auch Beseitigung der Niveauübergänge. Ich bitte die Regierung,

im Interesse der Verkehrssicherheit den Bahnhofneubau möglichst bald in Angriff nehmen zu lassen.

§ 6a wird angenommen.

Die §§ 6 und 7 werden angenommen.

Zu § 8 (Kirchheim b. S., Straßenüberführung):

Abg. Pfefferle: Es hat sich das dringende Bedürfnis ergeben, den Uebergang der Rohrbacherstraße in Schienenhöhe im Bahnhof Kirchheim durch eine Straßenüberführung zu ersetzen. Hierzu ist gestern eine Petition von 150 Einwohnern der Gemeinde Kirchheim und heute eine solche der Gemeinde Rohrbach eingekommen. Zu der ersteren konnte die Kommission Stellung nehmen. Sie enthält den Wunsch, den Zustand überhaupt so zu belassen, wie er gegenwärtig ist, sollte dies aber nicht möglich sein, so möge man dafür sorgen, daß ein Zugang von Osten her zum Bahnhof möglich ist. Die Gemeindevertretung von Kirchheim befindet sich nicht unter den Petenten, sie ist also mit dem Regierungsprojekt einverstanden. Nachdem Medner die örtlichen Verhältnisse genau dargelegt, gibt er den Standpunkt der Kommission wieder: Sie möchte dem Wunsche der Petenten insofern nachkommen, als eine theilweise Benützung des Uebergangs zuzulassen wäre, wenn es sich aber später herausstellen sollte, daß die betreffenden Anlagen nicht genügen, so ist es der Wunsch der Budgetkommission, daß ein Steg erstellt werde. In diesem Sinne beantragt die Kommission:

die Petition — die heute eingelaufene deckt sich inhaltlich mit der gestrigen — der Regierung zur Kenntnisknahme zu überweisen.

Bezüglich der Position 8 geht der Kommissionsantrag auf Genehmigung.

Nach warmer Befürwortung durch die Abga. Greiff und Rampel wird der Kommissionsantrag angenommen.

Zu § 9 (Bruchsal, Bahnhofumbau, Nachforderung 93 000 M.) macht

Abg. Fröhlich darauf aufmerksam, daß in der letzten Zeit Gerichtsverhandlungen wiederholt bewiesen haben, daß die Verhältnisse des Bruchsaler Bahnhofs sehr leicht zu Gefahren Anlaß geben. Von Anfang an scheinen die Verhältnisse zu eng gegriffen worden zu sein, und sie sind noch komplizierter geworden durch die offenbar erst nachträglich beschlossene Verbindung der Nebenbahn Bruchsal-Meinungen mit der Hauptbahn. Insbesondere haben die Gerichtsverhandlungen gegen einen gewissen Fröhlich gezeigt, daß an dem Berührungspunkt der Gleise der Haupt- mit denen der Nebenbahn eine Stelle ist, die für das Personal als eine der gefährlichsten zu bezeichnen ist, weil der Lokomotivführer da seine Aufmerksamkeit auf zwei bis vier Gleise zugleich richten muß. Hier müssen auch Personen die Gleise regelmäßig zu überschreiten, um von der Hauptbahn nach dem Bahnsteig der Nebenbahn zu gelangen. Ich bitte die Generaldirektion, ihre schärfste Aufmerksamkeit auf diesen Punkt richten zu wollen. Es ist nicht damit gethan, daß jeweils ein Spezialerlaß ergeht, der die spezielle Störung beseitigen soll, es müßte ein anderer Weg eingeschlagen werden und ich schlage vor, dem Personal regelmäßig, vielleicht allvierteljährlich, Gelegenheit zu geben, seine Wahrnehmungen zur Vergrößerung der Sicherheit beim Stationsamt in Bruchsal zu Protokoll zu geben. Hiernach könnte dann die Generaldirektion ihre Entschliebung treffen.

Staatsminister v. Brauer: Daß der Bahnhof in Bruchsal irgendwie für den Betrieb besonders gefährlich oder zu eng sei, davon ist uns nichts bekannt. Es ist auch das erste Mal, daß uns der Vorwurf gemacht wird, wir hätten einen neuen Bahnhof zu eng angelegt. Wir

hören mehr den Vorwurf, daß wir die neuen Bahnhöfe allzu breit anlegen und zu opulent ausstatten. Wer die neuen Bahnhöfe mit den älteren vergleicht, wird leicht merken, wie weitläufig und bequem die neuen Bahnhöfe angelegt sind. Ich will nicht leugnen, daß einmal ein technischer Fehler gemacht werden kann. Ein solcher stellt sich aber im Betrieb sehr bald heraus und wird dann verbessert. Von Bruchsal sind uns derartige Thatsachen nicht bekannt und Klagen von Beamten oder Arbeitern bis jetzt niemals zugegangen; auch sind keine besonderen Unfälle dort vorgekommen. Vor einem Jahre ungefähr passirte allerdings ein Zusammenstoß zweier Rangirabtheilungen, der aber lediglich auf Leichtsin eines Rangirobmanns zurückzuführen war. — Die Einführung der Nebenbahn in den Bahnhof wurde nicht, wie der Abg. Fröhlich annimmt, hinterher beschlossen; das war von Anfang an vorgeesehen. Auch daß das Publikum genöthigt sei, über die Schienen zu gehen, ist eine unzutreffende Behauptung. Würde es wirklich gestattet, so läge ein nicht zu billiges Verfahren vor. Nebenfalls werde ich eine Aufklärung der Thatsachen veranlassen. Es scheint, daß einer oder einige Beamte dem Abg. Fröhlich gegenüber Klage geführt haben über die Zustände am Bruchsaler Bahnhof. Es wäre wohl zweckmäßiger gewesen, wenn diese Herren ihre Klagen an die zuständige Stelle gerichtet hätten. Wenn solche Anzeigen bei uns einkommen, so werden sie immer gründlich geprüft.

Abg. Fröhlich: Ich hatte die Gerichtsverhandlung gegen einen gewissen Fröhlich im Auge, einen im Dienst ergrauten Mann, der, weil das Gericht seine Vertheidigung zwar nicht als vollständigen Strafmilderungsgrund ansah, aber als sehr wesentlichen Strafmilderungsgrund, wohl zu einer Geldstrafe verurtheilt wurde. Daß über die von mir vorhin erwähnten Gleise weg ein Personenverkehr stattfindet, ist keine Ausnahme, sondern kommt fast jede Woche mehrmals vor, weil zwischen jenem Gleis der Nebenbahn und dem gegenüber liegenden der Hauptbahn keine Ueberführung besteht. Um den Leuten nun bei der sehr knapp bemessenen Zeit den Anschluß zu ermöglichen, drückt man da oft ein Auge zu, wenn sie die Gleise überschreiten. Entweder muß da eine neue Unterführung hergestellt oder der Anschluß besser geregelt werden.

Betriebsdirektor Engler erklärt, die Erstellung eines weiteren Bahnhofs nicht erscheinen bei dem geringen Verkehr und bei dem nur unerheblichen Umwege den die Reisenden zu machen haben, nicht angezeigt, daß das Personal auf dem Bruchsaler Bahnhof sich besonders vorsehen müsse, sei nur in so fern zutreffend, als dies an jedem Bahnhof nöthig sei. Die Eisenbahnverwaltung vermöge die Sicherung der fahrenden Züge durch Signale und Festlegung der Weichen in der richtigen Stellung in weitgehendem Maße zu gewährleisten; beim Rangiren mit Lokomotiven und Wagen dagegen sei man, was die Verhütung von Unfällen betreffe, fast ausschließlich auf die Aufmerksamkeit des Personals angewiesen und zwar nicht etwa nur bei den badischen, sondern bei allen übrigen deutschen und ausländischen Bahnen.

Abg. Pfefferle erklärt es in seinem Schlußwort als selbstverständlich, daß, wenn irgendwo auf einem Bahnhof eine gefährliche Stelle vorhanden sei, diese beseitigt werde. Ich glaube aber, daß in dieser Hinsicht alles Wünschenswerthe geschieht. Die Art und Weise, wie die Regierung sich über Mißstände zu versichern hat, können wir ihr ruhig selbst überlassen. — Was den Vorwurf des Abg. Fröhlich anlangt, der Bruchsaler Bahnhof sei zu eng angelegt, muß ich bemerken, daß die Anlage der Bahnhöfe natürlicherweise dem Bedürfnis angepaßt sein

muß. Der Bahnhof soll nicht zu weit, aber erweiterungsfähig sein. Wir können aber konstatieren, daß seitens der Eisenbahnverwaltung jetzt stets so verfahren wird.

Die §§ 9 bis 20 werden angenommen.

Zu § 21 (Danaueschingen, Bahnhofumbau 350 000 Mark) dankt

Abg. **Kirsner** für die Ausstattung des Danaueschinger Bahnhofes. Das Personenaufnahmegebäude ist äußerlich schön und praktisch ausgeführt und entspricht zur Zeit den Anforderungen vollständig. Aber es dürfte wohl ein geringer Zweifel gehegt werden, ob das auch später der Fall sein wird. Besonders dürften die mittleren Bahnsteige etwas zu eng bemessen sein, da drei bis vier Mal im Tag vier Personenzüge zu gleicher Zeit in verschiedenen Richtungen ein- und ausfahren und darum beim Uebersteigen der Gleise große Voracht nötig ist. Zum Schluß tritt **Medner** für die Errichtung eines Uebergangssteges ein.

Die §§ 21 bis 25 werden genehmigt, ebenso Titel V und B. (Staatsbeiträge zu Nebenbahnen).

Abg. **Frühau** berichtet über den Nachtrag zum Spezialbudget des Finanzministeriums, Ausgabe Titel VII B, § 3a und Einnahme Titel IV B, § 1: Dienstgebäude des Hauptsteueramtes in Pforzheim. Er führt etwa aus: Es ist beabsichtigt gewesen, das in Pforzheim zu errichtende Hauptsteueramt in dem Gebäude unterzubringen, das jetzt die Diensträume des Finanzamtes und des Nebenamtes nebst den zugehörigen Dienstwohnungen enthält; die Kosten der dazu nötigen Bauherstellungen sind zu 7000 M. veranschlagt und im außerordentlichen Etat unter § 3 vorgeesehen worden. Inzwischen hat sich Gelegenheit geboten, ein an der Durlacherstraße günstig gelegenes Anwesen in gutem baulichen Zustande zu dem angemessenen Preise von 240 000 Mark zu erwerben; die Kosten der erforderlichen Erweiterung des Gebäudes und sonstiger Herichtung, nebst Beschaffung neuer Ausstattungsgegenstände, sind zu 147 000 M. angenommen. Von diesem Aufwande mit zusammen 387 000 M. sind 7000 M. aus der Bewilligung unter § 3 des außerordentlichen Etats zu decken, die hierdurch geänderte Zweckbestimmung erhält, der Rest mit 380 000 M. wird hier vorgeesehen. Die gleiche Summe erscheint unten als Erlös für das alte Gebäude als außerordentliche Einnahme.

Die Stadt Pforzheim hat sich demgegenüber ziemlich gleichgültig verhalten. Sie trat zwar mit der Regierung in Verhandlungen ein, die sich aber darauf gründeten, daß ihr die Verlegung des Finanzamtes gleichgültig sei, und daß sie es nur gerne gesehen hätte, wenn es möglich gewesen wäre, den Platz des alten Finanzamtes zu annehmbarem Preise zu erwerben. Die Regierung forderte 360 000 M., während die Stadt sich nur zur Zahlung von 240 000 M. bereit finden ließ. Die Verhandlungen wurden infolgedessen abgebrochen. Inzwischen haben sich in Pforzheim Interessenten der Sache angenommen und eine Petition an das Hohe Haus sowie eine Immediat-eingabe an die Regierung veranlaßt, die darauf zielen, das Finanzamt an der jetzigen Stelle zu belassen, mindestens aber dafür Sorge zu tragen, daß das frei werdende Gelände nicht der Privatbaupekulation überlassen werde.

Die Regierung ließ sich von dem Gedanken leiten, daß ihr Projekt um deswillen das einfachste sei, weil auf solche Weise der Staat zu einem neuen Finanzamt komme, ohne hierfür einen Pfennig aus der eigenen Tasche aufwenden zu müssen.

Die Kommission hat die Petition, sowie die Aeußerung des Verbandes selbständiger Kaufleute und Gewerbetreibender einer eingehenden Erörterung unterzogen und kam einstimmig zu der Ansicht, daß der Verlegung des Finanzamtes unbedingt zugestimmt werden dürfe. Die Regierung hat mit einem Privatunternehmer einen diesen bis zum 1. Juli bindenden Vertrag abgeschlossen, wonach er das freiwerdende Gelände des alten Finanzamtes um etwa 380 000 M. übernimmt. Die Stadt Pforzheim wünscht nun abermalige Prüfung der Sache, weil hierdurch wichtige Interessen Pforzheims geschädigt würden. Insbesondere fürchtet man, es könnte durch rücksichtslose Bebauung des Geländes mit drei- und mehrstöckigen Häusern die Aussicht auf die alte Schloßkirche nothleiden. Auch könnte die Stadt dadurch gehindert werden, die Schloßbergstraße so zu reguliren, daß sich der Verkehr nicht mehr wie bisher in Kurven, sondern gerade nach dem Bahnhof bewegen könnte. Pforzheim wehrt sich nicht sowohl gegen eine Bebauung des Geländes überhaupt als vielmehr gegen die Ueberlieferung desselben an die Privatpekulation.

Die Kommission stellt den Antrag:

Die Ausgabe ohne Veränderung zu genehmigen, an die Genehmigung der Einnahme aber den Wunsch zu knüpfen, die Regierung möge das abgeschlossene Uebereinkommen nicht ohne Weiteres vollziehen, sondern der Stadt Pforzheim nochmals Gelegenheit geben, das Gelände selbst zu erwerben zu angemessenem Preise. Sollte dies nicht geschehen, so würde die Regierung ersucht, in den Vertrag mit dem Privatunternehmer eine Bestimmung aufzunehmen, die diesen verpflichtete, das zur Straßenregulirung erforderliche Gelände der Stadt zum Selbstkostenpreis abzutreten.

Zum letzteren hat sich der Unternehmer schon bereit erklärt, es wird aber gut sein, eine solche Bestimmung in den Vertrag aufzunehmen. — Es wurde auch darauf hingewiesen, daß das Projekt der Bahnhofserweiterung noch nicht erledigt sei, daß der Staat also, um für alle Fälle gesichert zu sein, dieses Gelände nicht aus der Hand geben dürfe. Demgegenüber versichert jedoch die Regierung, daß diese Frage jetzt so vorgeschritten sei, daß es möglich sei, den Vorschlag auch nach dieser Richtung aufrecht zu erhalten.

Bezüglich der Petition beantragt die Kommission, sie hierdurch für erledigt zu erklären.

Abg. **Wittum**: Die derzeitige Lage des Pforzheimer Finanzamtes ist günstig. Wichtig ist, daß das Gebäude Mängel hat. In Pforzheim ist man aber der Ansicht, daß es möglich wäre, auf dem großen Platz des Domänenärars ein neues Gebäude zu errichten. In der Budgetkommission hat der Herr Finanzminister gemeint, daß ein Mann in Pforzheim die ganze Opposition gegen die Verlegung inszenirt habe. Für den Stadtrath Pforzheim kamen aber nur die Interessen der Stadt und nicht die Meinung eines einzigen, wenn auch noch so mächtigen Mannes in Betracht. Seine Stellungnahme gründete sich auf die Denkschrift unseres Stadtbaumeisters zu dieser Frage, (die **Medner** verliest). — In dieser Denkschrift wird darauf hingewiesen, daß die Verschönerungsbestrebungen der Stadt durchkreuzt werden könnten, wenn der Platz des jetzigen Finanzamtes der Privatbaupekulation überlassen werde und ein Preis von 50 bis 60 Mark pro Quadratmeter als Kaufpreis der Stadt für angemessen erklärt. — Das sind ganz dieselben Gesichtspunkte, fährt **Medner** fort, die den Herrn Abg. **Roßhurfst** veranlaßten, für Heidelberg eine Ueberlassung des freiwerdenden Bahnhofgeländes an die Stadt zu wünschen.

Was aber für Heidelberg recht ist, ist für Pforzheim billig. Pforzheim kann natürlich nicht denselben Preis zahlen, wie die Baupfandanten. Die Stadt Pforzheim steht vor großen Arbeiten (Enzforrektio u. s. w.), die Millionen verschlingen werden. Nachdem die Budgetkommission in anerkannter Weise den Beschluß gefaßt hat, zu beantragen, die Regierung zu ersuchen, daß sie nochmals in Verhandlungen mit der Stadtgemeinde wegen des Erwerbs des Platzes des alten Geländes eintreten möge, könnte ich mich auf diese Ausführungen beschränken, wenn nicht einige Bemerkungen des Herrn Berichterstatters einer Berichtigung bedürften würden. Die Regierung hat niemals der Stadtverwaltung gesagt, was sie für den Bauplatz verlangt. Die Stadtverwaltung hat sich nicht gleichgültig in dieser Sache verhalten. Die Zolldirektion hat der Stadt unterm 4. Februar Mitteilung von ihren Absichten gemacht. Daraufhin ließ der Stadtrath die vorhin verlesene Denkschrift verfassen, der er sich dann angeschlossen hat, indem er erklärte, daß er nicht gegen die Verlegung opponiren wolle, aber großen Werth darauf lege, das Gelände selbst in seine Hände zu bekommen. Als Kaufpreis wurden 240 000 M. angeboten. Antwort auf dieses Angebot kam erst nach zweimaliger Monirung ein, nachdem inzwischen der Stadtrath erst durch die Presse erfahren hatte, daß der Verkauf des Platzes bereits abgeschlossen sei. Dieser Verlauf der Verhandlungen hat selbstverständlich eine gewisse Gereiztheit in Pforzheim zur Folge gehabt. Ich habe mir in dieser gereizten Stimmung gestern eine zündende, energische Rede ausgedacht und sie auch schriftlich fixirt, um nicht zu viel und nicht zu wenig zu sagen. Es hätte eine Rede im Rapidartstil gegeben, um mit dem „Badischen Landmann“ zu reden. Um nicht mit dem Herrn Präsidenten in Konflikt zu kommen, habe ich dann bei allen Punkten, die nicht in Verbindung mit der Tagesordnung standen, durch geschickte Wendungen eine gewisse Verbindung hergestellt. (Seiterkeit.) Als ich aber gestern in Mannheim zur Besichtigung des dortigen „Suezkanals“ war, da kamen mir am Rheinufer plötzlich ganz andere Gedanken. Ich dachte an die großen Fragen der Zollpolitik u. s. w. und habe mir gesagt: Was sind alle diese kleinen Sorgen, wie die wegen des Pforzheimer Hauptsteueramts, gegenüber diesen großen Sorgen. Und da habe ich energisch meine Rede den Fluthen des Rheins übergeben. (Seiterkeit.) Vielleicht schwimmt sie jetzt in Worms oder Oppenheim, wenn sie nicht inzwischen verdientermaßen von den Fischen gefressen worden ist. (Große Seiterkeit.)

Ueber den Kommissionsantrag habe ich mich sehr gefreut. Die Wohlfahrt des Staats beruht in erster Linie auf der wirtschaftlichen Entwicklung seiner Gemeinden. Die Agitation in Pforzheim in dieser Frage entbehrt aber vielfach jeder ruhigen Erwägung. Ich gebe die Hoffnung nicht auf, daß die neuen Verhandlungen zu einem beiderseits befriedigenden Resultat führen werden. (Beifall.)

Abg. Gek.: Ich war nicht so erregt über diese Sache, wie Herr Kollege Wittum, freue mich aber, daß Herr Wittum auf der Rheinbrücke in Mannheim zu einem so vernünftigen Gedanken gekommen ist. — Es ist zu begrüßen, daß Gelegenheit geboten werden soll, die Frage nochmals zu diskutieren. Auch die Regierung muß sich sagen, daß nicht alles geschehen ist, wie es hätte geschehen sollen. Bei Umtausch von fiskalischem Gelände sollte man doch nicht so sehr der Privatspekulation zu Liebe sein und nicht bloß kaufmännisch rechnen. Man ist sich in Pforzheim doch noch nicht klar darüber, wie die Frage zu lösen ist. Ein großer Theil der Bevölkerung wünscht die Verlegung nach der Durlacherstraße nicht. Der „Verband selbständiger Kaufleute“ hat eine

Petition dagegen eingereicht. Die neugewählten Mitglieder des Bürgerausschusses sollten Gelegenheit erhalten, in einer der nächsten Sitzungen die Frage nochmals zu diskutieren. Wenn man schließlich doch nicht am alten Platz bleiben kann, wie es die genannte Petition wünscht, so wäre in der Mitte der Stadt ein geeigneterer Platz, der des alten Amtsrevisoratsgebäudes, zu dem noch in der Nachbarschaft Gelände dazu erworben werden könnte. Die zentrale Lage wäre die beste. Die Gemeindevertretung sollte sich nochmals über die Sache äußern. Das fiskalische Interesse sollte nicht so sehr betont und billige Rücksicht auf die Interessen der Gemeinde genommen werden.

Abg. Dr. Wildens: Es ist gewiß bedauerlich, daß wir nicht den Inhalt der Rede unseres Kollegen Wittum kennen gelernt haben. Wir sind ihm aber doch dankbar, daß er sie nicht gehalten hat. Die Sache ist doch nicht wichtig genug, um derart aufgebauscht zu werden, wie es in Pforzheim in letzter Zeit geschehen ist. Immerhin glaubte die Budgetkommission bei der herrschenden Erregung versuchen zu müssen, ob man nicht den Interessen der Stadt einigermassen entgegenkommen könne. Eingehende Beratungen führten schließlich zu dem vom Herrn Berichterstatter vorgetragene Kommissionsbeschluß. Der Kommissionsbeschluß läßt aber nicht zu, nochmals über die Frage der Errichtung des Hauptsteueramts an einem andern Platze zu verhandeln, wie Herr Abg. Gek. meint. Die Entfernungen, die bei der Verlegung in Frage kommen, sind gering. Nach Mitteilung der Regierung soll die zollamtliche Behandlung am Bahnhof ankommender Gegenstände auch weiter dort erfolgen. Die Bedenken gegen die Verlegung nach der Durlacherstraße sind nach der Meinung der Kommission nicht begründet. Dagegen mißt sie dem Vorbringen der Stadt bezüglich des Kaufs des Geländes des seitherigen Finanzamts eine gewisse Berechtigung bei. Die Stadt Pforzheim will offenbar das Gelände nicht in die Hand der Baupfandanten kommen lassen. Es ist nun der Wunsch der Kommission, daß die Verhandlungen mit der Stadt wieder aufgenommen werden möchten. Der angebotene Preis wird allerdings etwas erhöht werden müssen. Wir haben aber auch zu der Regierung das Vertrauen, daß sie der Stadt gegenüber nicht die gleichen Anforderungen stellen wird, wie gegenüber einem Bauunternehmer, der das Gelände nur zu Spekulationszwecken haben will. Wir dürfen also auf ein entsprechendes Ergebnis der Verhandlungen hoffen. Unter allen Umständen war die Kommission der Meinung, daß Vorkehr zu treffen sei, daß die Stadt mit einer etwaigen Regulirung der Schloßbergstraße nicht in Verlegenheit kommt. Das dazu erforderliche Gelände sollte wenigstens direkt an die Stadt zu einem angemessenen Preis abgegeben werden. — Dieser von der Kommission vorgeschlagene Weg sollte von beiden beschritten werden.

Finanzminister Dr. Buchenberger: Die Angelegenheit ist bereits so eingehend behandelt und auch heute so gründlich besprochen worden, daß ich mich auf wenige Bemerkungen beschränken kann. Ich kann nicht zugeben, daß gegen die Art der Verhandlungen der Zolldirektion in dieser Angelegenheit ein berechtigter Einwand erhoben werden kann. Der Herr Zolldirektor hat sie im Gegentheil mit großem Geschick geführt mit dem Ergebnis, daß wir, wenn es nach unseren in dem Budget niedergelegten Intentionen gehen würde, in den Besitz eines neuen, schönen, geräumigen Hauptsteueramts ohne jegliches Opfer kommen können. Ich kann auch nicht zugeben, daß bei den Verhandlungen nicht die wünschenswerthe Concilianz gegenüber der Stadt Pforzheim gezeigt

worben ist. In die Erörterung des Projekts wurde überhaupt erst eingetreten, nachdem der Herr Zolldirektor sich mündlich bei dem Oberbürgermeister von Pforzheim verlässlich hatte, daß dort Bedenken gegen die Verlegung nicht bestehen, und dies hinterher auch noch schriftlich bestätigt worden war. Daß auf das Kaufanerbieten der Stadt einige Zeit lang keine Antwort erging, hängt sehr natürlicher Weise damit zusammen, daß man sich über ein solches Verlegungsprojekt nicht von Heute auf Morgen schlüssig machen kann. Es waren technische Untersuchungen des angebotenen Hauses auf Beschaffenheit und Größe nötig, es mußte, nachdem sich die Nothwendigkeit eines Anbaues an dem geplanten neuen Erwerb ergaben, ein Bauprogramm für den Neubau aufgestellt werden und schließlich auf Grund dieses Bauprogramms an die technische Behörde ein Auftrag zur Ausarbeitung eines förmlichen Projekts ergehen, was auch nicht von Heute auf Morgen erfolgen konnte. Ueber diesen nothwendigen Vorbereitungsarbeiten und Erwägungen sind eine ganze Anzahl Wochen hinweggegangen. Es war ja vor allem nothwendig, die Höhe des Gesamtaufwands festzustellen, weil davon die Höhe unserer Forderung für den frei werdenden Bauplatz mit abhängig war. Ich habe dem Herrn Zolldirektor von vornherein meine Ansicht dahin festgelegt, daß das jetzige Hauptsteueramt zwar manche Mängel hat, aber mit 7000 M. doch in einen Stand zu setzen wäre, der es noch für eine Reihe von Jahren als Dienstwohngebäude brauchbar machen würde, und daß bei der jetzigen Finanzlage ein Neubau oder eine Neuvergebung ausgeschlossen sein müsse, wenn damit ein erheblicher Aufwand verbunden wäre. Während aller dieser technischen und administrativen Erörterungen war nun zwischen ein sehr vorteilhaftes Anerbieten von 350000 M. für den alten Platz eingelaufen, das die Aussicht eröffnete, vollständig kostenlos in den Besitz eines neuen Hauptsteueramts zu gelangen. Es ist selbstverständlich, daß wir den Offerten festlegten in einer Abmachung und daß wir, bevor dies geschehen, die Verhandlungen mit der Stadt Pforzheim nicht fortsetzen durften, weil wir sonst Gefahr liefen, uns zwischen zwei Stühlen zu setzen. Die Zolldirektion hat aber von dem Ergebnis dem Stadtrath von Pforzheim unverweilt Kenntniß gegeben mit dem Anfügen, es werde wohl bei der großen Spannung zwischen den beiden Offerten kaum Aussicht auf eine Verständigung sein, man hoffe aber auf eine freundliche Stellung der Stadt Pforzheim zu dem Verlegungsplan. Darauf wurde erwidert, daß man sich wohl oder übel mit diesem Bescheid begnügen müsse. Bis zum heutigen Tag ist weder eine mündliche noch eine schriftliche Mittheilung aus Pforzheim in dieser Sache an das Ministerium gelangt; ich dürfte also annehmen, daß die Stadt ihre eigenen Erwerbsabsichten aufgegeben hat.

Die Verlegung wird ja von der Budgetkommission und auch, nach seiner Petition an den Landtag zu schließen, vom Stadtrath in Pforzheim selbst nicht weiter beanstandet und mit Recht; denn die Stelle, wo ein Finanz-, Domänen- oder Hauptsteueramt ist, ist für die große Masse der Bevölkerung ohne größere Bedeutung. Von erheblicher Bedeutung ist für sie, wo die Steuer-einnehmerien sich befinden, die ja nicht verlegt werden sollen. Mit den höheren Finanzstellen kommt im allgemeinen die Bevölkerung wenig in Verbindung. Wir verlegen das Hauptsteueramt etwas weiter nach Westen, aber gerade in einen Stadttheil, der Aussicht hat, sich mehr und mehr zu entwickeln, so daß das Hauptsteueramt in 10 oder mehr Jahren vielleicht eine zentralere Lage haben wird, als es jetzt der Fall ist. Für

einen großen Theil derjenigen Industriellen, die — wegen des Vornmerkeverkehrs — mit der Zollstelle besonders häufigen Verkehr haben, wird die neue Lage eher günstiger sein als die jetzige.

Ihre Kommission ist zu dem dankenswerthen Ergebnis gekommen, die unveränderte Genehmigung der Position zu beantragen mit dem Vorbehalt, daß das Finanzministerium nochmals in Verhandlungen mit der Stadt darüber eintrete, ob sie geneigt sei, das Anwesen selbst zu erwerben. Ich habe bereits gestern in der Kommission meine volle Bereitwilligkeit dazu ausgesprochen. Es wird nun Sache der Stadt Pforzheim sein, mit weiteren Offerten an die Zolldirektion oder das Ministerium heranzutreten. Selbstverständlich muß die Stadt Pforzheim in ihrem Angebot sehr viel weiter gehen als im Februar. Wir werden nicht kleinlich verfahren, aber Pforzheim wird einen Preis bieten müssen, der nicht nennenswerth billiger sein kann, als der uns von anderer Seite gebotene. Auch ist ein günstiges Ergebnis der Verhandlungen nur zu erwarten, wenn sie von der Stadt Pforzheim in beschleunigtem Tempo geführt werden. Falls wider Erwarten die Verhandlungen keinen Erfolg haben sollten, werden wir selbstverständlich bereit sein, die andern Wünsche der Budgetkommission zu realisiren, insbesondere hinsichtlich der den privaten Kaufleuthabern gegenüber zu machenden Auflagen, um die Regulirung der Schloßbergstraße zu ermöglichen. Ueber die Wünsche bezüglich der Erweiterung des Bahnhofsplatzes haben bereits Verhandlungen mit der Generaldirektion stattgefunden, die die Angelegenheit als im Sinne der Stadt Pforzheim erledigt erscheinen lassen.

Abg. Geel: Ich habe darauf hingewiesen, daß in Pforzheim in der jüngsten Zeit widersprechende Ansichten auftraten. Darum schlug ich vor, man möge dem Bürgerausschuß abermals Gelegenheit geben, die Ansicht Pforzheims zum Austrag zu bringen. Die Budgetkommission ist zu einem Beschluß gekommen, der nicht befriedigen kann. Daraus kann ihr aber kein Vorwurf gemacht werden, da sie den praktischen Vorschlag nicht gefasst hat, der auch auf-taucht: es ist bereits ein Staatsgebäude innerhalb der Stadt vorhanden, das man durch Umbau in den Stand setzen könnte, die Funktionen eines Zollamtes zu übernehmen. Wir würden uns gar nichts vergeben, wenn wir uns sagen würden: nachdem praktische Vorschläge gemacht sind, können wir wahrscheinlich einen Theil der Kosten sparen; wir wollen den Bürgerausschuß nochmals hören. Nach dieser Richtung könnte der Beschluß der Kommission noch erweitert werden.

Abg. Wittum: Die Ausführungen des Herrn Finanzministers sind zutreffend. Es wäre aber gut gewesen, dem Stadtrath in einem Schreiben einfach diese Gesichtspunkte vorzutragen, dann wäre der Stadtrath zufriedener gewesen und hätte gerne gewartet. — Aus den Bemerkungen des Abg. Geel schließe ich, daß die sozialdemokratischen Bürgerausschußmitglieder in eine Beratung dieser Frage eingetreten sind. Der Vorschlag des Abg. Geel schließt in sich das Verlangen, der Staat solle mit seinem eigenen Gelde einen Neubau erstellen, während der Vorschlag der Regierung den Staat überhaupt nichts kostet. Ganz Pforzheim schließt sich wohl dem an, und ich thue das auch.

Abg. Dr. Willens: Wenn man der Ansicht des Abg. Geel wäre, so müßte man dazu kommen, die Anforderung überhaupt zu streichen, und wenn der Abg. Geel dies herbeigeführt wissen will, dann muß er einen Antrag auf Strich der Position einbringen. — Der Herr Finanzminister meint, ich habe gesagt, wenn die Stadt in den Besitz des alten Finanzamtes kommen wolle, so müsse sie

ihr Angebot beträchtlich erhöhen. Das halte ich aufrechtl. Ich meine aber, daß auch der Staat ihr gegenüber um ein Beträchtliches unter das hinuntergehen sollte, was er von einem Privatunternehmer verlangen könnte.

Der Kommissionsantrag wird mit allen gegen drei Stimmen angenommen. Auf Anregung der Abgg. Geel und Wittum konstatiert Präsident Gönner, daß diese drei Herren sich für den zweiten Theil des Antrags erklären.

Abg. Gieseler berichtet namens der Budgetkommission über das Spezialbudget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für die Jahre 1902 und 1903: Der Voranschlag der Eisenbahnschuldentilgungskasse hat nicht nur infolge des neuen Wohnungsgelbtarifs, sondern hauptsächlich infolge der Beschlüsse der Kammer über die Spezialbudgets der Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahnbauverwaltung nebst Nachträgen eine wesentliche Aenderung erfahren. Hiernach ist nach dem ersten Voranschlag gewachsen der Bauaufwand von 83 320 925 M. auf 88 926 123 M. Der Reinertrag mußte aber niedriger angesetzt werden. Da die Reineinnahme und die Zu-

schüsse aus allgemeinen Staatsmitteln zur Verzinsung der Schuld nicht ganz hinreichen, muß der Bauaufwand sowie der Betrag der planmäßigen Schuldentilgung mit durchschnittlich jährlich 6 743 624 M. durch neue Schuldenaufnahme gedeckt werden, wodurch andererseits der Betrag der Schuldzinsen wieder wächst. Es wird daher der Ausgabe-Position Titel VI Schuldenaufnahme die unverbindliche Annahme zu Grunde gelegt, daß rund 96 000 000 M. zu beschaffen sein werden, also 6 Millionen mehr als im Hauptvoranschlag angenommen wurde. Damit hängt auch die Erhöhung der Position Kursverlust zusammen.

Die Kommission beantragt:

Die Gesamtausgaben in der berechtigten Höhe	
für 1902 mit	88 801 010 M.
für 1903 mit	89 380 731 M.

ebenso die Gesamteinnahmen in derselben Höhe zu genehmigen.

In der Spezialberatung meldet sich niemand zum Wort. Der Kommissionsantrag wird angenommen.

Schluß der Sitzung nach 1/4 1 Uhr.