

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1902

179 (3.7.1902)

Beilage zu Nr. 179 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag, 3. Juli 1902.

Badischer Landtag.

18. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer
vom Donnerstag, den 26. Juni 1902,
Vormittags.

(Ausführlicher Bericht. — Schluß.)

Staatsminister und Minister des Groß. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Brauer bedauert, den Herrn Vorredner mißverstanden zu haben. Bezüglich der Möglichkeit einer Unterordnung der Eisenbahnen unter das Finanzministerium könne man verschiedener Meinung sein; zu Zeiten günstiger Finanzverhältnisse werde die Trennung der beiden Verwaltungen lebhafter gewünscht werden, als in schlechten Zeiten, in denen die Vorteile einer Unterstellung der Bahnen unter finanzielle Leitung wiederum mehr in die Augen springen würden. Was die Heranziehung der Eisenbahnschuldentilgungskasse für die Subvention von Nebenbahnen und zum Bau von Häfen anlangt, so weist der Minister wiederholt darauf hin, daß dieses ein Punkt sei, der zunächst den Finanzminister berühre. Letzterer habe bei seinem Eintritt in die Regierung die Heranziehung der Eisenbahnschuldentilgungskasse für den Privatbahnbau im Staatsministerium angeregt, davon ausgehend, daß durch die Uebernahme der Subventionen auf die Eisenbahnschuldentilgungskasse mehr Freiheit für die Aufstellung des außerordentlichen Etats geschaffen werde und daß, wenn der außerordentliche Etat um die in Betracht kommenden Summen erleichtert werde, Mittel zu anderen staatlichen Zwecken verfügbar würden.

Geh. Rath Frhr. v. Bodman: Das vorliegende Budget habe auch bei ihm finanzielle Bedenken hervorgerufen, es hätten sich seine Befürchtungen hauptsächlich dahin gerichtet, daß so große Summen für Stationsbauten und bestehende Bahnen angefordert würden. Es führe ihn dies zur prinzipiellen Frage, ob Staatsbahn- oder Privatbahnbau. Wie schon in den 70er Jahren im anderen Hohen Hause, will er sich auch heute dahin erklären, daß er auf dem Standpunkt des Staatsbahnsystems stehe, und insbesondere betonen wolle, daß es seiner Ansicht nach ein verkehrter Standpunkt wäre, die Eisenbahnen vom Gesichtspunkte eines kaufmännischen Unternehmens aus zu betrachten, das Augenmerk hauptsächlich darauf zu richten, daß eine hohe Rente erzielt werde und das es schließlich nicht richtig wäre, die Entwicklung des Eisenbahnwesens von der Rente abhängig zu machen. Die Eisenbahnen seien an Stelle der alten großen Verkehrswege getreten und wie es ein nobile officium des Staates früher gewesen sei, für die Schaffung und Erhaltung dieser zu sorgen, so habe jetzt der Staat das nobile officium, soweit es die finanzielle Lage irgendwie gefalte, alle Landesheile thunlichst durch die neuen Verkehrswege anzuschließen, damit allen Landesheilen die Wohlthaten der Eisenbahnen zukämen. Wohlthaten sei nicht einmal die richtige Bezeichnung, man könne noch weiter gehen, denn jeder, der mit dem Erwerbsleben in Berührung stehe, müsse erkennen, daß in dem Wettbewerb der heutigen Zeit kein Unternehmen, das über seinen Ort hinaus absehe, prosperieren könne, wenn es auf den Arttransport angewiesen sei. Nur diejenigen Landesheile, die durch Eisenbahnen erschlossen seien, bieten für die erwerbstreibenden Einwohner eine gewisse Gewähr für das Vorwärtskommen. Es wäre ganz interessant, wenn vom statistischen Landesamt statistisch festzustellen gesucht würde, welchen Einfluß der Bau und Betrieb einer Eisenbahn auf das Erwerbsleben der Bevölkerung ausgeübt habe, in welcher Weise in der Bevölkerung eine Verschiebung eingetreten, wie die Steuerkapitalien gewachsen seien. Da er die Eisenbahnen nur vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus ansieht, ist Redner für das Staatsbahnsystem und zwar bis in die äußersten Konsequenzen. Das gegenwärtige gemischte System sei etwas geschichtlich geworden, er könne sich auch für dasselbe aussprechen, doch mehr der Noth gehorchend, als dem inneren Triebe. Fraglich werde allerdings bleiben, ob für das Staatsbahnsystem die technischen Kräfte ausreichen und ob die finanzielle Lage gestatten würde, den vorhandenen Bedürfnissen in demselben Umfang gerecht zu werden, wie jetzt durch das gemischte System. Wie gesagt, dürste nur der volkswirtschaftliche Gesichtspunkt ausschlaggebend sein, die Hauptfrage müsse die Erschließung aller Landesheile sein. Von diesem Gesichtspunkte aus halte er nicht nur die Subventionierung von Nebenbahnen für gerechtfertigt, er ginge noch weiter und würde auch die Unterstützung von Waldbahnen nur befürworten. Es sei entschieden verkehrt, immer zu fragen, ob sich eine Nebenbahn rentiere; in sich rentiere sie sich jedenfalls nicht immer, aber der Bau von Bahnen erwecke neue Kräfte, neue Unternehmungen und diese kämen auch den Bahnen wieder zu gute.

Ein weiteres nobile officium hinsichtlich des Eisenbahnwesens ergebe sich für den Staat aus der geschichtlichen Entwicklung der Bahnen. Zuerst seien die rentabelsten Linien gebaut worden, diese seien der berührten Landes- gegend geradezu in den Schoß gefallen; je weniger ren-

tabel aber eine Bahn ausfalle, desto später käme die betreffende Landesgegend dazu und bleibe daher in ihrem Erwerbsleben zurück. Dann müßten aber beim Bau solcher Bahnen von der betreffenden Landesgegend Beiträge geleistet werden, theils in Baar, theils durch Stellung des erforderlichen Geländes. Hierin läge nun eine allerdings nicht gewollte Unbilligkeit. Diese sei erhöht worden, als man die Eisenbahnen nicht mehr als eine an sich selbständige Bewirtschaftung angesehen, sondern aus allgemeinen Staatsmitteln Zuschüsse geleistet habe. Dadurch sei gewissermaßen eine Verkehrssteuer geschaffen worden, an der alle, möchten sie nun an einer Bahn liegen oder nicht, theilzunehmen hätten. Darum sei es ein nobile officium für den Staat, mit der Entwicklung des Verkehrs gleichen Schritt zu halten und er freue sich, daß die Regierung bei der Gewährung von Subventionen für Nebenbahnen von den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus vorgehe. Gegen das frühere Eisenbahnministerium wolle er keinen Vorwurf erheben, er sei überzeugt, daß auch die Eisenbahnpolitik des früheren Eisenbahnministers, sowie die heutige Politik sich mit gebieterischer Nothwendigkeit aufgedrängt habe. Daß zu dem Anwachsen der Ausgaben das raschere Vorgehen der Eisenbahnverwaltung beitrage, sei nicht zu verkennen, er möchte aber doch auf den Umstand hinweisen, daß in früheren Zeiten die Nothwendigkeit des raschen Vorgehens nicht immer anerkannt worden sei und daher manches jetzt nachgeholt werden müßte, was früher unterlassen worden sei. Was die Ausgaben für Stationsbauten anlangt, so hätten diese etwas verblüffendes in ihrer Höhe; er sei aber zu wenig Techniker, um hier ein Urtheil abgeben zu können. Doch könne immerhin möglich sein, daß hier der Techniker sich etwas überschätzt habe und daß vielleicht weiter gegangen werde, als nöthig sei.

Die Eisenbahnrente werde ohne Zweifel ihre schönsten Tage gehabt haben, doch er könne darin ein Unglück nicht ersehen. Man stehe sowohl im Betriebe, als auch im Bau ganz anderen Anforderungen gegenüber und er glaube, es sei ein Ehrenblatt in der Geschichte des badischen Eisenbahnwesens, daß man auf die erhöhten Anforderungen Rücksicht genommen habe.

Redner will nicht schließen, ohne der Regierung die Bitte und das Vertrauen ausgesprochen zu haben, daß über den Eisenbahnen nicht nur der Gedanke an das Sparen, sondern vor allem die Rücksichten auf die Konkurrenzfähigkeit, die Leistungsfähigkeit und die Betriebssicherheit schweben möchten. Die Rücksichten auf die Volkswohlfahrt müßten ausschlaggebend sein und diese dürften nicht außer Acht gelassen werden, selbst wenn sie dazu führen müßten, die Eisenbahnschuld zu erhöhen, oder größere Zuschüsse als jetzt aus allgemeinen Staatsmitteln zu leisten.

Geh. Kommerzienrath Scipio will nur kurz bemerken, daß, wenn er von Vorkäufen gesprochen habe, er nicht auf die Vergangenheit geblickt habe, sondern eine Mahnung für die Zukunft ausgesprochen habe. Auf dem letzten Landtage sei in der Budgetkommission der Zweiten Kammer der Wunsch ausgesprochen worden, im Hinblick auf die großen Restcredite das Baubudget zu reduzieren. Die Regierung habe sich damit einverstanden erklärt, 6 Millionen weniger anzufordern. Die Zweite Kammer sei aber nicht darauf eingegangen, diese wollte alle Positionen als bewilligt im Budget stehen haben. Man hätte dann den Wählern zeigen können, daß man an sie gedacht habe. Es sei auch begreiflich, daß die Bevölkerung beruhigt sei, wenn für sie ein Bahnbau im Budget stehe. Für die Regierung sei es nur angenehm, wenn ihr in dem Budget ein umfangreiches Bauprogramm mit der Maßgabe verschafft werde, daß ihr zugleich die erforderlichen Mittel für alle Bauten sicher bewilligt seien. Dadurch werde für sie die Entscheidung der Frage erleichtert, in welchem Umfange sie das Budget realisiren könne und ferner die seinerzeitige Ausführung selbst.

Darauf wird die Generaldiskussion geschlossen und zur Spezialdiskussion die Fortsetzung der Sitzung auf Nachmittags 4 Uhr bestimmt.

Nachmittagsitzung.

Es wird in die Spezialdiskussion des Spezialbudgets des Eisenbahnbaues für die Jahre 1902/1903 eingetreten.

(Titel I. Neue Bahnen — § 1 Zuschuß zur Gelländerwerbung für die Höllenthalbahn.)

Geh. Kommerzienrath Sander bespricht die Verhältnisse der Station Kirchzarten als unzureichend. Der Wartesaal sei so klein, daß kaum mehr wie 30 bis 40 Personen darin Platz hätten; bei gesteigertem Verkehr fände der größte Theil des Publikums keine Unterkunft. Auch die Güterhalle sei zu klein. Die Stationsverhältnisse an der Höllenthalbahn überhaupt bedürften über kurz oder lang einer eingreifenden Umänderung; sie hätten bei dem Sekundärbetrieb kaum ausgereicht, wären aber für den Vollbahnbetrieb ganz unzulänglich.

Generaldirektor der Staatsbahnen, Staatsrath Eisenlohr: Die Sparsamkeit, deren man sich beim Bau der Höllenthalbahn von Freiburg bis Titisee be-

fleißigt habe, habe dazu geführt, die Stationsräumlichkeiten thunlichst zu beschränken. So sei auch seither infolge des gesteigerten Verkehrs die Erweiterung einzelner Stationen, so z. B. Titisee, nöthig geworden. Dasselbe werde auch bei Kirchzarten vielleicht eintreten haben. Daß aber der Uebergang vom Sekundärbahnbetrieb zum Vollbahnbetrieb dies zur Folge haben werde, kann Redner nicht annehmen. Der Wartesaal in Kirchzarten werde sich hauptsächlich an Sonntagen und an anderen Tagen mit außerordentlichem Verkehr als zu klein erweisen; aber diesen Anlässen gegenüber sei es nicht möglich, ausreichend Vorkehrungen zu treffen. Die Regierung werde die Sache im Auge behalten.

(§ 6. Bahn Marbach—Dürrheim.) Berichterstatter Geh. Kommerzienrath Scipio:

Bei Genehmigung dieser Position habe die Zweite Kammer beschlossen, auszusprechen, daß die Bewilligung dieser Nebenbahn dem Projekt einer Verbindungsbahn Donaueschingen—Dürrheim—Schwenningen in keiner Weise präjudicire.

Die Ausführung der Bahn Marbach—Dürrheim habe u. a. zur Voraussetzung, daß die Salinenverwaltung einen Beitrag von 70 000 M. leiste. Dieser Beitrag sei im gegenwärtigen Budget des Finanzministeriums unter Titel V § 5 des außerordentlichen Etats der Salinenverwaltung als Ausgabe angefordert.

Die Zweite Kammer habe mit Genehmigung des Hauses der Bahn Marbach—Dürrheim zugleich die Genehmigung dieses Ausgabepostens der Salinenverwaltung mit 70 000 M. ausgesprochen.

Die Kommission beantrage dasselbe.

(§ 25. Mosbach, Bahnhoferverweiterung, § 30. St. Zgen, Straßenüberführung.)

Der Berichterstatter weist darauf hin, daß die Positionen von der Zweiten Kammer mit Zustimmung der Regierung vom Budget abgelehrt worden seien; die Kommission beantrage dasselbe.

(§ 38. Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofes, zweite Rate, 800 000 M.)

Geh. Rath Dr. Engler: In dem andern Hohen Hause sei die Frage diskutiert worden, ob jetzt eine Erörterung über die Verlegung des Karlsruher Bahnhofes noch zulässig sei, nachdem man auf dem letzten Landtag eine erste Rate von 1 Million Mark für die Verlegung des Bahnhofes bewilligt habe, ob nicht durch diese Bewilligung die Frage präjudicirt sei. Redner ist der Ansicht, daß die Aufrollung der Karlsruher Bahnhoffrage trotzdem noch zulässig sei; die Regierung habe alle drei Projekte den Ständen vorgelegt und er bezweifelt nicht, daß wenn man sich seit dem letzten Landtag davon überzeugt haben würde, man würde mit der Verlegung einen Mißgriff begehen, man sich an der Bewilligung der ersten Rate nicht gestoßen haben würde, um dem definitiven Mißgriff vorzubeugen.

Mit Recht habe der Herr Abg. Heimburger in der Zweiten Kammer ganz besonders darauf hingewiesen, daß die Karlsruher Bahnhoffrage von zwei Gesichtspunkten aus betrachtet werden müsse, einmal vom Standpunkte der Vertretung der Interessen des Landes und dann auch vom Standpunkte der lokalen Interessen der Stadt Karlsruhe.

Wären nur die Landesinteressen in Betracht zu ziehen, dann müßte man sich für die Verlegung des Bahnhofes nach dem in Aussicht genommenen Plage aussprechen; denn die Verlegung würde in allen Beziehungen allgemeinen Interessen des Eisenbahnbetriebs entsprechen, und gerade in den wichtigsten besser als ein Bahnhof am jetzigen Plage. Nach den meisterhaft ausgearbeiteten Plänen werde am Lautersee ein Musterbahnhof erstellt werden. Das sei gewiß ein Zeichen großer Kunst, eine noch größere Kunst aber wäre es, an der Stelle, an welcher der Bahnhof jetzt stehe, einen allen Anforderungen entsprechenden brauchbaren Bahnhof zu erstellen.

Zweifellos sei aber auch, daß die Verlegung des Bahnhofes an seinem alten Plage im Interesse der Stadt Karlsruhe läge. Dafür, daß diese Lösung der Bahnhoffrage als die bessere im Interesse der Stadt anzusehen sei, könne er sich auf Äußerungen von kompetenter Seite berufen. Zunächst habe der Stadtrath die Höherlegung am alten Plage in erster Reihe für wünschenswerth erklärt, sodann habe der Herr Minister vor vier Jahren sich in dem Sinne ausgesprochen, daß es nicht richtig sei, den Bahnhof vor die Stadt hinaus zu verlegen; der Bahnhof gehöre mitten in die Stadt. In der Zweiten Kammer habe der Herr Minister neuerdings seine damalige Stellung im Vergleich zu seiner widersprechenden heutigen damit erklärt, daß inzwischen ein novum eingetreten sei; damals seien nur drei Eventualitäten zu prüfen gewesen: entweder Ueberführung an der Ettlinger- und Müppurrerstraße, oder Höherlegung des Bahnhofes an der alten Stelle, oder schließlich Erstellung eines Kopfbahnhofes bei Weiertheim. Unter diesen drei Eventualitäten halte er (der Minister) nach wie vor die Ueberführung für die einzig mögliche Lösung. Nun habe man aber eine vierte Lösung — die vorgeschlagene — gefunden und die halte er für die beste. Der Herr Minister habe sich also, wie er sage, nur unter anderen Voraussetzungen für die Verlegung des Bahnhofes in der Stadt

ausgesprochen. Allein es sei doch ganz gleichgiltig, aus welchen Gründen der Bahnhof aus der Stadt verlegt werde, immer bleibe die Thatsache der Hinausverlegung vor die Stadt mit ihren auch vom Herrn Minister früher nicht beabrehten nachtheiligen Wirkungen für die Stadt bestehen. Für die Wichtigkeit der Verlegung des Bahnhofs in der Stadt spreche auch, daß in den meisten Bahnhöfen die vor Bahnhofsombauten gestanden hätten, die Bahnhöfe in der Stadt belassen worden seien; es könne hier auf Hamburg, Berlin, Halle, Dresden, Hannover, Köln und Essen verwiesen werden. Wenn nun eingewendet werde, daß der Bahnhofumbau in Dresden nur mit enormen Kosten möglich gewesen wäre und man könne deshalb, wie es in einer Auskunft der Großh. Regierung an die Budgetkommission der Zweiten Kammer heiße, diesen Fall nicht zum Vergleich heranziehen, so spräche gerade der Umstand, daß man diese enormen Kosten nicht gescheut habe, dafür, welche großen Werth man der Verlegung des Bahnhofs in der Stadt beigelegt habe. Es werde nun ferner auf Frankfurt hingewiesen, wo man den Bahnhof vor die Stadt gelegt habe. Da sei nun einmal in Betracht zu ziehen, daß es in Frankfurt äußerst schwierig, ja unmöglich gewesen wäre, den Bahnhof unter Verlegung in der Stadt so auszugestalten, wie es für den Niesenbetrieb dieser Stadt nötig gewesen sei; dann aber seien, relativ genommen zum Gesamtweichbild der Stadt, die Entfernungen in Frankfurt zum Bahnhof längst nicht so bedeutend, wie sie in Karlsruhe bei der Neuanlage sein würden. Man habe weiter darauf hingewiesen, daß man auch in Heidelberg sich mit einem Bahnhof vor der Stadt begnügt habe; es sei aber doch darauf hinzuweisen, daß der Herr Oberbürgermeister von Heidelberg in der Zweiten Kammer erklärte, man habe sich mit diesem Projekt erst befreunden können, als man sich von der völligen Unmöglichkeit, den Bahnhof bei oder in der Stadt zu erhalten, überzeugt habe. Auch Stuttgart und München hätten die Bahnhöfe in der Stadt und erstens, das auch vor der Frage eines Umbaus steht, beabsichtige nicht, wie ihm mitgeteilt worden sei, denselben erheblich weiter hinauszuerlegen. So habe jede der größeren deutschen Residenzen ihren Bahnhof in der Stadt, nur Karlsruhe habe den seinen in Veiertheim.

Die Verlegung des Bahnhofs bringe für Karlsruhe große wirtschaftliche Nachteile mit sich, die sich höchstens dann ausgleichen könnten, wenn Karlsruhe um den neuen Bahnhof herumwüchse. Aber da müsse man sich denn doch fragen, werde das überhaupt einmal eintreten und was werde sich bis dahin ereignet haben. Das Städtewachstum könne unmöglich ohne völlige Entvölkerung des Landes in gleichem Tempo wie bisher weiter gehen. Zunächst entstünden für Karlsruhe wirtschaftliche Schäden infolge der Unbequemlichkeit, die aus der Lage des neuen Bahnhofs durch die große Entfernung von dem Bahnhof nach der Stadt und umgekehrt für alle Reisenden erwüchse. Durch Erstellung neuer Strecken der elektrischen Bahn könnten diese Unbequemlichkeiten bis zu einem gewissen Grade gemildert, aber doch nicht beseitigt werden. Redner weist insbesondere darauf hin, daß gerade bei schlechtem Wetter die elektrischen Wagen in der Regel überfüllt wären und der Reisende oft lange Zeit bis zu seiner Beförderung nach und von der Stadt werde warten müssen. Die Errichtung von Schutzhallen müsse jedenfalls ins Auge gefaßt werden. Besonders auch für Damen würde sich die Nothwendigkeit unter Umständen, besonders zur Nachtzeit und bei sehr starkem Verkehr, auf Selbsthilfe angewiesen zu sein, sehr unangenehm fühlbar machen.

Seitens des Herrn Oberbauraths Baumeister sei eine recht interessante Werthberechnung des Weges zwischen Stadt und neuen Bahnhof für das reisende Publikum unserer Stadt aufgestellt worden. Die Berechnung einer derartigen Berechnung, wenn sie ja auch nicht ganz genau zutreffen mag, siehe jedenfalls außer Zweifel. In Deutschland lächle man zur Zeit noch über derartige Berechnungen, in anderen Ländern, in denen der größte Werth auf sparsame Verwendung der Zeit gelegt werde, so in Amerika, werden derartige Zeitberechnungen und ihr Werth sehr ernst genommen, Time is money. Baumeister habe für den neuen Bahnhof gegenüber dem alten eine durchschnittliche Plus-Wegelänge von 837 Meter (gleich 9,3 Minuten) angenommen. Nach einer Auskunft der Regierung an die Zweite Kammer betrage dieselbe allerdings nur 606 Meter. Da aber Baumeister als er sein Rechnung machte, schon Kenntniß von dieser Angabe der Regierung hatte, ist anzunehmen, daß er seine Aufstellung mit besonderer Sorgfalt ausführte. Redne man nun, daß eine Stunde für einen Arbeiter 25 Pfennig Werth bedeute, so berechne sich der Werth der auf den weiteren Weg zu verwendenden Zeit für die Gesamtzahl auf dem neuen Bahnhof von und nach Karlsruhe Reisenden auf jährlich 100 000 M., kapitalisirt $2\frac{1}{2}$ Millionen. Setze man einen höheren Werth ein, z. B. 50 Pf., so käme man zu einem Werth von 200 000, kapitalisirt 5 Millionen. Die Einwendungen, daß die elektrische Bahn benötigt werden könne, werde in der Baumeister'schen Arbeit auch berücksichtigt. Bei einer Annahme, daß circa 80 Prozent der Reisenden Karlsruhe die elektrische Bahn benötigen und bei der Annahme des Fahrpreises von 10 Pf., käme man ziemlich genau, wie im Falle der Einsetzung eines Werthes von 50 Pf. für die Arbeitsstunde, zu einer Werthberechnung von 206 000 M. jährlich, kapitalisirt 5 Millionen Mark. Diese Summe sei in der Hauptsache von der Bevölkerung Karlsruhe zu leisten. Ein weiterer Schaden der Verlegung liege in der eintretenden Entwerthung des Häuserbesitzes und der Grundstücke in der Alt- und Oststadt. Dafür, daß diese Erscheinung eintreten werde, könne er

sich wieder auf den Herrn Staatsminister berufen, der vor vier Jahren sich deshalb besonders gegen die Verlegung des Bahnhofs ausgesprochen habe, weil eine Umwerthung des Besitzes eintreten werde. Bei objektiver Beurtheilung müsse zweifellos zugegeben werden, daß durch die Verlegung des Bahnhofs eine derartige Umwerthung, das heißt Entwerthung, werde verursacht werden. Man mache in der Auskunft der Regierung an die Budgetkommission der Zweiten Kammer zwar geltend, es sei bis jetzt nicht festgestellt worden, daß seit der geplanten Verlegung des Bahnhofs seitens der Hypothekengläubiger Kündigungen vorgekommen seien, allein er könnte Beweise dafür erbringen, daß sich Häuserbesitzer jener Gegend seitdem ihres Besitzes nur mit Verlust hätten entledigen können. Es sei auch nicht wahrscheinlich, daß sich die Besitzer von Häusern, Geschäften und Grundstücken in den fraglichen Stadttheilen, namentlich in der Oststadt, aber auch in der Altstadt, der neuen Kreuzstraße, der Kriegsstraße, beim „grünen Hof“ u. s. w. durch irgend welche Erklärungen würden beruhigen lassen und es sei auch das Beste, es machten sich die betreffenden Grundbesitzer klar, daß sie in dem Werth ihres Besitzes durch die Verlegung des Bahnhofs beeinträchtigt und heute um 20 bis 30 Prozent ärmer seien, als vor einem halben Jahre. Es werde darauf hingewiesen, daß das Verlegungsprojekt finanziell das günstigste wäre; allein in einer so wichtigen Frage dürfe eine allzu feine Betonung des Kostenpunktes keine ausschlaggebende Rolle spielen. Der Staat, der für eine Bahn Mosbach—Mudau $2\frac{1}{2}$ Millionen ausgegeben habe, und noch fast ungezählte Millionen für ähnliche unrentable Bahnen, dem dürfe es auch auf 8 bis 4 Millionen mehr nicht ankommen, wenn es darauf ankomme, einer Stadt von 100 000 Einwohnern, dazu noch der Residenzstadt des Landes, einen gutgelegenen bequemen Bahnhof zu geben.

Der Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer sei ja mit Fleiß, großer Gründlichkeit und Sachlichkeit ausgearbeitet, allein wenn er darin etwas vermisse, so sei dies die Betonung der großen weitherigen Gesichtspunkte im Interesse der Stadt Karlsruhe. Auch in der Stellungnahme des Stadtraths zu der ganzen Frage und ebenso in den Erklärungen des Herrn Ministers hätte die Vertretung des lokalen Interesses der Stadt an der Verlegung des Bahnhofs und besonders der Söherlegung desselben an jetziger Stelle keinen ausreichenden Ausdruck gefunden.

Redner ist auch der Meinung, der Herr Minister habe sich diesmal zu sehr von seinen Technikern beeinflussen lassen; er habe ja zwar schon erklärt, daß das Verlegungsprojekt an sich ein technisches Meisterwerk wäre und er wisse ja auch, daß unsere badischen Ingenieure für Ausarbeitung eines Projektes der Söherlegung völlig auf der Höhe ihrer Aufgabe stünden, indessen könne er sich des Einbruchs nicht erwehren, daß die Entscheidung über die Projekte diesmal allzu sehr durch die Heidelberger Eisenbahnkatastrophe beeinflusst und man zu ängstlich gewesen sei. Habe er sich früher schon gefragt, ob denn die Söherlegung des Bahnhofs nicht möglich sei, ohne daß ein Nothbahnhof erstellt werde, so komme er jetzt dazu wieder zurück, da ein so hervorragender und im Bahnbau so erfahrener Ingenieur wie Oberbaurath Baumeister diese Frage bejaht habe. Dieser halte die Söherlegung ohne Nothbahnhof dann für möglich, wenn die Söherlegung in zwei Abtheilungen ausgeführt werde. Ja sogar eine spätere Erweiterung des Bahnhofs bis auf 18 Anfahrstellen könnte durch geringe Beschränkung in den Dimensionen der Perrons noch in Aussicht genommen werden. Die Generaldirektion glaube jedoch die Verantwortung für die Betriebssicherheit bei Söherlegung des Bahnhofs ohne Nothbahnhof nicht übernehmen zu können. Die Sachlage sei also die, daß sich die Gutachten hervorragender Sachmänner noch entgegenstehen und daß sonach die Frage noch nicht spruchreif sei. Redner bedauert, daß die Würfel schon gefallen seien, er hätte es für richtiger gehalten, unter solchen Umständen auch das Gutachten noch anderer, im Umbau großer Personenbahnhöfe erfahrener Sachmänner einzuholen, ehe man die folgenschwere Entscheidung traf. Er wolle damit gegen unsere badischen Techniker keinen Vorwurf erheben, habe er doch in die denselben bei anderer Gelegenheit gezollte Anerkennung eingestimmt, auch werde er ja wohl vom Regierungsstische aus sachmännisch widerlegt werden, müsse demgegenüber aber schon jetzt konstatieren, daß er als Chemiker zu einer sachmännischen Diskussion zwar nicht in der Lage sei, daß aber ein hervorragender Sachmann nach voller Kenntniß der Projekte der Regierung die Söherlegung ohne Erstellung eines Nothbahnhofs ausdrücklich für möglich erkläre. Zu bedauern bleibe es aber ganz besonders, daß die Verlegung des Bahnhofs beschlossen worden sei, ohne daß die berufensten Vertreter der Stadt Karlsruhe diesem Beschlusse mit voller Freudigkeit und einstimmig beitreten könnten. Von den Abgeordneten der Stadt Karlsruhe habe der eine Abgeordnete die beste Rede gegen die Verlegung gehalten, dann aber geglaubt, trotzdem für dieselbe stimmen zu müssen. Der andere habe eindringlich dagegen gesprochen und dagegen gestimmt und der dritte habe sich in der Kommission aus ihm unbekanntem Gründen der Abstimmung enthalten; über dessen Abstimmung im Plenum sei er nicht orientirt. Aber auch der Stadtrath sei gewissermaßen nur gezwungen für die Verlegung, jedenfalls aber auch nicht mit voller Energie nur für die Söherlegung eingetreten; hätte dieser sich so tapfer für die Verlegung an alter Stelle gewehrt wie Freiburg sich um Verlegung seines Bahnhofs in der Stadt bis jetzt gewehrt habe, oder wäre man in Karlsruhe so einig gewesen, wie die Stadtverordnetenversammlung der kleinen Stadt Lahr hinsichtlich

lich der Söherlegung des Bahnhofs Dinglingen in ihre Stadt, dann wäre die Frage wohl anders gelöst worden, wie es jetzt der Fall sei.

Diese Darlegungen glaubte Redner machen zu müssen, einmal um für spätere Zeiten zu konstatieren, welche treibenden Kräfte zur Verlegung des Karlsruher Bahnhofs geführt haben, dann aber auch, damit man aus seiner Zustimmung zum Gesamtspezialbudget nicht folgern könne, daß er damit der Verlegung des Bahnhofs zugestimmt habe. Er erkläre vielmehr ausdrücklich, daß er als Vertreter der Technischen Hochschule gegen die Verlegung stimme.

Redner kommt zum Schluß noch auf die Ausführungen des Herrn Geh. Rath Frhrn. v. Bodman zu sprechen; er ist auch der Meinung, daß auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorwärts geschritten werden müsse, aber in wirtschaftlich so schwierigen Zeiten wie jetzt müsse das Tempo verlangsamt werden und er müsse auch konstatieren, daß sämtliche Redner, die heute über diese Frage gesprochen, sich in gleichem Sinne der Vorfrist geäußert hätten. Er hält es sodann auch für nothwendig, daß der Bau von Nebenbahnen und Säfen im Ressort des Eisenbahnministeriums verbleibe; die Zuthellung zu einem anderen Ressort könnte die größten Schwierigkeiten im gegenseitigen Betrieb dieser Anlagen zu den Staatsbahnen ergeben; auch sollte die Verantwortung für diese Verkehrsanlagen dem Eisenbahnminister belassen werden. Ebenso hält er es auch für richtig, daß zu dem Aufwand für diese mit der Staatsbahn in engster Verbindung stehenden Anlagen die Eisenbahnschuldentilgungskasse herangezogen werde.

Staatsminister und Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten v. Trauer: Es sei bezweifelt worden, ob über die Verlegung des Karlsruher Bahnhofs nicht schon mit der Bewilligung der ersten Rate die Entscheidung gefallen sei. Staatsrechtlich unterliege es keinem Zweifel, daß die Landstände bei jeder Anforderung spätere Raten ablehnen und dabei die ganze Frage wieder aufrollen könnten. Es entspreche aber einer konstitutionellen Uebung, daß über das Projekt selbst nur bei der ersten Rate verhandelt werde; dies sei besonders dann berechtigt, wenn, wie im vorliegenden Fall, wirklich neue Momente nicht vorlägen. Die Karlsruher Bahnhofsfrage sei von der Regierung eingehend geprüft und auf dem letzten Landtag von den Ständen im Benehmen mit der Regierung und ihren Sachverständigen so gründlich erörtert worden, wie selten irgend eine Position im Budget.

Es habe ihn gefreut, daß der Herr Vorredner anerkannt habe, daß die Pläne „meisterhaft“ ausgearbeitet seien und daß man vom Standpunkte der staatlichen Interessen die Verlegung des Bahnhofs durchaus billigen müsse. Das müßte für den Landtag und die Regierung in erster Reihe das Bestimmende sein. Die Vertretung des städtischen Interesses sei zunächst Sache der Vertretung der Stadt; diese habe dem Verlegungsprojekt zugestimmt, allerdings nicht unter ungetheiltem Beifall aller Bewohner und erst nachdem die Regierung erklärt hatte, daß sie mit einer Söherlegung des Bahnhofs am alten Plage sich nicht einverstanden erklären könnte.

Daß es ganz allgemein gesprochen angenehmer sei, einen Bahnhof im Centrum der Stadt zu haben, kann füglich nicht bestritten werden. Es hätten sich jedoch auch in diesem Punkte die Ansichten im Lauf der Zeit geändert. Während man die ersten Bahnhöfe häufig weit außerhalb der Städte angelegt habe (namentlich in Norddeutschland), habe man dann später danach getrachtet, den Bahnhof thunlichst in den Mittelpunkt der Stadt zu bekommen; neuerdings aber, seit etwa zehn Jahren, gewinne die Meinung immer mehr Anhänger, daß es Alles in Allem doch häufig besser sei, die Bahnhöfe aus dem engen Centrum der Städte auszulösen. Die Gründe lägen einmal darin, daß den Entfernungen durch die Gelegenheit zu billiger Fahrt eine geringere Bedeutung zukomme, und dann, daß man es eben bei aller Voraussicht nicht immer vermeiden könne, daß die Bahnhöfe von den umliegenden Gebäulichkeiten allzu sehr eingeengt, nicht mehr erweiterungsfähig und mit der Zeit weniger betriebssicher würden. Für unser Vorgehen mit dem Karlsruher Bahnhof hätten wir gute Vorbilder. Der Minister verweist auf Frankfurt, Düsseldorf und Lübeck. Es sei ja richtig, daß an anderen Orten große Bahnhofsombauten mit Verlegung des Bahnhofs im Centrum vorgenommen worden seien. So z. B. in Köln, aber gerade die Erfahrungen mit Köln seien für ihn ein Grund zu besonderer Vorsicht gewesen. Dort habe man in der Stadt einen wahren Mutterbahnhof erstellt; als aber der Aufschwung in den 90er Jahren eingesezt habe, habe der Bahnhof sich bald als viel zu klein erwiesen und jetzt stehe die Verwaltung vor der Frage, ob der Bahnhof nicht doch noch, trotz der angewendeten Millionen, nachträglich vor die Stadt hinaus gelegt werden müsse. Hätten wir den Karlsruher Bahnhof an seiner jetzigen Stelle höher gelegt, so hätte er sich wahrscheinlich schon in 10, spätestens 20 Jahren, als zu eng erwiesen, und dann hätte man doch den Bahnhof vor die Stadt hinaus verlegen müssen und die früheren Aufwendungen wären vergeblich gewesen. Der Herr Vorredner habe unter Hinweis auf die Kosten des Dresdener Bahnhofs gemeint, es dürfe bei der Karlsruher Bahnhofsfrage auf den Geldpunkt nicht ankommen — eine Bemerkung, die mit seiner (des Vorredners) sonstigen Auffassung in Finanzsachen nicht recht übereinstimme. Er (der Minister) hätte sich geäußert, Millionen mehr anzufordern, wo mit weniger Mittel das Interesse des Staates und der Stadt gewahrt werden könne.

Was nun die befürchteten Nachteile der Verlegung anlangt, so falle zunächst die Entfernung nicht so sehr ins Gewicht. Nennlich verhalte es sich auch mit der Entwerfung der Liegenschaften. Er werde zwar für das Eintreten einer Entwerfung als Gewährsmann angeführt auf Grund einer Äußerung, die er von vier Jahren her gethan habe. Damals aber habe es sich um die Frage der Erstellung eines Bahnhofs bei Weiertheim gehandelt, der nicht in die gleiche Nähe der Stadt zu liegen gekommen wäre. Die Entwerfung einzelner Grundstücke werde sich allerdings nicht ganz vermeiden lassen; daß dieselbe aber 20 bis 30 Prozent betragen solle, könne er unmöglich glauben. Das Ministerium habe Erhebungen angeestellt, ob etwa jetzt schon eine Entwerfung von Grundstücken eingetreten sei, ein bejahendes Ergebnis hätten diese Erhebungen nicht gehabt. Es sei auch bezeugt worden, in Frankfurt sei durch die Verlegung des Bahnhofs eine Werthverminderung von Liegenschaften im Innern der Stadt eingetreten; nach Mittheilung von zuständiger Seite seien diese Angaben unzutreffend.

Wenn der Herr Vorredner darauf abgehoben habe, daß er (der Minister) vor vier Jahren sich gegen eine Verlegung des Bahnhofs ausgesprochen habe, so wolle er bemerken, daß es sich damals nur um drei Projekte gehandelt habe, um das Projekt der Ueberführung, der Höherlegung und der Erstellung eines Kopfbahnhofs bei Weiertheim, durch den unsere Linien verschlechtert worden wären. Unter den damals vorliegenden Verhältnissen habe er allerdings erklärt, auf eine Verlegung nicht eingehen zu können.

In der Frage, ob eine Höherlegung ohne Erstellung eines Kopfbahnhofs möglich sei, habe er sich auf seine Sachverständigen verlassen müssen, die die Nichterstellung eines Kopfbahnhofs für betriebsgefährlich bezeichnet hätten. Auf diesem Standpunkt seien sie auch bei nochmaliger Prüfung, welche durch die Ausführungen des Herrn Oberbau- und Baumeister veranlaßt worden seien, stehen geblieben. Unter diesen Umständen könne man ihm gewiß keinen Vorwurf machen, wenn er die Verantwortung für die Höherlegung des Bahnhofs ohne Erstellung eines Kopfbahnhofs nicht übernehmen wolle. Das Eisenbahngesetz in Heidelberg sei für die Entscheidung nicht von Einfluß gewesen; schon vor jener Katastrophe sei auf dem letzten Landtag die Entscheidung gefallen.

Der Minister drückt zum Schluß seine Ueberzeugung dahin aus, daß die Verlegung des Bahnhofs jedenfalls im staatlichen Interesse läge, und daß auch vom Standpunkt der städtischen Interessen die zu erwartenden Vortheile weitans die Nachteile überwiegen würden.

Geh. Rath Frhr. v. Neubronn bespricht zunächst die Frage, ob in der Bewilligung der ersten Rate eine definitive Entscheidung in der vorliegenden Bauangelegenheit ergangen sei. Er hält es für richtig, wenn der Herr Staatsminister ausgeführt habe, daß nach einer konstitutionellen Uebung mit der Bewilligung der ersten Rate für ein Projekt auch das Projekt selbst genehmigt sei. Dies komme hier aber nicht in Betracht. Bei der Bewilligung jener ersten Rate habe man im anderen hohen Maße Vorbehalte gemacht, daß nochmalige Prüfungen über das Projekt vorgenommen werden sollten und damit vorausgesetzt, daß die endgültige Entscheidung erst auf dem nächsten Landtage erfolgen solle. Diese nochmalige Prüfung sei nunmehr erfolgt und jetzt auch die endgültige Entscheidung gefallen. Redner kann diese Entscheidung nur bedauern, wird aber trotzdem dem Budget zustimmen.

Bis jetzt sei wenig besprochen worden, warum überhaupt eine Neuverlegung in den Bahnhofsverhältnissen eintreten sollte. Den Grund hierzu ersieht Redner nicht in dem Bedürfnis nach mehr Raum, sondern in dem Bestehen von Bahnübergängen, die sehr störend und mit Uebelständen verbunden seien. Die Uebelstände hätte man auf eine sehr einfache Weise durch Ueberführungen beseitigen können und es wäre nicht nötig gewesen, das vorliegende mit schweren Schädigungen der Mittel- und Altstadt verbundene Projekt aufzustellen und zu genehmigen. Verfolge man die geschichtliche Entwicklung, so ergebe sich, daß die Generaldirektion im Jahre 1895 für die Höherlegung des Bahnhofs war; als dann 1898 die Stadtverwaltung sich für das Projekt einer Höherlegung des Bahnhofs entschied, stand die Eisenbahnverwaltung auf dem Standpunkt eines Ueberführungsprojekts. Weder die Eisenbahnverwaltung, noch der Stadtrat wollte von ihrem Standpunkte abgehen und hieraus entwickelte sich ein Antagonismus zwischen dem Minister und der Stadt und „da keiner wollte leiden, daß der eine siegt von beiden, siegte keiner von den beiden“ und es sei das Verlegungsprojekt ausgedacht worden. So etwas stehe bedauerlicher Weise in der Situation. Redner steht auf dem Standpunkt, daß es am einfachsten und gerechtesten gewesen wäre, die vorhandenen Uebelstände in erster Reihe

durch eine Straßenüberführung oder in zweiter Linie durch die Höherlegung herbeizuführen.

Herr Geh. Rath Dr. Engler habe mit Recht darauf hingewiesen, daß der Herr Minister in früheren Äußerungen sich gegen eine Verlegung des Bahnhofs ausgesprochen habe; er (Redner) könne nicht erkennen, inwieweit diese Äußerungen nur im Zusammenhang mit dem damaligen Projekt der Errichtung einer Kopfstation bei Weiertheim gethan worden sein sollen. Es sei in jenen Ausführungen davon gesprochen worden, daß durch die Verlegung der Stadtgarten, „die Lunge von Karlsruhe“, zerstört, daß eine Umverteilung aller Werthe eintrete, eine tolle Spekulation eröffnet werde. Für den Eintritt dieser Folgen werde es aber doch gleichgültig sein, ob ein Bahnhof als Kopfstation oder Durchgangsstation außerhalb der Stadt errichtet werde. Was speziell den Stadtgarten anlangt, so sei er fest überzeugt, daß, wenn der Bahnhof an die in Aussicht genommene Stelle verlegt werde, der Stadtgarten eingehen werde. Die Eisenbahnverwaltung könne aber doch nicht dazu da sein, von den wenigen Reizen der Stadt einen nach dem anderen zu ruinieren. Durch den Westbahnhof sei in das Wäldchen zwischen Grünwinkel und Weiertheim, durch den Güterbahnhof in den Durlacher Wald eingegriffen worden und jetzt solle der Stadtgarten an die Reihe kommen. Wenn das so fortgehe, werde Karlsruhe eine öde Stadt, eine Stadt des Windes, Staubes und der Hitze, ohne ein Fleckchen zur Erholung von des Tages Mühen. Ihm könne das einerlei sein, bis der neue Bahnhof fertig sei, daure es noch mindestens acht Jahre und er hoffe, seine definitive Abreise von Karlsruhe noch vom alten Bahnhof aus bewerkstelligen zu können. Den Bahnhof ohne zwingenden Grund nach dem Lauterberg zu verlegen, sei eine groteske Idee, über die man sich später noch wundern werde. Es sei aber die Möglichkeit da, sich die Sache noch einmal gründlich zu überlegen; sie sei keineswegs spruchreif und man habe daher allen Grund, sich noch an berühmte Sachverständige zu wenden. Eilig sei die Entscheidung nicht.

Das Projekt der Verlegung sei aber auch nicht das Billigste von den vorgelegten Projekten; seine Kosten seien dadurch heruntergebrückt worden, daß man den Werth des freiverwendbaren Geländes sehr hoch eingeschätzt habe.

Daß eine Entwerfung von Gelände durch die Verlegung eintreten werde, sei zugegeben worden und gerade diese Schädigung materieller Interessen erkläre die Festigkeit der Agitation gegen die Verlegung. Von Verlegung wohlworbener Rechte könne natürlich keine Rede sein; aber es bildeten sich doch in jeder Stadt Stadttheile mit bestimmt ausgeprägtem Charakter und jeder, der in einem solchen Stadttheil Wohnung nehme, gehe davon aus, daß dessen Charakter nicht ohne Noth geändert werde. Wenn man wissen wolle, ob durch die geplante Verlegung wirtschaftliche Interessen gefährdet werden, solle man sich doch nur einmal nach den Geländepreisen erkundigen. Ein Beweis für die Unsicherheit der Geschäftslage dürfte auch der allbekannte Umstand sein, daß es der Civilliste bis jetzt nicht gelungen sei, einen Käufer für das Palais am Rondellplatz mit seinen Grundstücken zu finden. Um solche Schädigungen, wie sie durch die Verlegung eintreten werden, herbeizuführen, müßten andere Gründe vorliegen, müßte festgestellt sein, daß der gewollte Zweck absolut nicht anders zu erreichen sei.

In dem Berichte der Budgetkommission der Zweiten Kammer sei nun ein Trost ausgesprochen, von dem er bezweifle, daß er eine heilende Wirkung haben werde. Es sei dort die zuverlässige Erwartung ausgesprochen, daß die von den Petenten befürchteten Schädigungen nicht in dem angenommenen Umfange eintreten werden. Die Entwicklung der Dinge vollziehe sich seines Wissens mit Naturnotwendigkeit und es sei nicht zu erwarten, daß sie vor der zuverlässigen Erwartung der Budgetkommission Halt machen würde. Auch er sei, wie Herr Geh. Rath Engler, der Ansicht, daß Karlsruhe in dieser Sache mangelhaft vertreten gewesen sei. Gätte man die Durchführung des Höherlegungsprojektes nicht erreichen können, dann hätte man sich auf dem Standpunkt des Ministeriums stellen sollen, man hätte dann vermeiden, daß die Kosten der Aufspitzung der Sache von den Bewohnern der Alt- und Mittelstadt zu tragen wären, denen dadurch ein Unrecht zugefügt werde, dessen Stachel noch lange nachwirken werde. Ganz berechtigt sei das Verlangen, daß die Angelegenheit durch in Deutschland anerkannte Sachverständige nochmals geprüft werde; es sei dies Verlangen insbesondere bei der sich widersprechenden Haltung des Ministeriums begründet. Wenn dann auch diese berühmten und unabhängigen Sachverständigen die Verlegung als das einzig vernünftige erklärt haben werden, dann werden sich wohl alle Beteiligten in das Unvermeidliche leichter schicken. Wenn aber die Regierung ohne weiteres Gutachten trotz der vorhandenen Widersprüche das Verlegungsprojekt ausführt, dann

werde sie für sich nicht in Anspruch nehmen können, alles gethan zu haben, was ihr möglich gewesen wäre.

Generaldirektor der Großh. Staatsbahnen Staatsrath Eisele: Den Berechnungen des Herrn Oberbau- und Baumeister, auf welchen Werth die Zeit zu veranschlagen sei, die durch die weitere Entfernung des neuen Bahnhofs aufgewendet werden müsse, sei eine gewisse Berechtigung nicht abzuspochen. Aber es frage sich, ob die den Berechnungen zu Grunde gelegten Faktoren richtig seien. Nach Baumeister betrage die durchschnittliche Mehrentfernung zum Bahnhof gegenüber jetzt 800 m, die Generaldirektion sei bei ihren Berechnungen nur auf etwa 600 m gekommen. Redner will einige Punkte hervorheben, die als Stützpunkte angenommen seien zwischen den Entfernungen zum jetzigen und künftigen Bahnhof vom Innern der Stadt aus; vom Marktplatz zum jetzigen Bahnhof betrage die Entfernung 750 m, nach dem neuen Bahnhof würde sie betragen 1753 m, erheblich anders sei das Verhältnis beim Karlsthor, dort sei es 960 : 1530, vom Mühlburgerthor ab betrage die Mehrentfernung 620 m, vom Militärhospital ab 300 m; von der Hirschbrücke ab seien die beiden Entfernungen gleich, nach Osten hin würden die Mehrentfernungen wieder größer, vom Durlacherthor ab betrage die Mehrentfernung 1430 m, von der Kreuzung der Durlacherstraße und der Gottesauerstraße ab betrage sie 1000 m und vom Schlachthof aus 690 m. Bei Ermittlung der durchschnittlichen Mehrentfernung müßte aber auch die Dichtigkeit der Bevölkerung an den einzelnen Punkten, die zu Grunde gelegt würden, und — was kaum festzustellen sei — das Reisebedürfnis mit in Betracht gezogen werden. Im ganzen werde die Mehrentfernung nicht so groß sein als sie von Baumeister berechnet worden; dazu komme noch, daß die Entfernungen nach der Verlegung des Bahnhofs infolge der Entwicklung der Stadt die Tendenz haben werden, sich zu verringern, und daß also auch die von der Bevölkerung infolge der Mehrentfernung zu bringenden Opfer sich allmählich verringern.

Herr Frhr. v. Neubronn habe bei seinem geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung der Karlsruher Bahnhoffrage ausgeführt, es habe sich die Generaldirektion noch im Jahre 1895 für die Höherlegung ausgesprochen; er müsse dies entschieden als unrichtig bezeichnen. Die Generaldirektion habe sich nie, weder im Jahr 1895 noch vorher oder nachher für die Höherlegung an der damaligen Stelle erklärt. Ehe Unzulänglichkeiten in den Raumverhältnissen des Bahnhofs sich bemerkbar gemacht hätten, habe man in den 80er Jahren beabsichtigt, die Mißstände der Niveauübergänge durch Ueberführungen zu beseitigen. Schon damals sei aber diesem Projekte seitens des Stadtraths Widerstand geleistet worden. Da die Sache nicht so dringend gewesen sei, daß sofort an den Umbau hätte herangetreten werden müssen, so habe man die Sache unentschieden gelassen und habe sich anders geholfen; insbesondere seien damals die Unterführungen für Fußgänger an der Ettlinger- und Ruppurrerstraße hergestellt worden. Als dann aber auch das Bedürfnis nach Erweiterung des Bahnhofs sich geltend gemacht habe, sei das Projekt der Ueberführung wieder aufgegriffen und daselbe in einer vermehrten und verbesserten Auflage bearbeitet worden. Aber auch diesmal sei dieses Projekt dem entschiedenen Widerstande der Stadt begeben. Dieselbe habe rundweg erklärt, daß sie sich nie und nimmer auf die Ueberführungen einlassen werde und die Höherlegung des Bahnhofs wünschen müsse. Darauf sei die Generaldirektion von dem Ministerium zur eingehenden Äußerung über die von der Stadt angestrebte Höherlegung des Bahnhofs veranlaßt worden; sie habe dieselbe aber nicht befürworten können, einmal nicht, weil mit dem Projekte dem vorhandenen Bedürfnisse nicht in wünschenswerther Weise gebiet werde und dann, weil daselbe, wenn in einer späteren Zukunft das Bedürfnis einer abermaligen Erweiterung sich geltend mache, ohne ganz unverhältnismäßige Kosten einer solchen Erweiterung nicht fähig sei. So sei man nothgedrungen zu dem Projekte der Bahnhofverlegung gekommen, das betriebstechnisch die größten Vortheile biete und sich zudem als das Billigste erweise.

Ueber die Möglichkeit der Höherlegung ohne Errichtung eines Kopfbahnhofs und die Möglichkeit der Schmälerung der Bahnsteige werde sich der Herr Vaudirektor äußern. Die Behauptung, daß der Stadtgarten durch die Verlegung zerstört werde, sei unzutreffend; ein Vorzug der Verlegung des Bahnhofs bestehe vielmehr auch darin, daß der Stadtgarten wie das Weiertheimer Wäldchen unverfehrt bleibe.

(Schluß folgt.)

Verantwortlicher Redakteur: Julius Raß in Karlsruhe.

Central-Güterrechts-Register für das Großherzogthum Baden.

Adelsheim. I. 574. In das Güterrechtsregister dahier Band I wurde heute eingetragen: Seite 115: Reichert, Emil, Landwirth in Reibstadt und dessen Ehefrau Marie geb. Stahl. Nr. 1. Durch Ehevertrag vom 11. Juni 1902 ist die allgemeine Gütergemeinschaft gemäß §§ 1437 ff. B. G. B. vereinbart.

Adelsheim, den 25. Juni 1902. Großh. Amtsgericht.

Adelsheim. I. 665. In das Güterrechtsregister dahier Band I wurde heute eingetragen:

Seite 116: Vinder, Otto, Gastwirth in Oberburten und Philomena geb. Herbert.

Nr. 1. Durch Ehevertrag vom 19. Juni 1902 ist die Errungenschaftsgemeinschaft des bürgerlichen Gesetzbuchs festgesetzt.

Adelsheim, den 30. Juni 1902. Großh. Amtsgericht.

Wühl. I. 690. Nr. 9269. Zum diesseitigen Güterrechtsregister Band I wurde eingetragen:

Seite 182: Gams, Benedikt, Landwirth in Steinbach und Luise geb.

Seite 183: Friedmann, Wilhelm, Landwirth in Zell und Theresia geb. Veltan. Die Eheleute haben mit Vertrag vom 4. Juni d. J. als maßgebendes Güterrechtsverhältniß die Errungenschaftsgemeinschaft des B. G. B. §§ 1519 bis 1548 gewählt.

Seite 184: Zimmer, Alois, Land-

wirth in Ottersweier und Maria Anna Bauer. Die Eheleute haben mit Vertrag vom 17. Mai d. J. als maßgebendes Güterrechtsverhältniß die Errungenschaftsgemeinschaft des B. G. B. §§ 1519 bis 1548 angenommen.

Seite 185: Weß, Mathäus, Säger in Büßlerthal und Eva geb. Schmurr. Die Eheleute haben mit Vertrag vom 23. Juni d. J. unter Aufhebung des seither zwischen ihnen bestandenen Güterrechtsverhältnisses die Gütertrennung gemäß §§ 1426 ff. B. G. B. vereinbart.

Seite 186: Gertle II., Anton, Landwirth in Ilm und Helena geb. Mit Ehevertrag vom 9. Juni 1902 wurde die Errungenschaftsgemeinschaft nach den Regeln des B. G. B. §§ 1519 ff. vereinbart.

Seite 187: Gutz, Johann Baptist, Müller in Ottersweier, und Maria geb. Koch. Die Eheleute haben mit Vertrag vom 23. Juni d. J. als maßgebendes Güterrechtsverhältniß die Errungenschaftsgemeinschaft des B. G. B. §§ 1519 bis 1548 erwählt.

Wühl, den 26. Juni 1902. Großh. Amtsgericht.

