

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

225 (5.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 114. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 225.

Karlsruhe, 5. Juli 1906.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

114. öffentliche Sitzung am Dienstag, den 3. Juli 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung
 - a. des Gesetzentwurfs zur Abänderung des Gesetzes, die Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches betr. (der Ersten Kammer vorgelegt);
 - b. des Gesetzentwurfs, die Kirchensteuern betr. (Drucksache Nr. 72).
2. Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1906 und 1907 (Spezialdiskussion) samt einschlägigen Petitionen (Seite 18 ff., 58 ff., 61 ff., 73 ff., 77 ff., 80 ff., 82 ff., 84 ff., 88 ff., 110 ff. des Kommissionsberichts) — Drucksache Nr. 15 —. Berichterstatter: Abg. Pfefferle.

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marschall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Baudirektor Wasmer, Betriebsdirektor Engler, Oberregierungsrat Henn.

Präsident Dr. Wilkens eröffnet die Sitzung um 8 Uhr 50 Min. vormittags und stellt zunächst im Anschluß an die gestrige Sitzung fest, daß die Abgg. Brodmann und Hilbert, die bei der Abstimmung über die Volksschulvorlage nicht anwesend waren, entschuldigt gefehlt haben.

Es ist eine Interpellation, unterzeichnet von den Abgg. Obkircher, Dr. Binz, Pfefferle, Wittum, Dr. Blantenhorn, Rohrhurst, Mayer-Mannheim und Muser eingelaufen, die folgendermaßen lautet:

„Die Unterzeichneten ersuchen die Großh. Regierung um Auskunft darüber, welche weiteren Tatsachen ihr in Bezug auf die Einführung von Schiffsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen, insbesondere auf dem Rheine, seit dem 15. Januar 1906 — dem Verhandlungstag der Interpellation der Abg. Wittum und Gen. im gleichen Betreff — bekannt geworden sind.“

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Auf Antrag des Abg. Fehrenbach werden der Gesetzentwurf unter Ziffer 1a der Tagesordnung der Kommission für Justiz und Verwaltung und der Gesetzentwurf unter Ziffer 1b der Tagesordnung der bestehenden Kommission für den Gemeindebesteuerungsgesetzentwurf zugewiesen.

Hierauf wird die Spezialberatung zu Ziffer 2 der Tagesordnung fortgesetzt.

Die Diskussion über die auf den Karlsruher Bahnhof bezüglichen Positionen nämlich (unter Ausgaben Titel III Stationen) § 29: Karlsruhe, Verlegung der Personenbahnhofs, IV. Teilforderung 1 000 000 Mk.; § 30: Karlsruhe, Erweiterung der Hauptwerkstätte, III. und letzte Teilforderung, 672 000 Mk.; § 31: Karlsruhe, Verlegung der Betriebswerkstätte, III. Teilforderung, 500 000 Mk.; § 32: Ettlingen, Umbau der Güterhalle und Erweiterungsarbeiten, 72 700 Mk. wird miteinander verbunden.

Zu § 29 cit. liegt ein Antrag vor, unterzeichnet von den Abgg. Dr. Binz, Rohrhurst, Mayer-Mannheim, Dr. Heimbürger, Kolb, Dr. Frank, Schmundt, Obkircher, Fröhlich, Gierich und Neß, und dahin lautend:

„Das Hohe Haus wolle an Stelle der Ziffer 2 des Antrags der Budgetkommission auf Seite 66 des Berichtes beschließen, daß das von der Großh. Regierung zur Ausführung vorgeschlagene Stürzenacker'sche Projekt für das Aufnahmsgebäude des Personenbahnhofs Karlsruhe genehmigt werde.“

Das Wort erhält zunächst der Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Die verschiedenen Verhältnisse, die bei der Beratung dieser Budgetpositionen innerhalb der Kommission zur Sprache gebracht worden sind, habe ich in meinem Berichte eingehend behandelt, so daß ich darauf verweisen kann.

Ich will nur die vier Punkte, die bei § 29 zu Beschlüssen geführt haben, noch einmal ganz kurz hervorheben.

Was die eine Hauptfrage, die finanzielle Frage, betrifft, so hat diese Budget-Anforderung infolge der zunehmenden Pläne und der dazu vorgelegten Kostenanschläge, die jetzt einen erheblich größeren Umfang an-

genommen haben und einen namhaft höheren Gesamtkostenaufwand erheischen, zu mehrfachen Bedenken Anlaß gegeben. Allein diese Verhältnisse wurden mit der Großh. Regierung eingehend besprochen und fanden die nunmehrigen Mehrkosten in den Mehrkosten für Gelände, in der Erhöhung der Preise der Arbeitslöhne und Materialien und insbesondere in dem großen Umfang der Anlage selbst ihre Begründung.

Es sind dann zwei Petitionen aus Anlaß dieser Mehrkosten eingelaufen, und zwar von den Bürgervereinen der Altstadt und der Oststadt. In diesen Petitionen wird verlangt, es möge deshalb, weil der Bahnhof an der neuen Stelle jetzt weit größere Kosten verursachen würde, als damals angenommen wurde, wo die Verlegung gutgeheißen wurde, auf das alte Projekt zurückgegangen werden, nämlich: entweder den jetzigen Bahnhof höher zu legen, oder aber, wenn das nicht ginge, das früher geplante Straßenüberführungsprojekt durchzuführen.

Die Budgetkommission hat natürlich auch diese Frage eingehend erörtert. Die Großh. Regierung gab uns eine Darstellung über den wirklichen Sachverhalt bezüglich der Mehrkosten, die im Bericht abgedruckt ist, und konnte die Kommission nicht zu der Meinung kommen, daß angesichts der schon aufgewandten großen Kosten und Vorbereitungen diese Frage noch einer weiteren Erwägung bedürfe, die Verlegung vielmehr schon auf dem vorletzten Landtag als eine endgültige beschlossen worden sei. So ging also die Mehrheit der Kommission auf diese Vorschläge der Petenten nicht ein und stellte den Antrag, daß mit der Genehmigung der jetzigen Teilanforderung auch gleichzeitig diese Petition als erledigt betrachtet werden solle: Bei der Abstimmung wurde die Petition mit 14 gegen 2 Stimmen als erledigt erklärt und die Teilanforderungen mit 15 gegen 1 Stimme genehmigt.

Zusammenhängend mit diesen Erörterungen war eine längere Auseinandersetzung über die Frage des Fassadenbaues für das Aufnahmsgebäude. Bekanntlich hat die Großh. Regierung auf Veranlassung der Kammer ein Preisanschreiben für den Fassadenbau des Aufnahmsgebäudes erlassen. Beim Preisgericht waren auch Mitglieder der Großh. Eisenbahnverwaltung als Preisrichter vertreten. Die preisgekrönten Projekte wurden seinerzeit ausgestellt, und wir hatten Gelegenheit gehabt, dieselben einzusehen. Nachträglich hat die Großh. Regierung der Kommission mitgeteilt, daß das Stürzenacker'sche Projekt als das nunmehr vorgeschlagene zu betrachten sei, und später hat uns die Großh. Regierung auch noch einen Kostenanschlag vorgelegt, der allerdings nicht speziell für dieses Projekt ausgearbeitet ist, sondern für das Projekt der Großh. Generaldirektion, die selbst auch ein Projekt ausgearbeitet hat. Dazu wurde mitgeteilt, daß das Stürzenacker'sche Projekt billiger herauskomme, als das Projekt der Generaldirektion, und daß der Kostenanschlag für das letztere Projekt auch für die Bemessung der voraussichtlichen Kosten für das Stürzenacker'sche Projekt zugrunde gelegt werden könne. Nach diesem Kostenanschlag sind allerdings auch die Kosten für das Aufnahmsgebäude größer, als seinerzeit beim Preisanschreiben angenommen war. Es war damals eine Summe von 1 100 000 M. vorgesehen, während jetzt die Kosten wohl etwa 1 500 000 M. betragen werden. Allein, wie die Großh. Regierung nachgewiesen hat, sind noch eine ganze Reihe von weiteren Ausführungen im jetzigen Projekt mit enthalten, die seinerzeit beim Preisanschreiben ausgeschlossen waren.

In der Budgetkommission wurde diese Sache auch eingehend besprochen. Es kam schließlich zur Beschlußfassung und die Abstimmung ergab, daß eine Majorität

von 8 gegen 7 Stimmen bei einer Stimmenthaltung das Projekt ablehnte. Es wurde dementsprechend ein Schlußantrag der Kommission ein Vorbehalt in dem Sinne gemacht, daß die Großh. Regierung bei der Sachlage dem nächsten Landtag ein neues Projekt vorlegen soll. Die Kommissionsmehrheit will damit möglichst billige Ausführung des Aufnahmsgebäudes zielen.

Eine weitere Angelegenheit, die dann noch die Budgetkommission beschäftigt hat, war eine Petition von Bulach. Seinerzeit, als die strategische Bahn nach Rübshoog gebaut worden ist, hat man in Beierthum eine Personenhaltestelle errichtet, die natürlich auch für Bulach ihre Annehmlichkeit hat. Es ist aber nun nach den Plänen vorgesehen, daß die Personenhaltestelle bei Erstellung des Personenbahnhofs Karlsruhe an der neuen Stelle eingehen soll, weil die Bauverhältnisse solches erfordern. Der Gemeinderat Bulach hat nun petitioniert, daß an einer anderen Stelle der strategischen Bahn für Bulach ein neuer Personenhaltepunkt errichtet werden möge und daß man womöglich auch eine Güterabfertigungsstelle einführen solle. Die Großh. Regierung hat diese beiden Wünsche abgelehnt. Sie hat einmütig darauf hingewiesen, daß die Entfernungen nach dem neuen Personenbahnhof Karlsruhe keine solchen seien, daß ein Haltepunkt unbedingt erforderlich sei; sie aber andererseits, was die Güterabfertigungsstelle belangt, doch durchblicken lassen, daß sie nicht abgeneigt sei, später auf diesen Wunsch einzugehen, wenn auch einer ganz anderen Stelle, und zwar an der Güterbahn am dem Westbahnhof. Es ist also die Möglichkeit vorhanden, daß der Gemeinde Bulach in dieser Richtung später noch entgegenkommen werden kann. Budgetkommission konnte sich nach den Darlegungen der Großh. Regierung nicht davon überzeugen, daß der vorgeschlagene Personenhaltepunkt dringend notwendig und war der Ansicht, daß die Petition mit der Genehmigung der jetzigen Anforderungen des Budgets ebenfalls erledigt zu betrachten wäre.

So kam die Kommission zu dem Schlußantrag: „Das Hohe Haus wolle:

1. die im Budget eingestellte Teilforderung von 1 000 000 M. nach Maßgabe der vorgelegten Projekte und Kostenvoranschläge genehmigen;
2. dazu aussprechen, daß mit den genehmigten Mitteln die Bauarbeiten beginnen können, daß aber diese Genehmigung nicht auch auf das vorgelegte Projekt für das Aufnahmsgebäude, welches dem nächsten Landtag ein neues Projekt unterbreiten ist, bezieht;
3. die eingelaufenen Petitionen
 - a. des Gemeinderats Bulach,
 - b. der Bürgervereine der Altstadt und der Oststadt mit der Genehmigung der Budgetanforderung für erledigt erklären.“

Nunmehr ist ein Abänderungsantrag eingereicht worden und es wird sich im Schlußwort Gelegenheit geben, diese Sache zurückzukommen.

In der Beratung über die genannten Budgetpositionen (§§ 29–32) sowie in Verbindung damit ist den Antrag Dr. Binz und Gen. erhält zunächst Wort:

Abg. Dr. Binz (natl.), zugleich zur Begründung Antrages Dr. Binz und Genossen, das Stürzenacker'sche Projekt betreffend: Von den vorliegenden Budgetpositionen betreffen sämtliche Teilforderungen. Es ist in früheren Landtagen, wie Sie aus der Begründung über diese Positionen schon verhandelt worden. Was

Erweiterung der Hauptwerkstätte betrifft und die Verlegung der Betriebswerkstätte, so hat sich irgend welches Bedenken nicht ergeben, die Forderungen sind einmütig in der Budgetkommission genehmigt worden. Dazu ist also etwas weiteres nicht zu bemerken.

Eine längere Diskussion hat lediglich die Teilforderung von einer Million für die Verlegung des Personenbahnhofs hervorgerufen. Die Verlegung des Karlsruher Personenbahnhofs, die Errichtung eines neuen Bahnhofs an der bekannten Stelle, hat nun schon eine Reihe von Landtagen beschäftigt. Die Frage, ob es zweckmäßig und notwendig erscheine, einer Verlegung des Personenbahnhofs näherzutreten, ist eingehend schon auf dem Landtag 1900 verhandelt worden. Das Ergebnis der damaligen Verhandlungen war, daß das hohe Haus u. die Grob. Regierung die Verlegung beschlossen haben, es wurde auch eine bezügliche Teilforderung in das Budget eingestellt und bewilligt. Auf 3 Landtagen also sind die einschlägigen Fragen immer wieder erörtert worden. Es ist das nicht zu verwundern, denn auch in der Bürgerschaft Karlsruhe waren und sind die Meinungen über die Richtigkeit einer Verlegung des Personenbahnhofs geteilt. Aber die Zweite Kammer ist immer nach Erörterung aller Gründe für und wieder zu dem Ergebnis gelangt, daß die Erstellung des Bahnhofs an der von der Gr. Regierung in Aussicht genommenen Stelle das Zweckmäßige, das Notwendige sei.

Man könnte nun von vornherein die Frage aufwerfen, ob es denn überhaupt anständig erscheint, nach dem 3. Landtage sich mit der Frage beschäftigt und sie prinzipiell erledigt haben, nun auf dem vierten Landtage nochmals von vorne anzufangen. Ich gehöre zu denjenigen, die von Anfang an der Verlegung des Bahnhofs ablehnend gegenüber standen. Ich will auf die Gründe im einzelnen nicht eingehen, nur im allgemeinen anführen, daß nach meiner Ueberzeugung an die Verlegung eines Bahnhofs, zumal in einer großen Stadt, um den sich im Laufe der Jahre eine Anzahl gewichtiger wirtschaftlicher Interessen agglomiert haben, nicht ohne Not heran getreten werden soll, weil dadurch eine Verschiebung der Interessen erfolgt, eine Schädigung wohl erworbener Rechte. Ich gehe jetzt aber auf erledigte Dinge, so möchte ich sie nennen, nicht mehr ein, und ich sehe sogar nicht an, zu sagen, daß, wenn man nun abermals die Frage vom neuem aufrollen würde und etwa zu einem anderen Ergebnis käme, man jetzt ebenfalls bedeutsame Interessen schädigen würde.

Man kann wohl sagen, daß, nachdem drei Landtage die Frage abschließend verhandelt haben, die Karlsruher Einwohnerschaft im Großen und Ganzen als mit einer gegebenen Tatsache gerechnet hat. Es kommt dazu, daß inzwischen auch die Grob. Regierung, auf Grund der Beschlüsse dieses hohen Hauses von den gewährten Krediten Gebrauch machend, Millionen bereits aufgewendet hat, daß Gelände angekauft worden ist auf den in Betracht kommenden verschiedenen Gemarkungen Karlsruhe, Rintheim, Ettlingen und vor allem Beiertheim. Diese Erwerbungen können doch füglich nicht mehr rückgängig gemacht werden.

Dann weiterhin sind Projekte aufgestellt worden, die natürlich auch Geld gekostet haben; und auf Grund eines Beschlusses dieses hohen Hauses ist eine Konkurrenz für sämtliche deutsche Architekten und Ingenieure ausgeschrieben worden. Es hat ein Wettbewerbsstatut ausgeschrieben worden. Wie Sie aus dem Kommissionsberichte sehen, hat sich die deutsche Architektenschaft sehr lebhaft interessiert, es sind 79 Projekte eingeleistet worden, die der Begutachtung des Preisgerichtes unterlegen sind. Sie haben hierüber ausführliche Angaben in dem Kommissionsberichte; auf Seite 124 sehen Sie, wie das Preisgericht zusammengeleitet war:

Oberbaurat Professor Dr. Barth in Karlsruhe, Stadtbaurat Strieder in Karlsruhe, Geh. Oberbaurat Eggert in Berlin, Architekt Prof. Fischer in Stuttgart, Prof. Friedrich v. Thiersch in München, Königl. Baurat Prof. H. Stier in Hannover, Kaiserl. Geh. Baurat Prof. Dr. P. Wallot in Dresden, Geh. Rat Roth, Generaldirektor der Bad. Staatseisenbahnen in Karlsruhe, Baudirektor Wasmser in Karlsruhe, Oberbaurat Ziegler in Karlsruhe, Oberbaurat Gernet in Karlsruhe.

Sie wissen, zu welchem Resultat die Preisrichter gelangt sind. Eine Reihe von Preisen wurde zuerkannt, und wir dürfen wohl als Badener und zumal als Karlsruher mit Befriedigung darauf hinweisen, daß es ein badischer Architekt war, der, als Sieger mit dem ersten Preise gekrönt, aus dem Wettbewerb hervorging, Herr Professor Billing. Einen vierten Preis hat ebenfalls ein badischer Architekt, der Herr Professor Stürzenacker, davongetragen.

Aber auch die Stadt Karlsruhe und ihre Verwaltung hat selbstverständlich ihre Maßnahmen mit Rücksicht auf die Beschlüsse dieses hohen Hauses treffen müssen; es ist inzwischen ein Ortsbauplan festgestellt worden, es sind Straßenzüge festgestellt im Anschluß an die neue Bahnhofsanlage usw., wir haben auch unsere Bemühungen speziell um die Eingemeindung von Beiertheim fortgesetzt. Sie wissen, daß in den letzten Tagen der Karlsruher Bürgerausschuß ebenso wie die Gemeinden Beiertheim, Ruppurr und Rintheim, die nun mehr oder minder an dieser Bahnhofsanlage ebenfalls interessiert sind, einmütig der Vereinigung dieser 3 Gemeinden mit Karlsruhe — vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigung der Landstände — zugestimmt haben. Die Konfiguration, die sich nun ergeben hat, kann wohl auch diejenigen, die von Anfang an einer Verlegung des Bahnhofs unfreundlich gegenüberstanden, mit der heutigen Sachlage ausöhnen.

Im Städtebild von Karlsruhe erscheint als das Natürlichste eine Ausbuchtung, eine Erweiterung der Gemarkungsgrenze gerade auch nach Süden. Es ist ein schmaler Streifen Landes, von Osten nach Westen sich erstreckend, auf den Karlsruhe lange Zeit angewiesen war, insofern eine vom Geschick wenig begünstigte Stadt, als sie auf die Welt gekommen ist ohne eine eigentliche Gemarkung. Im Laufe der Jahrzehnte ist es der Voraussicht und Latkraft unserer Bürgerschaft gelungen, die Mithras, die der Stadt in dieser Hinsicht ursprünglich versagt blieb, zu verschaffen und ihr, Dank auch der Grob. Regierung, eine Gemarkung zu gewinnen, auf der sie nun etwas Ellenbogenfreiheit besitzen wird und sich naturgemäß entwickeln kann.

So sehr ich die Gründe in der Petition des Oststadtvereins und des Altstadtvereins zu würdigen weiß, so glaube ich doch jetzt nicht mehr eine Besürwortung derselben verantworten zu können. Wenn einmal die ersten Schmerzen, wie ich hoffe, bald überwunden sein werden, insbesondere bei entsprechender, den Interessenten der verschiedenen Stadtteile gerecht werdender Ausgestaltung des Betriebes an der neuen Linie, so wird, glaube ich, die Entwicklung für das Ganze keine unerfreuliche sein. Es fragt sich nun weiter, wenn Sie in Uebereinstimmung mit der Budgetkommission der Teilforderung von einer Million zustimmen, ob Sie nicht zugleich auch ihre Zustimmung geben wollen zu dem Vorschlage der Grob. Regierung, das Stürzenacker'sche Projekt zur Ausführung zu bringen.

Darin war die Budgetkommission einig, darüber kann auch ein Zweifel nicht bestehen, daß es dem Landtage zusteht, sich für oder gegen ein von der Grob. Regierung vorgelegtes Projekt auszusprechen. Sache der Regierung ist es natürlich, Vorschläge zu machen, Sache der Landstände ist es, gegebenenfalls Kritik zu üben, und wenn

diese Kritik zu dem Ergebnis führt, daß die Landstände glauben, ein Projekt nicht annehmen zu können, dann ist es Sache der Regierung, eventuell ein anderes Projekt vorzulegen.

Darin werden Sie mir wohl alle zustimmen, daß es durchaus wünschenswert, ja notwendig wäre, hierüber endlich einmal zu einer Beschlußfassung zu gelangen. Allerdings handelt es sich nicht um alle Bauarbeiten, sondern lediglich um das Aufnahme- und Verwaltungsgebäude; und wenn sie die Budgetposition und die Rechnungsaufstellungen sich ansehen, so finden Sie, daß die Summe für das Aufnahme- und Verwaltungsgebäude nur etwa den 30. Teil des Gesamtaufwands ausmachen wird. Es handelt sich also nicht um die finanziell wichtigste Frage bei dieser großen Personenbahnhofsanlage, wenn man sich für das eine oder andere Projekt des Verwaltungs- und Aufnahmegebäudes entscheidet, sondern nur um eine Position von 1 100 000 Mk., während der Bahnhof im ganzen, wie wir ja leider haben feststellen müssen, ca. 30 Millionen kostet — ich spreche nur in ganz runden Zahlen (Heiterkeit). Das ist übrigens ähnlich auch bei den anderen Bahnhöfen, Karlsruhe nimmt also in dieser Beziehung keine Sonderstellung ein, ich verweise auf Offenburg, ich verweise auf Basel, von anderen zu schweigen, um nicht anzustoßen. (Heiterkeit.) Es könnte wohl die Frage aufgeworfen werden, ob nicht die Gröhh. Regierung mit der Verwendung der bereits bewilligten Mittel von 10 Millionen und der jetzt weiter eingestellten 1 Million auch ohne Festlegung des Projektes für das Aufnahmegebäude bis zum nächsten Landtag durchkommen könnte. Wir wünschen aber doch, daß auf diesem Gebiete rascher, als es bisher der Fall war, vorgegangen werde. Es sind berechtigte Klagen laut geworden, auch im hiesigen Bürgerausschuß, und zwar von Vertretern aller Parteien — es ist dies natürlich keine Parteisache — über den langsamen Fortgang der Sache. Wir haben doch auch schon einen Billigkeitsanspruch darauf, daß die Arbeiten nicht weiterhin verzögert werden dadurch, daß man die Frage der Ausführung eines bestimmten Projektes noch offen läßt, obgleich eine ganze Anzahl von Projekten ausgearbeitet ist, wir also wahrhaftig eine reichliche Auswahl haben. Ich mache auch darauf aufmerksam, daß, wenn das Projekt des Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes nicht feststeht, jedenfalls auch an die Ausführung der Erdarbeiten nicht oder nicht in allen Teilen herangetreten werden kann. Die Art der Ausführung des Projektes des Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes bedingt auch die Art der Ausführung der Erdarbeiten, das ist bei anderen Gelegenheiten schon hervorgehoben worden.

Ich bin selbstverständlich auch der Meinung, daß für die Art der Ausführung der gesamten Anlage die Interessen unserer Eisenbahn entscheidend sein müssen. Die Städte, in deren Bereich solche Bahnhöfe zu liegen kommen, haben auch keinen Anspruch darauf, daß die ihrem speziellen Interesse entspringenden Wünsche in der Art der Ausstattung und Ausführung solcher Eisenbahnhäuten auf Kosten der Allgemeinheit Berücksichtigung finden. Wenn sie über das Bedürfnis der Eisenbahnverwaltung hinausgehende besondere Wünsche haben, so erscheint es prinzipiell durchaus gerechtfertigt, sie mit entsprechenden finanziellen Leistungen zu den Bauten heranzuziehen. (Abg. Herrg: Bravo!) Aber wie liegt die Sache hier und wie liegt sie im allgemeinen? Wir haben in der Budgetkommission den Standpunkt vertreten, daß die Gröhh. Regierung die Bahnbauten ausführen solle nach den Bedürfnissen des Betriebs. Wir haben allerdings die weitere Forderung daran geknüpft, daß bei solchen Bauten, wie Aufnahme- und Verwaltungsgebäude, wo auch die Eisenbahnverwaltung doch auf eine gewisse Repräsentation zu

achten hat, nicht ohne Not die ästhetischen Gesichtspunkte mißachtet werden. Es kann schon, künstlerisch schön, vornehm, schlicht gebaut werden, ohne daß größere Kosten entstehen.

Von diesem Gesichtspunkt aus — und für die Residenz darf dies wohl einige Beachtung, wenn irgendwo, in Anspruch nehmen — hat auf früheren Landtagen schon das Hohe Haus für solche Projekte die Eröffnung von Konkurrenz unter den deutschen Architekten in Aussicht genommen. Wir haben uns damals dahin verständigt, daß die Herren Architekten und Ingenieure im Eisenbahnbau die ohnedies so außerordentlich in Anspruch genommen sind, füglich die Ausarbeitung solcher Projekte zum Teil abgenommen werden kann, und daß es auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung gelegen ist, eine Konkurrenz zu eröffnen, um so von dem Guten, das geboten wird, das Beste auswählen zu können. Wir haben den Standpunkt vertreten, daß bei der Feststellung der Konkurrenzbedingungen der finanzielle Gesichtspunkt nicht zurücktreten darf, daß vielmehr eine bestimmte Limite in Bezug auf den Kostenaufwand vorzuschreiben sei. Dieser Anforderung hat die Gröhh. Regierung, wie wir aus dem Kommissionsbericht ersehen, durchaus entsprochen. Es ist nicht ein Maximum des Kostenaufwandes, gewiß nicht allzu hoch bemessen, von der Gröhh. Regierung vorgegeben worden in jenem Preisausschreiben, nämlich von 1 100 000 Mark, sondern es ist auch die Beifügung eines Kostenvoranschlages, eines „revisionsfähigen“ Kostenvoranschlages verlangt worden. Die Architekten, die sich an der Konkurrenz beteiligten, haben diese Kostenvoranschläge ihren Plänen auch beigelegt.

Nun weiß ich wohl, daß sich ein gewisser Widerstand gegen den Gedanken der Eröffnung von Konkurrenz auf diesem Gebiete geltend gemacht hat. Diese Widerstände sind bis heute noch nicht überwunden, ich gehe mich aber der Hoffnung hin, daß die große Majorität dieses Hauses jene Bedenken gegen die Einrichtung von Wettbewerben heute ebensowenig teilen wird, wie das vor früher der Fall war. Ich würde ohne weiteres den Bedenken beitreten, wenn es wahr wäre, was vielfach behauptet worden ist, daß die Eröffnung solcher Konkurrenz uns statt Ersparnissen Mehrausgaben bringen würde. So unpraktisch sind unsere Künstler denn doch nicht, und zumal die Architekten und Ingenieure, die doch im praktischen Leben stehen, und die überall auch mit Geldmitteln zu rechnen haben bei der Ausarbeitung ihrer Projekte. Die vorliegende Konkurrenz hat dann auch in der Tat zu einem befriedigenden Ergebnis geführt, nicht nur insofern, als eine große Reihe von außerordentlich interessanten und bedeutenden Arbeiten eingeleistet worden ist, sondern auch weil ein großer Teil der Arbeiten finanziell sich durchaus günstig stellt. Dies gilt insbesondere von dem Stürzenacker'schen Projekt, dessen Ausführung die Gröhh. Regierung in Vorschlag bringt, und das gegenüber dem Kostenvoranschlag nicht nur keine Mehrkosten verursacht, sondern nach der eigenen Erklärung der Gröhh. Regierung 87 000 Mk. weniger kostet als das von der Gröhh. Generaldirektion aufgestellte Projekt.

Vielfach bringt man solchen Voranschlägen allerdings ein feines Vertrauen entgegen, und wenn wir im Bereich der Gröhh. Staatsverwaltung — ich spreche jetzt nicht speziell von dem Ressort der Gröhh. Eisenbahnverwaltung — auf die gemachten Erfahrungen zurückblicken, so wird man sehr wohl verstehen, warum da und dort feines Vertrauen in solche Voranschläge einkehren will. Allein auch hier bin ich in der glücklichen Lage, Ihnen sagen zu können, daß die von dem Herrn Professor Stürzenacker aufgestellten Kostenvoranschläge — und das ist nicht der erste, den ich und andere zu prüfen

Anlaß hatten — sich bisher als durchaus zuverlässig erwiesen haben. Herr Professor Stürzenacker war früher im Dienste der Stadt Karlsruhe, er war zweiter Beamter der Stadt Karlsruhe im Hochbauamt, er hat insbesondere das Projekt und die Voranschläge zu unserer neuen Schillerschule in der Altstadt aufgestellt, er hat auch das ganze ausgeführt, und zwar zur größten Zufriedenheit der Fachmänner und Nichtfachmänner. Was aber besonders bemerkenswert erscheint, das er überall die Voranschläge nicht nur äußerlich, sondern auch im Inneren, so daß noch erhebliche Ersparnisse erzielt werden konnten. Herr Professor Stürzenacker ist zum Leidwesen der hiesigen Stadtverwaltung dann in den Staatsdienst übergetreten und jetzt Professor an der Baugewerkschule dahier. Ich glaube, Ihnen diese Details zur Kenntnis bringen zu sollen, um Ihnen darzulegen, daß, wenn anderwärts manchmal begründete Veranlassung vorhanden war, den Kostenvoranschlägen Mißtrauen entgegen zu bringen, das gegenüber dem Kostenvoranschlag des Herrn Prof. Stürzenacker nicht zu rechtfertigen wäre. Auch die Großh. Generaldirektion, die der Maßnahme des Konkurrenzverfahrens, wie ich glaube, keine allzugroßen Sympathien entgegengebracht hat, wie wenigstens aus den Verhandlungen der früheren Landtage hervorgeht, hat den Stürzenacker'schen Kostenvoranschlag als richtig anerkannt. Sider auch schon im Preisanschreiben selbst die Voranschläge knapp bemessen. Wenn irgendwie das Stürzenacker'sche Projekt und sein Kostenvoranschlag Anlaß zur Kritik gegeben hätten, so wäre sie gewiß nicht unterblieben. Die Stadtverwaltung und in Uebereinstimmung mit ihr auch die Vereinigung der badischen Architekten und Ingenieure haben in erster Linie auf die Durchführung des Billingschen Projektes gehofft. Das Billingsche Projekt mit dem ersten Preise gekrönt worden und zeigt nach dem Gutachten des Preisgerichtes, auch die Großh. Regierung hat das anerkennen müssen, derartige außerordentliche Vorzüge, es ist ein derart durchgebildetes, edles und zugleich praktisches Bauwerk, daß dessen Ausführung gewiß wünschenswert gewesen wäre. Allein der Finanzpunkt steht dem im Wege. Das würde erheblich mehr kosten, als im Voranschlag vorgesehen ist. Was aber das Stürzenacker'sche Projekt anlangt, so entspricht es nach dem Gutachten des Preisgerichtes nicht nur den ästhetischen Anforderungen, sondern auch im vollstem Maße den Anforderungen der Sparfamkeit, so sehr, daß, wie ich mir nochmals hervorzuheben im praktischen Sinne, dieses Projekt nach den Erklärungen der Sachverständigen billiger zu stehen kommt als selbst das, man sich wohl sagen, mehr nach einer allgemeinen Norm ausgearbeitete Projekt der Generaldirektion. Bei solcher Sachlage können doch auch diejenigen, die in Vergleichung mit Stadt und Land Bedenken zunächst gehabt haben, beruhigen und ihren Widerspruch aufgeben. Sie werden es allerdings aber auch der Stadtverwaltung nicht verdenken, daß sie das Projekt auch daraufhin geprüft haben, ob das Projekt nach seiner ganzen Repräsentation, im übrigen schlicht und einfach ist, und in seinem Charakter sich passend einfügt in die Umgebung, in die der Stürzenacker'sche Projekt in dem modernisierten Barockstil, grazios ausgeführt, sich in ein so großartiges, anzendes Landschaftsbild wie in Heidelberg oder Freiburg einfügen würde. Aber für Karlsruhe mit seiner reichlichen Landschaft bildet es eine Repräsentation, die nicht so wie es sein soll in der Nähe von Lauterberges. Er kann sich natürlich nicht mit dem Schloßberg in Freiburg vergleichen (Heiterkeit). Dort freut uns aber dieser Schöpfung, die die Kunst geübt hat, nicht die Mutter Natur, die Karlsruhe gegenüber etwas weniger freigebig verfahren ist, als in Heidelberg oder gar Heidelberg gegenüber (Heiterkeit).

Oberbaurat Prof. Baumeister hier, ein hochangesehener Fachmann, der im übrigen kein Freund der Verlegung des Bahnhofes, ebenso wie ich von anfang gewesen ist, hat sich für die Annahme des Stürzenacker'schen Projektes ausgesprochen. Und jüngst im Karlsruher Bürgerausschuß ist die Angelegenheit zur Sprache gebracht worden. Es sind dabei wieder Stimmen laut geworden gegen die Verlegung des Bahnhofes. Es ist aber einstimmig von den Vertretern aller Parteien den Landständen und der Großh. Regierung der Wunsch nahegebracht worden, die Sache nicht wiederum hinauszuschieben, sondern dem Vorschlag der Großh. Regierung gemäß das Stürzenacker'sche Projekt anzunehmen. Ich glaube, daß wir unserer Pflicht als Volksvertreter voll auf Rechnung tragen, wenn wir dem Antrag, den ich im Verein mit Mitgliedern aller Parteien einzubringen mir erlaubt habe, denen ich für die freundliche Unterstützung dankbar bin, die Zustimmung erteilen.

Wenn Sie hier nicht abschließen und zu einem endgültigen Ergebnis gelangen, so gelangen wir zu nachgerade unhaltbaren Zuständen in den hiesigen Bahnhofsverhältnissen. Es ist wohl richtig, daß, trotz der außerordentlich gefährlichen Zustände am hiesigen Personenbahnhof mit den schienenebenen weiten Uebergängen, ein erhebliches Unglück nun seit Jahr und Tag nicht vorgekommen ist. Wir danken das der Umsicht der Betriebsbeamten und aller derer, die berufen sind, hier ein wachsam Auge zu haben. Ich halte mich für verpflichtet, dem Personal, das nur unter angestrengtester Tätigkeit dieses Resultat erreichen konnte, den wärmsten Dank auszusprechen. Aber wir können doch die Verantwortung für das Weiterbestehen dieser Zustände nicht übernehmen nach allem, was über die Unzulänglichkeit der Verhältnisse auf verflochtenen Landtagen schon verhandelt worden ist. Auch die Großh. Regierung hat sich hierüber entschieden ausgesprochen, ebenso die Stadtverwaltung. Nachdem weiter nachgewiesen ist, daß die Höherlegung des Bahnhofes an der jetzigen Stelle, unter Berücksichtigung all der notwendigen Bauausführungen, die an dem neuen Bahnhof vorzusehen sind, etwa zwei bis drei Millionen mehr kosten würde, als das Verlegungsprojekt, kann es doch kaum mehr verantwortet werden, und ich möchte Sie bitten, das Ihrige dazu beizutragen, daß Zustände, unter denen nicht nur der Eisenbahnbetrieb, sondern auch die Stadt Karlsruhe und ihr Verkehr schwer leidet, endlich einer Besserung entgegengeführt werden. Ich hoffe, daß auch die Großh. Regierung dann mit den Arbeiten nicht zögern wird, um alles das vorzuzutragen, was zur tunlichst raschen Hebung des unhaltbaren Zustandes erforderlich ist.

Abg. Kolb (Soz.): Die Streitfrage, ob Höherlegung des Bahnhofes an der jetzigen Stelle oder Verlegung des Bahnhofes ist meines Erachtens entschieden. Davon kann, so wie die Dinge sich heute entwickelt haben, nicht mehr die Rede sein, daß der Bahnhof an der jetzigen Stelle höher gelegt wird, ganz abgesehen davon, daß eine Höherlegung nach den neuesten Kostenberechnungen der Großh. Generaldirektion erheblich höher zu stehen kommen würde, als eine Verlegung des Bahnhofes, wobei ich allerdings bemerke, daß ich nicht ohne weiteres ein so außerordentlich großes Zutrauen zu diesen Berechnungen habe, schon deshalb nicht, weil sich im Laufe der Jahre ergeben hat, daß die Ansichten über den Umfang der notwendigen Bauten in der Generaldirektion außerordentlich schwankend sind. Der Herr Abg. v. Mengingen hat in einer der letzten Sitzungen gelegentlich der Beratungen über die Resolution, die vom Landtag angenommen worden ist, 5 Millionen für neue Bahnbauten in jeder Budgetperiode einzustellen, u. a. erklärt, daß diese Resolution keine praktische Bedeutung hätte, und daß es vielleicht zweckmäßig wäre, wenn man die angeforderten Mittel für große Bahnbauten solange verweigern würde, bis die Regierung sich veranlaßt sehen

würde, dem Wunsche des Landtages in bezug auf die Erbauung neuer Bahnen Rechnung zu tragen. Ich glaube, das wäre das denkbar verkehrteste Mittel, um die Regierung zu veranlassen, Wünschen des Landtages auf Erstellung neuer Bahnen Rechnung zu tragen; denn die Erweiterungen oder Umbauten unserer großen Bahnhöfe sind so dringend notwendig, daß es schlechterdings niemand verantworten kann, diese notwendigen Bauten noch mehr als es ohnehin schon geschieht, auf die lange Bank hinauszuziehen. Die Zustände sind namentlich auf dem Karlsruher Bahnhof heute schon derartige, daß man sich förmlich wundern muß, wenn bis heute noch kein größeres Unglück geschehen ist. Der frühere Eisenbahnminister, Herr v. Brauer, hat schon vor mehr als 10 Jahren auf die großen Gefahren aufmerksam gemacht, die bei den Zuständen am Karlsruher Bahnhof existieren. Diese Gefahren sind heute selbstverständlich bei der Entwicklung des Verkehrs, die mittlerweile vor sich gegangen ist, noch bedeutend größer, und wir haben alle Veranlassung, darauf zu dringen, daß diese Gefahren beseitigt werden.

In welchem Umfange der neue Bahnhof gebaut werden soll, darüber müssen zunächst selbstverständlich die Techniker der Großh. Generaldirektion und Betriebsleitung entscheiden. Ich will nicht ohne weiteres in ihr Urteil hier einstimmen; aber daß eine erhebliche Erweiterung des Bahnhofes in Karlsruhe notwendig ist, darüber besteht kein Zweifel auch bei den Laien. Schon jetzt wird von der Generaldirektion hervorgehoben, daß die Züge sich in sehr kurzer Distanz folgen, daß also die Gefahr eines Eisenbahnunglücks außerordentlich nahe gerückt ist. Wenn das Tatsache ist — und es kann nicht bestritten werden —, so meine ich, müßte eine Beschleunigung dieser Arbeiten herbeigeführt werden.

Nun hat man allerdings in der letzten Zeit eingewandt, daß diese neuen Bahnhofsbauten, insbesondere der Karlsruher Bahnhofsbau, ganz horrenden Summen erfordern, und daß diese Millionen, die in diese großen Bahnhöfe hineingesteckt werden müssen, eigentlich nicht rentabel seien. Das ist meines Erachtens ein vollständig falscher Standpunkt. Mit demselben Grunde könnte man auch die Ausgaben für die Gleisanlagen, wenn man sie für sich betrachtet, als nicht rentabel ansehen. Man kann aber einen Bahnhof nicht für sich betrachten und daraus berechnen, ob er rentiert. Diese Frage hat übrigens draußen in der Öffentlichkeit eine sehr geringe Rolle gespielt. Viel mehr hervor trat dagegen die andere Frage, warum denn die Verzögerung in bezug auf die Bahnhofsbauten und namentlich in bezug auf den Neubau des Karlsruher Bahnhofes eine so große ist, desgleichen die sehr schwankenden Kostenberechnungen.

In der Generaldirektion hat man sich früher für die Straßenüberführung an der jetzigen Stelle, später für die Höherlegung des Bahnhofes und dann endlich für die Verlegung des Bahnhofes ausgesprochen. Dabei war die Kostenberechnung eine außerordentlich schwankende. Die Höherlegung war früher zu 15 Millionen veranschlagt; sie ist seitdem auf mehr als das Doppelte angenommen. So war es mit der Verlegung des Bahnhofes auch vor zwei oder drei Jahren; noch im Landtage 1902—1903 hat man die Verlegung des Bahnhofes auf rund 22 Millionen veranschlagt, heute wird uns ein Kostenveranschlag von über 33 Millionen unterbreitet. Diese schwankenden Rechnungen rufen ein Gefühl der Beunruhigung im Publikum draußen hervor und sind auch geeignet, einige Zweifel an der sachmännischen Tüchtigkeit derjenigen Leute hervorzurufen, die diese Projekte ausarbeiten. Denn, was heute zur Begründung für die Notwendigkeit einer Erweiterung des Bahnhofes bei der Verlegung vorgebracht wird, hätte man meines Erachtens schon vor zwei oder drei Jahren wissen müssen. Wenn hervorgehoben wird, daß die dichte Belegung der Strecke zwischen Durlach und Karlsruhe und Karlsruhe—Pforzheim, die

schnelle Aufeinanderfolge der Züge, einen sehr ungünstigen Einfluß in bezug auf den Anschlußverkehr ausüben, war das schon vor zwei oder drei Jahren bekannt, und also schon damals berücksichtigt worden, ebenso, daß sich die schnelle Durchführung der Schnellzüge durch die jetzigen Verhältnisse gehemmt wird. Auch das war damals bekannt. Das weitere, daß infolgedessen mehr Gleise notwendig seien, daß man auf diesen Gedanken infolge der jetzt gekommenen, versteht man einfach nicht. Genaugenommen ist es mit den Einwendungen, daß für die Richtung in nach Heidelberg, Ettlingen, Durlach, die zur Störungsmäßigen Durchführung des Fahrplans notwendig Gleise nicht vorhanden seien, daß man statt 8 Gleise früher zwei Jahre schon wissen müssen, und desgleichen kann es mir bedenklich, daß man jetzt kommt und für Baumgebäude, Bahnbeamtengebäude usw. Mittel anfordert, die man vor drei Jahren nicht angefordert hat. Manen, damals auch wissen müssen, daß man diese Bauten beschleunigen und hätte sie damals fordern müssen, und wenn das, das sehen wäre, würden derartige Zweifel in die Nichtwendigkeit der Rechnung, wie sie die Generaldirektion aufstellt, vorkommen.

Man hofft in Karlsruhe ganz allgemein, daß mit der Inangriffnahme des Neubaus, überhaupt der Bauarbeiten, recht bald begonnen werde. Die Gründe, welche die Regierung vorbringt, scheinen nicht in allen Dingen stichhaltig zu sein. Man hat sich bei der Verlegung des Durlacher Bahnhofes die Verlegung der notwendigen Geländestrecken und anderer Arbeiten in den Vordergrund geschoben. Ich möchte bei der Verlegung auch fragen, ob die Verzögerung des Durlacher Bahnhofes nicht mit der Verzögerung des Karlsruher Bahnhofes in engem Zusammenhang steht. Man ist davon, daß der Durlacher Bahnhof gar nicht gebaut werden kann, bevor der Karlsruher Bahnhof nicht in Angriff genommen ist, denn es muß doch eine Verbindung gestellt werden.

Dann hat man weiter eingewendet, daß der Ländeerwerb ungeheure Schwierigkeiten bereitet. Das geben wir ohne weiteres zu, aber dann muß wiederum die Frage aufgeworfen werden: Warum hat die Regierung nicht früher schon den Landtag einen Gesetzentwurf über das Enteignungsverfahren vorgelegt, wie ihn der Landtag von der Regierung verlangt? Ich möchte das hätte man unbedingt tun müssen nach den Erfahrungen, die man im Laufe der Jahre gemacht hat, nur im Interesse der beschleunigten Erledigung der Arbeiten, sondern insbesondere auch, um die ungeheuren Ausgaben einigermaßen einzuschränken, die heute für den Ländeerwerb notwendig sind. Wir haben ja den Ländeerwerb in verschiedenen Städten, wo Bahnhöfe gebaut wurden, viele Millionen hinwerfen müssen, um in Besitz des notwendigen Geländes zu gelangen. Denn in der Regierung zu wenig Juristen, um derartige Gesetzesarbeiten vorzunehmen? Wenn das der Fall sein sollte, dann bitte, machen Sie eine Vorlage, dann können wir Ihnen einige, das kommt uns immer noch billiger, als wenn man mit den Arbeiten so wie bisher weiter macht. Das kostet uns ungezählte Millionen, wenn nicht mehr eingebracht werden können, die hinausgehen sind lediglich im Interesse der Ländespekulation. Hier braucht man über 10 Millionen für den notwendigen Ländeerwerb und dabei handelt es sich um Gelände, das ganz an der äußersten Peripherie der Stadt liegt und das vor einigen Jahren sozusagen wertloses Gelände war und wo niemand daran gedacht hat, daß dort irgendwo ein Bahnhof gebaut werden würde. Dieses Gelände war in dem Augenblick Spekulationsgelände, wo die Verlegung des Bahnhofes in Betracht kam, und da stecken die Leute Zehntausende und Hunderttausende ein, einen Finger krumm zu machen, und die Regierung

so, daß sich nicht veranlaßt, so schnell als möglich eine Vorlage
die jetzigen Zustände, um diese Uebelstände zu beseitigen. Diese
damaligen Zustände, wie wir sie in bezug auf das Expropriationsge-
Gleis haben, sind wesentlich mit Schuld, wenn uns heute
bedanken unsere Bahnhofsbauten so ungeheuer teuer zu stehen kom-
Genamen. Ich meine aber auch, daß die Erfahrungen, die
Nichtwir in der Beziehung gemacht haben, ein Fingerzeig für
die zur Stadtverwaltung sein sollten, sich rechtzeitig in den
sich notwendig von möglichst viel Gelände zu setzen. Wäre das
Gleisen früher der Fall gewesen, dann hätte sich die Spekulation
nicht so mannmöglich des Geländes bemächtigen können; so aber hat
sich schon in verschiedenen Stadtverwaltungen in der Bezie-
für Planung falsch gerechnet, hat das Gelände der Spekulation
anforreigelaufen und später teures Geld dafür bezahlen müs-
Manen. Aber auch nach anderer Richtung hin müßten diese
alten Zustände einen Fingerzeig geben, nämlich dafür zu sor-
gen, daß endlich ein Gesetz gemacht wird, wodurch der un-
Nichtverdiente Wertzuwachs besteuert wird, damit ein Teil
feststellt, wessen, was diese Spekulanten an kolossalen Gewinnen
entziehen, der Allgemeinheit in Form von Steuern wieder
zurückkommt (Sehr richtig!). Wenn das gemacht wor-
den wäre, dann hätten wir einen ganz schönen Teil der
Kosten, die wir heute für Bahnhofsbauten ausgeben müs-
sen, auf diese Weise der Staatskasse zuführen können.
Die Verzögerung dieser Bahnhofsbauten ist aber auch
die Ursache zurückzuführen, daß wir nicht genü-
gender Fortschritt gemacht haben; darum kommen wir beim
ersten Willen nicht mehr herum. Ich habe dieser Tage
das Büchlein mir angesehen, das vor vier Jahren dem
Landtag verteilt worden ist „Die badische Eisenbahn vom
Jahre 1840 bis 1900“. Es sind nur kartographische Dar-
stellungen, aber diese Darstellungen bilden eine förmliche
Anklageschrift gegen die Verwaltung von heute. Man
kann daraus ersehen, daß von 1840 bis 1850, also in
einem Zeitraum von 10 Jahren, die ganze Eisenbahn-
strecke von Heidelberg bis Efringen über Freiburg hinaus
gebaut wurde, und zwar doppelgleisig, in einem Zeitraum
von 10 Jahren! Heute wird man in 10 Jahren noch nicht
mit einem Bahnhöfchen wie in Durlach fertig. Das ist
außerordentlich charakteristisch, daß man vor 60 Jahren
in der Beziehung viel schneller gearbeitet hat als heute.
Man kann einwenden, die technischen Erfordernisse
sind heute andere als früher. Das ist ganz richtig, aber
die technischen Hilfsmittel sind auch heute ganz andere
als man müßte heute in verhältnismäßig kürzerer Zeit
andere Arbeiten erledigen können, als es früher der
Fall war. Wir sehen aber, wenn es sich um einen Bahn-
hof oder eine ganz kleine Bahnstrecke handelt, daß Jahre
darüber hingehen, bis diese Dinge erledigt sind. Das ist
ein Beweis, daß es in der Organisation unserer Verwal-
tung nicht so ist, wie es sein sollte.

die Verlegung bestimmt beschlossen ist und wann der
Bahnhof angefangen wird. Kurzum, die bauliche Ent-
wicklung in Karlsruhe liegt gegenwärtig vollständig
lahm, und das ist nicht in letzter Linie darauf zurückzuführen,
daß mit der Inangriffnahme der Arbeiten für den
Bahnhof nicht so fortgeschritten wurde, wie es wünschens-
wert gewesen wäre.

Dann kommt weiter in Betracht, daß der jetzige Zu-
stand am Karlsruher Bahnhof mit jedem Tage
gesährlicher wird. Der Herr Abg. Binz hat mit
Recht darauf hingewiesen: es ist ein wahres Wunder, daß
noch kein Unglück geschehen ist! Man muß sich einmal
ein paar Stunden hinsetzen und den gegenwärtigen Zu-
stand betrachten, welche ungeheure Ansammlung des Ver-
kehrs zu manchen Tagesstunden stattfindet, und welcher
eminente Zeitverlust für Geschäftsleute in Betracht
kommt, die jeden Tag 3- oder 4- oder 5- oder 10mal eine
Viertelstunde, auch noch länger warten müssen, bis sie
über den Bahnübergang hinüberkommen.

Nun noch einiges über das neue Aufnahmungs-
gebäude. Daß man hier eine Konkurrenz zugelassen hat,
ist sehr zu begrüßen, und daß dabei ein günstiger Erfolg
erzielt worden ist, hat der Herr Abg. Dr. Binz vorhin
schon ausgeführt, darauf brauche ich nicht zurückzukom-
men. Als Karlsruher freue ich mich besonders, daß zwei
Karlsruher Architekten aus der Konkurrenz als Sieger
hervorgegangen sind, und mit Preisen ausgezeichnet wer-
den konnten. Der eine hat den ersten Preis bekommen,
ein anderer, der Architekt Stürzenacker, den dritten
Preis. Die Grobsh. Regierung hat sich für das Stürzen-
acker'sche Projekt erklärt und auch der Karlsruher Bürger-
ausschuß hat sich einstimmig auf den Standpunkt gestellt,
daß man das Stürzenacker'sche Projekt zur Ausführung
empfehlen sollte. Die Einwendungen, die dagegen ge-
macht worden sind, sind, soweit ich die Sache zu beurteilen
vermag, nicht stichhaltig. Wenn man damit kommt, daß
einige überflüssige Architektur an diesem Gebäude vorge-
sehen sei, so möchte ich demgegenüber bemerken, daß das
bei einer solchen Anlage, wenn es wirklich eine Rolle
spielt, doch nicht von solcher Wichtigkeit ist, daß man das
Projekt ablehnt. 40- oder 50000 Mark können bei einer
derartigen Ausgabe, wie sie hier beim Karlsruher Bahn-
hof in Frage kommt, und selbst wenn es 80000, selbst
wenn es 100000 Mark wären, keine Rolle spielen. Wenn
man sparen will, dann müßte man an ganz anderen
Plätzen sparen, als an der Architektur, so weit sie hier bei
dem Stürzenacker'schen Projekt vorhanden ist. Der Herr
Abg. Binz hat schon darauf hingewiesen, daß die Stadt
Karlsruhe mit dem Herrn Professor Stürzenacker ganz
außerordentlich günstige Erfahrungen gemacht hat; er
hat bei seinen Bauten, welche er in städtischem Auftrage
ausgeführt hat, niemals irgend welche Ueberschreitungen
aufzuweisen gehabt, sondern er ist im Gegenteil teilweise
noch hinter dem Voranschlag zurückgeblieben.

Ich möchte die Grobsh. Regierung dringend ersuchen,
so bald als möglich die Arbeiten zu begin-
nen, so weit die Mittel jetzt bewilligt werden, und auf
dem nächsten Landtag die Mittel anzufordern, die not-
wendig sind, um die Arbeiten so rasch als möglich beendi-
gen zu können. Je rascher die Grobsh. Regierung an die
Ausführung dieses Baues geht, desto mehr sorgt sie auch
mit dafür, daß die wirtschaftliche Entwicklung wieder eine
bessere wird.

Zum Schluß möchte ich noch eine Bemerkung bezüglich
der Hauptwerkstätte machen, die ja auch hier mit
zur Debatte steht. Ich habe bei der Betriebsdebatte dar-
auf hingewiesen, daß dort der Abort vergessen worden sei.
Der Herr Generaldirektor hat dann erwidert, das sei auf
etwas anderes zurückzuführen; es sei nicht vergessen ge-
wesen, sondern die Pläne seien zu spät vom Bezirksamt
zurückgekommen. Diese Ausrede erscheint mir sehr un-
wahrscheinlich; denn die Pläne für den Abort werden doch

wohl eingereicht mit den Plänen für das andere Gebäude; ich glaube nicht, daß man die Pläne erst später eingereicht hat. Es scheint mir vergessen worden zu sein; denn der ganze übrige Teil steht fertig da. Solche Dinge sollten nicht vorkommen. Jetzt arbeiten die Leute schon einige Monate in dieser Werkstätte und immer noch ist kein ordentlicher Abort vorhanden, immer noch steht nur ein Notabort zur Verfügung. Ich glaube, hier liegt ein Fall vor, wie er eigentlich vermieden werden sollte — namentlich wenn nachgewiesen ist, daß auch anderwärts ähnliche Fehler gemacht worden sind.

Im übrigen möchte ich die Kollegen bitten, der Resolution zuzustimmen, die wir für das Stürzenacker'sche Projekt eingebracht haben. Ich glaube, die Gründe, die dagegen vorgebracht werden können, sind nicht stichhaltig, nachdem selbst die Generaldirektion erklärt, daß das Stürzenacker'sche Projekt 80 000 Mark billiger kommt, als das von der Generaldirektion ausgearbeitete; ich wüßte nicht, welche Gründe dann noch maßgebend sein könnten, dieses Projekt abzulehnen. Ich bitte also, die Resolution anzunehmen, um auf diese Weise wenigstens vorerst für die Karlsruher Bürgererschaft Beruhigung zu schaffen, und andererseits der Generaldirektion Gelegenheit zu geben, mit den notwendigen Arbeiten beginnen zu können.

Abg. Schüler (Zentr.): Der Herr Kollege Binz war der Ansicht, daß, nachdem schon drei Landtage über den Bahnhofsbau verhandelt wurde, wohl im Hohen Hause heute keine Meinungsverschiedenheit mehr darüber vorhanden wäre. Wir hören aber, sowohl in der Budgetkommission als auch hier, daß die Meinungen noch nicht geklärt sind, und daß recht verschiedene Anschauungen auch bei den Interessenten der Stadt Karlsruhe vorhanden sind.

Das erste Projekt, das uns, wenn auch unausgearbeitet, vor zehn oder zwölf Jahren von der Regierung mitgeteilt wurde, sah eine Verlegung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle mit Ueberführung vor. Eigentümlicherweise sind nun zwei andere Projekte ausgearbeitet worden, während gerade das Projekt der Ueberführung und Verlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle eine Ausarbeitung und eine genauere Kostenberechnung nicht erfahren hat.

Mit Recht ist vom Herrn Kollegen Binz betont worden, daß das Hohe Haus der Verlegung des Bahnhofs hinter den Lauterberg zugestimmt hat — aber doch nur unter gewissen Voraussetzungen und unter ganz andern Verhältnissen als heute. Es wurde uns damals mitgeteilt und ich kann sagen, es war für mich erstaunlich, daß auch die Stadt Karlsruhe die Verlegung wüßte. Es wurde uns eine Berechnung aufgestellt, die Verlegung und Erbauung des Bahnhofs draußen werde 14 bis 16 Millionen kosten. Die heutige Berechnung ist aber doch eine ganz andere; man spricht heute offiziell von 28 Millionen und nach den Erfahrungen, die wir im Laufe der Jahre gemacht haben, können wir mit 36 bis 40 Millionen rechnen. Das ist nun doch eine andere Situation, als sie vor zehn oder zwölf Jahren war.

Ein ausschlaggebender Grund für recht viele meiner Kollegen, der Verlegung zuzustimmen, war gerade die Versicherung, die Stadt Karlsruhe wüßte selber die Verlegung des Bahnhofs. Nun hat im Laufe der Debatte der Herr Generaldirektor einmal ausgeführt, daß bei großen Bahnhofsbauten selbstverständlich in erster Reihe die Sicherheit des Betriebs, der rasche Verkehr in Betracht käme, aber auch, so weit möglich, die Wünsche der betreffenden Stadt berücksichtigt werden sollten. Der Standpunkt ist verständlich. Wenn einmal große Kosten notwendig sind, ist es natürlich, daß berechnete Wünsche der Stadt so weit als möglich Berücksichtigung finden. Wir haben nun eine in den letzten Wochen eingekommene Petition des Bürgervereins der Altstadt

Karlsruhe, die in recht beweglichen Worten die Nachteile der Verlegung schildert, sich mit der Bitte an uns wendet, doch Remedur eintreten zu lassen. Der Herr Kollege Binz hat heute in recht offener Weise ausgesprochen, daß er selber auch diesen Standpunkt eingenommen hat, sich aber jetzt zu einer andern Ansicht bekehrt hätte. Ich will nur ein paar Sätze aus dieser Petition, die recht beachtenswert sind, anführen.

Die Nachteile der Verlegung hinter den Lauterberg beständen für die Stadt Karlsruhe zunächst „in der Wertverminderung bei vielen Geschäften und Hotels.“

Das ist bombastischer, daß, sobald der Bahnhof draußen erstellt ist, natürlich die Bautätigkeit sehr werden wird, daß eine große Anzahl neuer Hotels, Häuser, Geschäftshäuser dort erstellt werden, daß die heutige Schnelligkeit, bei dem heutigen Werte der die Reisenden, wenn sie ihre Geschäfte in der Nähe des Bahnhofs abmachen können, ihre Bedürfnisse, sei es nun Einkäufe, sei es Bekleidung, auch dort besorgen und den weiteren Weg nach der Gegend des jetzigen Bahnhofs nicht machen. Mit dem wird wohl gerechnet werden müssen — und darum befürchte auch ich gewisse Verschiebung des Wertes der Grundstücke und Geschäfte.

Weiter wird geltend gemacht, „die Wegverlängerung für die Reisenden, für Eil- und Expressgut; Kosten der Straßen und Straßenbahnen; Zerstörung des Lauterbergs und der Anlagen.“ Das sind alles Bedenken und Schwierigkeiten, die von den Bewohnern Karlsruhes vorgebracht werden.

Des weiteren ist eine Berechnung aufgestellt über den Zeitverlust wegen der weiten Entfernung des Bahnhofs von der Stadt; die Petition rechnet etwas über 10 Millionen Schaden heraus.

Ich hatte von Anfang an die Ueberzeugung, daß die Verlegung des Bahnhofs eintreten werde. Ich finde andererseits in den größten Städten, in Wien, in Paris, daß die Bahnhöfe mitten im Herzen der Städte gerückt sind. Auch kommt doch in Betracht, daß der jetzige Platz nach meiner Ansicht und auch nach der Ansicht der Techniker entsprechendes Terrain genügt vorhanden ist. Die Breite des Areals, das der Stadtverwaltung gehört, ist ungefähr 125 bis 130 Meter, die Bahnhöfe sind jetzt schon Schienengleise; also muß sich auf dem der Bahnverwaltung selber und zum Teil der Stadt gehörigen Terrain ganz bedeutende Erweiterungen ausführen lassen.

Eine Ueberführung, die ja auch ihre Schwierigkeiten hat, ist doch anderwärts schon ausgeführt worden. Mannheim ist eine große Stadt mit einem stärkeren Verkehr als Karlsruhe, sie hat die Ueberführung, und Schwierigkeiten haben sich weder für Fuhrwerksverkehr, noch für Fußgänger bemerkbar gemacht.

Bei der Ueberlegung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle käme in Betracht, daß der große Verkehr hemmt und auch nicht zur Verschönerung des Stadtbildes beiträgt.

Wenn Einstimmigkeit in der Kommission, im Hohen Hause und Einstimmigkeit in den Wünschen der Stadt Karlsruhe bestünde, dann würde die Situation sich von uns selbst eine andere sein. In der Petition ist weiter ausgeführt: „Wenn die Verlegung“ (trotzdem wir von einer großen Anzahl von Karlsruher Einwohnern nicht gewünscht wird) zustande käme, dann müßte ein Äquivalent dafür das Gelände des alten Bahnhofs wozumöglich umsonst, oder doch zu einem recht billigen Preise der Stadt als Entschädigung überlassen werden. Dem steht eine ganz andere Meinung gegenüber;

der Budgetkommission wurde betont: Wenn die Verlegung des Bahnhofs so viel Geld kostet, dann muß möglichst viel aus dem frei werdenden Gelände des alten Bahnhofs heraus gepreßt werden, mindestens sechs Millionen Mark. Das sind denn doch große Widersprüche und es wird schwer halten, bis eine Einigung erzielt ist. Es ist ja sehr verständlich, daß man sich gerade in den Kreisen der Abgeordneten auch für diese Karlsruher Bahnhoffrage interessiert; man ist ja monatelang hier heimatberechtigt, den Verhältnissen näher gerückt; man spricht mit den hiesigen Einwohnern, hört ihre Wünsche, und möchte doch, wenn irgend möglich, denselben auch gerecht werden.

Wenn ich und mehrere meiner Freunde nicht gegen den ganzen Bahnhofsumbau für alle Zukunft, sondern gegen die jetzt angeforderte Million stimme, dann geschieht es nicht aus kleinlichen Beweggründen, sondern es geschieht, um vorher Klarheit in die Sache zu bringen, ehe man sich für eine Ausgabe von 30 oder 40 Millionen festlegt, Garantie zu schaffen, daß den Verhältnissen Rechnung getragen wird, und da ist doch wohl die Frage berechtigt: Wenn zwei Projekte ausgearbeitet werden konnten, warum wird das dritte bezüglich Belassung des Bahnhofs am alten Platz mit Ueberführung nicht noch ausgearbeitet? Dann erst kann der Abgeordnete sich endgültig entscheiden. Ich gebe zu, daß die Schwierigkeit der Niveauübergänge besteht. Aber auch diese lassen sich überwinden, wenn man sich die nötige Zeit läßt zur Ausarbeitung des dritten Projekts; die Zeit spielt keine Rolle, denn damit müssen wir rechnen, daß Jahre vergehen, bis der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden kann.

Auch bezüglich des Aufnahmegebäudes sind verschiedene Anschauungen vorhanden. Es wurde in der Budgetkommission mit 10 gegen 8 Stimmen abgelehnt, sich heute schon an ein bestimmtes Projekt zu binden. Meine persönliche Meinung ist allerdings die, ein Bahnhof soll möglichst praktisch für den Verkehr, für das Publikum, für die Aufnahme von Personen und Gepäck gebaut werden. Weiter zu gehen, hat keinen Zweck, die Sicherheit und Schnelligkeit des Verkehrs usw. wird nicht gefördert, wenn wir ein palastähnliches Gebäude hinstellen. Von weitem darf und soll man sehen: Das ist ein Bahnhof und keine Villa. In einfachen Formen soll das Bahnhofsgelände gehalten sein.

Bezüglich der Ersparnisse kann man auch verschiedene Meinungen sein. Eines der preisgekrönten Projekte, das Stürzenacker'sche, soll um 87 000 M. billiger erstellt werden können, als das Projekt der Generaldirektion. Aber nicht einmal hier war es möglich, in der Budgetkommission Einmütigkeit zu erzielen. Und so liegt die Sache doch nicht, daß es sich in der Budgetkommission nur um einige Querschnitte handelt (Heiterkeit), die aus Eigensinn das Projekt nicht annehmen wollen. Deshalb möchte ich die Großh. Regierung bitten, der Kammer im nächsten Landtag das dritte Projekt, ausgearbeitet mit Kostenvoranschlag, vorzulegen. Aus all den angeführten Gründen werde ich mit einer Anzahl meiner Freunde gegen die angeforderte Million zum Bahnhofsumbau Karlsruhe stimmen.

Präsident des Großh. Ministeriums, des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Hr. v. Marschall: Es ist eine wichtige, tief einschneidende Frage, die uns heute wieder beschäftigt, und ich bin gewiß auch vollständig davon durchdrungen, wie die Verlegung eines Bahnhofs in einer großen Stadt außerordentlich weittragende Wirkungen auf das ganze Leben der Stadt, auf die Entwicklung derselben hat. Leicht ist deshalb auch der Großh. Regierung niemals geworden, den abgelaufenen Jahren für die Verlegung des Bahn-

hofes einzutreten, leicht ist es auch mir nicht, heute die Verantwortung dafür zu übernehmen. Es wird mir aber die Uebernahme der Verantwortung dadurch erleichtert, daß schon drei Landtage mit überwältigender Majorität für die Verlegung eingetreten sind; sie wird mir weiter dadurch erleichtert, daß die Hochlegung des Bahnhofs an der gegenwärtigen Stelle schon mit Rücksicht auf die sehr schwerwiegenden finanziellen Mehrerfordernisse hier nicht mehr ernstlich in Betracht gezogen werden kann. Aber die Hochlegung würde nicht allein dem Lande noch größere Opfer auferlegen, sondern sie würde die Frage, die hier gelöst werden muß, auch nur unvollkommen lösen. Wenn der Bahnhof hochgelegt an der bisherigen Stelle bliebe, so müßte sehr bald auch eine Verlegung des Güterbahnhofs eintreten, der jetzt schon unzulänglich ist, und dessen längere Belassung an der jetzigen Stelle nur dadurch ermöglicht werden kann, daß die Personengeleise, welche von Durlach nach Karlsruhe führen, nunmehr, wenn der Bahnhof verlegt ist, für die Bedürfnisse des Güterverkehrs frei werden.

Es ist von dem Herrn Abg. Schüler bemängelt worden, daß die Großh. Regierung einem dritten Projekt, dem der Ueberführung der Straßen über die gegenwärtige Bahnlinie nicht nähergetreten ist. Die Großh. Regierung ist anfänglich auf dem Standpunkt gestanden, daß hierin die einfachste Lösung zu erblicken sei, sie hat auch hierfür vollständige Modelle ausarbeiten lassen. Aber sie konnte dem Projekt nicht nähergetreten, denn sie scheiterte an dem einstimmigen Widerstand der hiesigen Bürgerschaft. (Abg. Hr. v. Menzingen: Das kann uns aber einerlei sein!). Mögen die Meinungen heute noch geteilt sein bezüglich der Verlegungsfrage, bezüglich der Ueberführungsfrage waren die städtischen Kollegien immer ganz und gar einer Meinung. Die Stadt hat sich einstimmig dagegen erklärt (Abg. Rehner: Ja, verwaltet denn die Stadt die badische Bahn?). Damals hätte dieses Projekt noch in Erwägung gezogen werden können, damals war die ungeahnte Steigerung des Verkehrs innerhalb der folgenden Jahre nicht vorauszusehen. Ich begrüße den Antrag, der heute seitens der Herren Abgg. Binz und Genossen gestellt worden ist, nicht etwa dem Antrag der Budgetkommission entsprechend ein neues Projekt zur Vorlage gelangen zu lassen, sondern sich heute auf das Stürzenacker'sche Projekt zu vereinigen. Die Großh. Eisenbahnverwaltung hatte seinerzeit auch viele schwerwiegende Bedenken gegen das Ausschreiben einer Konkurrenz. Die Konkurrenz hat nun aber ein Ergebnis gezeitigt, bei dem manche beachtenswerte Projekte für den vorliegenden Zweck zur Vorlage gelangt sind, und darunter befindet sich nun eines, welches sich bezgl. der Preislage vollständig in dem gegebenen Rahmen gehalten hat, welches den Bedürfnissen des Eisenbahnbaues nach unserer festen Ueberzeugung vollständig entspricht, und welches auch in das landschaftliche Bild hier hineinpassen wird. Wenn Sie dem Antrag der Budgetkommission, der ja nur mit einer Stimme Majorität gefaßt worden ist, heute stattgegeben, so bedeutet dies abermals eine Vertagung der Inangriffnahme der Neuerrichtung des Bahnhofs; denn die Eisenbahnverwaltung ist, bevor das Projekt für das Aufnahmegebäude feststeht, nicht in der Lage, weitere Vorbereitungen zu treffen. Was zuerst geschehen muß, ist Auffüllung des Terrains, auf welchem der neue Bahnhof errichtet werden soll, und dafür muß feststehen, in welcher Lage, in welcher Größe das Aufnahmegebäude errichtet werden soll. Steht das noch nicht fest, so kann die Eisenbahnverwaltung mit der Auffüllung nicht beginnen; bei den heute mit Recht so sehr hervorgehobenen Schwierigkeiten des Betriebes auf dem gegenwärtigen Bahnhof sollte nicht noch einmal die Verlängerung dieses Zustands auf 2 Jahre herbeigeführt werden; es ist durchaus nötig, daß Sie sich heute auf ein bestimmtes Projekt vereinigen.

Es wird der Vorschlag gemacht, noch ein billigeres Projekt vorzulegen. Sie haben gesehen, zu welchem Ergebnis wir bei der Konkurrenz gekommen sind, und ich erkläre es für kaum möglich, ein billigeres Projekt für ein Aufnahmegebäude zu beschaffen; ich glaube, wenn selbst das, was ich heute für unwahrscheinlich erkläre, wirklich eintreten sollte, und wir noch ein billigeres Projekt erstellen könnten, welches ebenso wie das Stürzenacker'sche der Residenz würdig und den Verkehrsverhältnissen entsprechend wäre, so würde die Ersparnis, die dadurch entsteht, durch die Unwirtschaftlichkeit weit aufgewogen, die darin liegen würde, daß wir diejenigen Grundstücke, die bereits von der Eisenbahnverwaltung erworben sind, brach liegen lassen, ganz zu schweigen von den vielen Gefahren, die auf diese Weise auf 2 Jahre verlängert werden. Das Stürzenacker'sche Projekt ist von dem Preisgericht außerordentlich empfohlen, ich glaube, es ist durchaus angezeigt, wenn ich aus dem entscheidenden Urteil des Preisgerichtes die wichtigsten Worte hier nochmals vorlese: „Es kann, und das ist die Hauptsache, für die Schlussumme des Anschlags hergestellt werden, es zeigt klar und unverkennbar die Lage der Räume ohne gekünstelte Versuche, die Symmetrie, mehr als es sich von selbst ergibt, zu erzwingen. Schlicht aber wirkungsvoll ist die gut silhouettierende Teilung der Dächer, wobei erfreulicherweise aller unnötige Aufwand an Türmen, Kuppeln usw. vermieden ist. Die Architektur schließt sich dem Motto Karlsruhe 1750 bis 1800 entsprechend, an die Formen der späten Barocke, wie sie eben speziell in Karlsruhe gepflegt wurde, in verständnisvoller Weise an“. Demgegenüber ist nun allerdings bemängelt worden, daß die Stilform eine allzu wenig moderne sei, es ist auch das Fehlen von Kuppeln und Türmen bemängelt worden. Kuppeln und Türme würden nun aber an die Stelle, wo der Bahnhof zu stehen kommen würde, absolut nicht passen. Angeknüpft ist in dem Projekt an die Endzeit des Barockstils, also an jene Zeit, wo allmählich die einfachen Formen einer klassischen Zeit wieder aufgetreten sind. Allenthalben besteht heute in Deutschland das Bestreben, die Bautradition einer Stadt oder einer Gegend zu erhalten. Der örtlichen Bautradition wurde auch in jüngster Zeit bei den Bahnhöfen Rechnung getragen; ich erinnere an den neuen Bahnhof in Worms, der dem vorwiegenden Baustil dieser Stadt entsprechend in romanischen Formen erbaut worden ist, auch Darmstadt und Aachen haben den romanischen Stil angenommen, in Frankfurt war es die Stilform der italienischen Renaissance, welche dem Charakter des neueren Teils dieser Stadt entsprechend beim Bahnhof zur Anwendung gelangte, und was nun einen gerade im Bau begriffenen Bahnhof einer größeren Stadt anlangt, den im Bau begriffenen Bahnhof in Wiesbaden, so zeigt gerade dieser auch wieder Anklänge an das Barock. Wir stehen also nicht allein, wenn wir jetzt einen Bahnhof in Anlehnung an diese Stilform erbauen. Ich darf auch noch darauf hinweisen, daß eine Anzahl neuerer Gebäude, welche, wie ein Bahnhof dazu bestimmt sind, dem Volke im allgemeinen zu dienen, die Stilrichtung der Barocke zeigen. Ich verweise hier auf das neue Volksbad in München, auf das Arbeiterinnenheim in München, beides Gebäude, welche von Prof. Hocheder erbaut worden sind, ich verweise auf das Waisenhaus in München und endlich auf die neue städtische Lungenheilstation in Buch bei Berlin. Sie haben gehört, daß der Architekt Prof. Stürzenacker in verdienstvoller Weise längere Zeit im Dienste der Stadt sich befand und viele Gebäude erstellt hat, unter anderem die Ihnen allen bekannte, ihren Zweck nach allen Richtungen vollständig entsprechende Schillerschule; Sie haben gehört, daß er die Kostenanschläge immer äußerst gewissenhaft aufgestellt hat, und daß es ihm gelungen ist, nicht allein diese vollständig einzuhalten, sondern bei vielen Bauten auch noch Erspar-

nisse zu erzielen. Wir wollen hoffen, daß das gleiche auch bei unserem Bahnhof der Fall sein möge. (Abg. ordneter Febr. v. Menzingen: Wir wollen es nicht hoffen.) Ich kann Ihnen nur dringend empfehlen, Nehmen Sie den Antrag der Abgg. Binz und Gen. an. Wenn Sie den Antrag der Budgetkommission annehmen wie er mit geringer Majorität gefaßt worden ist, dann ist, wie ich nochmals bestimmt erklären muß, die Inangriffnahme des neuen Bahnhofsbaus wieder auf zwei Jahre mindestens vertagt. (Abg. Febr. v. Menzingen: Bravo!) Ich muß daher den Antrag der Herrn Abg. Binz und Gen. entschieden befürworten.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Es wird das Hofhaus und wohl auch weitere Kreise in Karlsruhe interessieren, etwas über den Erfolg des seitherigen freihändigen Erwerbs von Grund und Boden für den neuen Bahnhof zu hören. Bis zum 15. Juni dieses Jahres sind für den neuen Bahnhof einschließlich der Materialgruben auf den Gemarkungen Ettlingen und Ettlingenweiler im ganzen rund 4 1/2 Millionen an gegeben worden. Dem Flächengehalt nach sind in 8 Gemarkungen 62 Proz. erworben, der Zahl der Grundstücke nach 86 Proz. Es ist das ein Erfolg, den wir nicht überall bei der freihändigen Erwerbung zu verzeichnen haben. Zu erwerben sind noch 150 Grundstücke, die für auf etwa 115 Eigentümer verteilen.

Unter diesen Eigentümern befindet sich auch die Stadt Karlsruhe mit 15 Grundstücken. Mit der Stadt Karlsruhe wurde vereinbart, daß die Erwerbung von Grund und Boden am Lautenberg nicht in besonderer Verhandlung vollzogen werden soll, sondern daß die ganzen Aufgleichungen, die im Gefolge der Bahnhofsverlegung notwendig sind, in einer einzigen Vereinbarung zusammengefaßt werden. Die Stadt Karlsruhe hat aber erklärt, daß sie jederzeit den Angriff ihres Geländes gestatte.

Die Staatsministerialentscheidung im Enteignungsverfahren ist am 20. März, d. J. ergangen. Die Tafel im Entschädigungsverfahren kann voraussichtlich in nächster Zeit angefaßt werden.

Der Herr Abg. Kolb hat dann noch die Erläuterung, die ich in der 101. Sitzung wegen der Abortgebäude in der Revisionswerkstätte gab, als eine Ausrede bezeichnet, an die er nicht recht glauben könne. Ich kann nur noch einmal wiederholen, was ich damals gesagt habe: Die zwei angebauten Aborte waren von Anfang an im Plan und Voranschlag vorgesehen. Das Projekt mußte aber bezüglich dieser Bauten noch einmal geändert werden, weil das Bezirksamt bei der baupolizeilichen Genehmigung eine Forderung erhob, die bisher uns gegenüber noch nicht gestellt worden war, die also bei der Planverfassung noch nicht berücksichtigt werden konnte, nämlich die Forderung eines luftbaren Vorraums. Darüber sind noch weitere Verhandlungen entstanden, die dann, soviel mir erinnerlich, auch einem bezirksärztlichen Gutachten geführt haben. Dem mag erklären, daß in der Ausführung der Aborte eine Verzögerung eingetreten ist. Ich habe aber als Beweis für die Richtigkeit dieser Angaben noch weiter ausgeführt, daß im Hauptbau die Türöffnungen ausgespart und die Zahnungen in den Umfassungswänden verlegt gewesen seien. Es ist also für jeden, der sich davon überzeugen wollte, daß die Aborte nicht vergessen sind, möglich gewesen, sich diese Ueberzeugung zu verschaffen.

Abg. Dr. Frank (Soz.): Die Frage der Verlegung des Personenbahnhofs scheint eine außerordentlich schwierige zu sein und eine Frage, in der sich sehr schwer eine Einigung erzielen läßt. Das zeigt schon die ganze parlamentarische Geschichte dieser Verlegung des Karlsruher Bahnhofes. Wenn ich recht unterrichtet bin, war die Situation, wie zum erstenmal diese Frage hier in der 2. Kammer behandelt worden ist, eine recht merkwürdige

Karlsruhe hatte damals nur drei Abgeordnete, und nach dem Eindruck, den noch die Herren haben, die es damals mitgemacht haben, ist die Sache so verlaufen, daß von diesen drei damaligen Karlsruher Abgeordneten einer für die Verlegung gesprochen hat, aber dagegen gestimmt hat, einer gegen die Verlegung gesprochen hat, aber dafür gestimmt hat (Heiterkeit), und der dritte sich der Stimme enthalten hat (Bravo! und Heiterkeit im Zentrum), und diese Merkwürdigkeit der parlamentarischen Behandlung dieser schwierigen Frage scheint sich auch heute fortzusetzen. Heute haben zwei Karlsruher Vertreter geredet, die Herren Abgg. Binz und Kolb haben sich für die Verlegung des Bahnhofes ausgesprochen, und dann ist der verehrte Herr Abgeordnete für Erbringen und Umgebung gekommen und hat im Namen der Karlsruher Bürgerschaft sich gegen die Verlegung ausgesprochen, wenn ich ihn recht verstanden habe (Heiterkeit im Zentr.). Ich muß gestehen: Wenn Agrarier kommen und städtische Interessen wahrnehmen, denn scheint es mir immer verdächtig zu sein (Heiterkeit), und vorhin, wie der Herr Minister von den etwaigen Folgen einer Ablehnung des Stürzenacker'schen Projektes gesprochen hat, wie er drohend an die Wand gemalt hat, daß dadurch vielleicht eine Verzögerung der ganzen Sache um zwei Jahre eintreten könnte, da ist aus der Gegend, wo der Herr Abg. Schüler sitzt, ein ganz verdächtiges Bravo erklingen, und das scheint mir einen Fingerzeug dafür zu geben, daß eine Verzögerung um ein par Jahre manchem Herren von jener Seite nicht ganz unangenehm wäre. Gerade diese Gefahr der Verzögerung ist es auch, die nicht bloß mir, sondern auch meinen Kollegen von den Karlsruher Abgeordneten Anlaß gibt, uns heute gegen eine nochmalige Nachprüfung der Frage der Verlegung zu verwahren. Wir sind der Ansicht, auch wenn gewichtige Gründe s. Bt. gegen die Verlegung gesprochen haben mögen, ist es in dem heutigen Stadium der Sache nicht mehr möglich, diese Frage wirklich ernst zur Verhandlung zu stellen. Heute steht die ganze Frage unter dem Zeichen der Beschleunigung der Sache, und wer die Angelegenheit beschleunigen will, kann nicht noch einmal die Frage der Verlegung neu prüfen wollen. Wie die Dinge heute liegen, ist nur bei dem Festhalten an den früheren Beschlüssen eine endliche Erledigung der Bahnhofswünsche der Karlsruher Bevölkerung möglich. Daß eine längere Verzögerung nicht mehr möglich ist, daß wir eine weitere Verzögerung nicht mehr verantworten können, das ist von mehreren Seiten schon betont worden. Namentlich die Frage der Sicherheit des Publikums ist hier die entscheidende. Es ist etwas mit Freuden zu Begrüßendes, etwas Wunderbares, aber nichts, was wir auf die Zukunft garantieren können, daß in der langen Zeit schwere Unglücke nicht vorgekommen sind. Im Interesse der Sicherheit des Publikums, für die wir mitverantwortlich sind, muß der Bau endlich erfolgen, und dazu können wir nicht ein neues Projekt brauchen.

Wenn wir verlangen, daß die Bahnhoffrage schnell geregelt wird, weil Karlsruhe ein Knotenpunkt des Verkehrs ist, so verlangen wir auf der andern Seite auch, daß die Bahnhoffrage schon gelöst wird, weil Karlsruhe nicht bloß ein Knotenpunkt des Verkehrs, sondern auch eine Kunststadt ist. Deswegen werde auch ich und wird eine große Anzahl meiner Freunde für das Stürzenacker'sche Projekt eintreten. Sympathischer wäre mir persönlich auch das Billingsche Projekt gewesen. Das scheidet aber jetzt aus praktischen Gründen aus, und wir nehmen das Stürzenacker'sche Projekt als dasjenige, was unserm Ideal eines schönen Karlsruher Bahnhofes einigermaßen wenigstens nahekommt. Auf den ersten Blick hat ja das Stürzenacker'sche Projekt etwas verblüffendes gehabt. Es ist ein merkwürdiger Gedanke, daß für etwas so modernes,

wie es ein Bahnhof ist, ein Projekt aus dem Stil der Postkutschzeit, aus der Barockzeit, gewählt wird, und wenn man ganz im Stile bleiben wollte, dann käme man in Versuchung, daß man auch die Bahnbediensteten in Uniformen aus dieser Barockzeit hineinsteckt, so daß unsere Bahnbeamten vielleicht mit gepuderten Perrücken und mit Kniehosen herumlaufen müßten. Das wäre vielleicht die Konsequenz dieser Zeit (Zuruf). Es wird mir zugerufen: Unter Umständen müßte auch der Zopf noch angehängt werden. Ich hoffe, daß die Wahl dieses Projektes für die Haltung der Großh. Regierung in Eisenbahnfragen nicht symbolisch sein wird, daß also vergessen werden möge, daß zum Kennzeichen dieser Periode auch dieses Anhängsel gehört, das wir jetzt nur noch in China finden (Heiterkeit).

Rechtfertigen läßt sich zweifellos die Wahl dieses Stiles aus dem Gedanken, der von mehreren Seiten schon hervorgehoben worden ist, daß Karlsruhe, wenn auch nicht in so ausgesprochenem Maße wie andere Städte, einen einheitlichen Bauarakter hat, der wohl ungefähr in der Periode wurzelt, aus der dieses Bauprojekt genommen ist. Wenn man es fertig bringt, daß man in Nürnberg ein Empfangsgebäude im gotischen Stil macht, dann ist es wohl auch zu rechtfertigen, daß man in Karlsruhe aus der Barockperiode einen Bahnhof, ein Empfangsgebäude erstellt, und ich meine, wenn die Ausführung in diesem Stil erfolgt, dann wird auch künftig der Herr Abg. Binz nicht mehr in die Lage kommen, mit förmlicher Verlegenheit von der schlichten, bescheidenen Schönheit der Residenz zu reden. Er wird auch nicht mehr in die Lage kommen, förmlich aus Angst vor einem Ordnungsruf einen Vergleich mit Heidelberg nicht zu wagen. Im Gegenteil, ich glaube, es wird sich, wenn der schöne Bahnhof in der Nähe ist, sehr wohl mit seinem Lauterberg sehen lassen können, auch neben Heidelberg, besonders, wenn Heidelberg in nächster Zeit in die Lage kommt, auch noch den Schäferberg zu bekommen (Heiterkeit!).

Abg. Gierich (konf.): Die Frage, ob Höherlegung, ob Ueberführung, ob Verlegung des Bahnhofes in Karlsruhe, kommt für uns doch erst in zweiter Linie. Uns beschäftigt hier mehr die Finanzfrage, was der Bahnhof kosten wird und ob die 35 Millionen, die jetzt vorgeschlagen sind, auch ausreichen. In zweiter Linie kommt dann freilich auch die Verlegung an sich in Betracht, und zwar ist das mehr Sache der Stadt Karlsruhe, ob diese den Bahnhof an seiner Stelle erhalten haben will, oder ob sie es vorzieht, ihn an anderer Stelle unterzubringen. Hierbei sprechen auch noch technische Gründe mit, die die Generaldirektion und die Großh. Regierung in Betracht zu ziehen haben. Nachdem nun die Stadt Karlsruhe mit sich einig geworden ist und eine Verlegung bevorzugt, glaube ich, brauchen wir uns nicht besonders anzustrengen, die Interessen derjenigen Karlsruher Einwohner gegen ihre gewählten Vertreter zu wahren, die mit dieser Verlegung nicht einverstanden sein wollen. Ich glaube, wir können ganz gut uns auf den Standpunkt stellen: Wenn die Großh. Regierung und die Stadtverwaltung einig sind über die Stelle, wohin der Bahnhof verlegt werden soll, können wir dem auch zustimmen.

Ich komme noch einmal darauf zurück, wie sich die Kosten gestalten werden, und da, glaube ich, ist doch auch die Frage erlaubt, ob die Stadt Karlsruhe zu den großen Kosten auch in irgend einer Weise beigezogen werden kann. Wir haben in den letzten Tagen gehört, daß bei kleinen Orten, bei Erstellung von Güterhallen, bei Verlegung von Bahnen usw. man diesen kleinen Orten verschiedene Bedingungen auferlegt hat, um ihre Wünsche zu erfüllen. Noch mehr wäre das hier angezeigt in Karlsruhe, wo doch die Erstellung des neuen

Bahnhofes im wesentlichen Interesse der Stadt, zur Förderung ihrer Interessen, zur Ermöglichung ihrer Ausdehnung dienen wird, daß auch hier diese Frage angeregt und ihr vielleicht näher getreten wird.

Für mich als Ettlinger, die wir direkte Nachbarn von Karlsruhe geworden sind, nachdem Müppur eingemeindet ist, kommt die Frage dazu: Wie wird sich künftig der Lauf der Albtalbahn gestalten? Die Einleitung der Albtalbahn nach dem neuen Bahnhof setzt man eigentlich als selbstverständlich voraus. Man hofft aber nicht, daß die Albtalbahn künftig an dem neuen Bahnhof ihr Ende finden wird, sondern wünscht, daß sie noch weiter fortgeleitet werden möge bis zur Altstadt, womöglich bis zur Kriegstraße. Ich glaube, das läge im Interesse nicht nur sämtlicher Albtalbewohner, sondern auch der Stadt Karlsruhe selber und aller derer, die vom künftigen Hauptbahnhof aus die Albtalbahn benützen wollen. Die Großh. Regierung möchte ich fragen, ob hierüber schon ein Beschluß gefaßt worden ist, eventuell, wenn das nicht der Fall ist, möchte ich bitten, in dieser Hinsicht die Wünsche der Albtalbewohner zu berücksichtigen.

Für Ettlingen ist auch im Voranschlag für den Neubau einer Güterhalle ein Betrag von 70 000 Mark ausgesetzt. Diese Güterhalle bildet schon lange einen Stein des Anstoßes. Sie hätte eigentlich vor 20 und noch mehr Jahren schon entfernt werden sollen. Sie hindert den Verkehr, sie steht direkt an einem Uebergang, und es ist nur zu verwundern, daß dort nicht schon mehr Unglücke vorgekommen sind, als das in den letzten Jahren der Fall war. Diese Güterhalle soll jetzt beseitigt und damit einem längst gefühlten Bedürfnis entsprochen und auch ein Hindernis beseitigt werden, das sehr störend wirkt.

Der Güterverkehr in Ettlingen hat sich in den letzten Jahren sehr ausgedehnt. Es ist deshalb auch in dieser Hinsicht sehr erwünscht, daß für die Aufnahme der Güter eine bessere Möglichkeit geboten werde. Der Güterverkehr, der dadurch bewältigt wird, wird meistens auf die Albtalbahn übergeleitet, und ich komme daher wieder auf die Albtalbahn zurück. Nun muß ich leider sagen, daß die Albtalbahn der Bewältigung des Güterverkehrs nicht ganz gewachsen ist. Es kommt vor, daß Wagenladungen ein oder zwei Tage draußen stehen bleiben, weil sie im Holzhof auf der kleinen Gleisanlage nicht untergebracht werden können. Neulich kam es vor, daß speziell auch für mich einige Wagen morgens 5 Uhr in Ettlingen auf der Staatsbahn eingetroffen sind und erst abends 6 oder 7 Uhr vom Zug eingebracht werden konnten. Der nächste Tag war ein Feiertag, zwar kein gesetzlicher, aber auf die Rücksicht auf die konfessionellen Verhältnisse konnte man nicht arbeiten. Dann konnten also erst am dritten Tage diese Wagen entladen werden. Das ist nicht nur für den Empfänger eine Unannehmlichkeit, sondern auch für die Staatsbahn, die so verspätet ihr rollendes Material zurückbekommt. Ich glaube, es wäre sehr erwünscht, wenn darin Abhilfe geschafft würde.

Der Güterverkehr auf der Albtalbahn bringt eine sehr schöne Einnahme. Aus dem Geschäftsbericht der Gesellschaft, den ich mir habe geben lassen, sehe ich, daß im Jahre 1905 16 414 Wagen befördert wurden, Wagen zu 10 t. Daraus ist eine Einnahme erzielt worden von rund 174 000 Mark, mithin ungefähr der vierte Teil der ganzen Einnahme der Albtalbahn, und — was die Herrn auch interessieren wird — dieser Ertrag aus dem Güterverkehr der Albtalbahn ist größer als der ganze Ertrag jeder anderen Bahn, die die Albtalbahngesellschaft noch in sich vereinigt. Die Einnahme ist also sehr wesentlich. Wenn also eine Bahn solche Einnahme hat aus einem Betriebszweig, darf sie auch etwas dafür tun, und mein Wunsch geht dahin, daß die Großh. Regierung auch darüber wachen möge, daß die Abfertigung

der Güter in Ettlingen im Holzhof künftighin in besserer Weise stattfinden kann.

Es sind mir gerade infolge meiner letzten Rede über die Albtalbahn viele Zuschriften zugekommen von den Bewohnern in der Nähe der Albtalbahn, die alle die Zustände schildern, wie sie sich auf der Albtalbahn finden und wie sie eben nicht sein sollen. Ich muß leider davon absehen, sie weiter zu erörtern, da sie in den Rahmen der heutigen Beratung nicht passen. Vielleicht findet sich später Gelegenheit, noch darauf zurückzukommen. Ich möchte aber nochmals Veranlassung nehmen, der Großh. Regierung die Wahrnehmung der Interessen der Albtalbahn recht warm zu empfehlen.

Abg. Hergt (Zentr.): Die Verlegung des Karlsruher Bahnhofes ist meines Erachtens eine beschlossene Sache. Der Landtag hat die Mittel genehmigt für den Ankauf des Geländes, und der Geländeankauf ist, wie wir vorherhin von der Regierungsbank gehört haben, schon zum größten Teil vollzogen. Eine nochmalige Aufrollung der Frage, ob Verlegung des Bahnhofes an dem jetzigen Platz oder Verlegung, könnte nur gerechtfertigt sein, wenn neu schwerwiegende Tatsachen vorgebracht werden können, welche die Verlegung des Bahnhofes als eine verfehlte Maßnahme erkennen lassen können. Solche schwerwiegende Tatsachen scheinen mir aber in der vorliegenden Petition nicht enthalten zu sein. Etwas anderes wäre es ja, wenn wir uns wieder ganz zurückverlegen könnten in den Stand der Sache, wie er war bei den ersten Vorlagen der Regierung bezüglich der Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse in Karlsruhe. Damals, vor 8 Jahren, war es allerdings auch nach meiner Meinung das Richtige gewesen, wenn die Großh. Regierung des Widerstandes der Stadt Karlsruhe ungeachtet die Ueberführung der freizulassenden Straßen über die Bahn hätte ausführen lassen und dann den Bahnhof innerhalb des Geländes, das ihr zur Verfügung stand, nach und nach, den Bedürfnisse entsprechend, erweitert hätte. In diesem Falle glaube ich, daß der Bahnhof noch gut auf ein Vierteljahrhundert den Bedürfnissen entsprechend hätte eingerichtet werden können. Aber diese Situation ist vorbei, wir können sie nicht mehr zurückrufen. Die Bedürfnisse des Betriebes sind inzwischen gewaltig gewachsen, ebenso ist auch der Verkehr über die in Betracht kommenden Uebergänge ein bedeutend größerer geworden als vor 8 Jahren, und es muß anerkannt werden, daß auch hierdurch die Bahnhofesfrage noch dringender geworden ist, daß es nicht mehr tunlich ist, weitere Verzögerungen zuzulassen. Damals, vor 8 Jahren, als die Großh. Regierung selbst das Projekt der Verlegung des Bahnhofes an seinem jetzigen Platz und in seiner jetzigen Höhenlage unter Ueberführung der Straßen über die Gleise befürwortet hat, damals wäre es Sache der Stadt Karlsruhe gewesen, sich mit diesem ganz in ihrem Interesse liegenden Projekt einverstanden zu erklären. Ich habe nie verstehen können, daß die Stadt Karlsruhe wünschen konnte, daß man ihren Bahnhof einen Kilometer weit fortverlegt. Die Nachteile, die daraus entstehen, sind ja in die Augen springend, aber sie werden den Bürgern von Karlsruhe dann erst recht fühlbar werden, wenn einmal die Verlegung vollzogen ist. Es kommt dazu, daß, wie es heute von verschiedenen Seiten hervorgehoben wurde, die Gefährlichkeit der Uebergänge viel längere Zeit noch fortbestehen müßte, wenn die Verlegung des Bahnhofes angenommen würde, als wenn man damals gleich die Ueberführungen hergestellt hätte. Ich wiederhole also, daß meiner Meinung nach in den Petitionen, die uns vorgelegt sind, so schwerwiegende Tatsachen nicht enthalten sind, die es rechtfertigen könnten, trotz der bisherigen Beschlüsse des Landtags und der schon weit vorgeschrittenen Vorarbeiten, des Geländeankaufs usw. das Projekt der Verlegung abermals zu verwerfen und wieder zu dem früheren Projekt zurückzukehren.

Es ist ja richtig, was auch der Herr Abg. Schüler erwähnt hat, daß es uns an einem bestimmten Vergleichungsmaßstab fehlt für das Projekt, das damals auch von der Generaldirektion selbst in erster Linie ins Auge gefaßt worden ist, nämlich Verlegung des Bahnhofs in der jetzigen Höhenlage und an dem jetzigen Platz; allein es ist sicher anzunehmen, daß auch letzteres Projekt jetzt einen sehr bedeutend größeren Kostenaufwand erfordern würde, als damals. Damals war ja noch die Möglichkeit einer billigeren Ausführung vorhanden; aber heutzutage, wo gleich der ganze Platz bis zur Bahnhofstraße in Anspruch genommen werden müßte, wo außerdem die Bebauung der Stadt auf der Westseite der Hauptbahn so weit fortgeschritten ist, daß die notwendige Verlegung der Ausfahrt nach Süden wegen der dortigen scharfen Kurve auch nur noch mit sehr bedeutenden finanziellen Opfern ausführbar wäre, müßte selbstverständlich auch jenes erste Projekt sehr teuer werden. Aber auch die Hochlegung des Bahnhofs an dem jetzigen Platz würde, wie uns in vollständig glaubhafter Weise von der Groß-Regierung vortragen worden ist, heutzutage nicht geringere Kosten verursachen als die Verlegung.

Das ist allerdings richtig, was der Herr Kollege Schüler gesagt hat, daß eine Einseitigkeit der Meinungen bis jetzt durchaus nicht besteht, hier nicht, in der Budgetkommission nicht und auch in der Stadt nicht. Ich verweise da nur auf den hervorragenden Techniker, den der Herr Abg. Vinz für sich in Anspruch genommen hat, welcher in der Sitzung des Stadtrates erst kürzlich sich geäußert hat: „Die Höherlegung des Bahnhofs am jetzigen Platz sei nach seiner Meinung, die sich mit den von der Stadt eingeholten Gutachten deckt, finanziell, eisenbahntechnisch und vom Standpunkt der Stadt aus das einzig richtige. Die Verlegung sei eine ganz unglückliche Lösung.“

Dieser Ansicht stimme ich, abgesehen von den Interessen der Stadt, nicht zu, ich bin im Gegenteil der Meinung, und das hat mich vor vier Jahren veranlaßt, für das Projekt der Verlegung zu stimmen, daß vom technischen Standpunkt und vom Standpunkt des Betriebs aus die Verlegung das richtige ist, weil sie gestattet, den Bahnhof in der Weise auszubilden, wie er den jetzigen und weiterhin sich entwickelnden Bedürfnissen der Eisenbahnverwaltung zu genügen imstande ist.

Eine ganz andere Frage aber ist diejenige des Aufnahmehauses. Ich bin sehr erstaunt gewesen, aus dem Munde des Herrn Ministers zu vernehmen, daß eine Zurückstellung der Entscheidung in dieser Frage eine abermalige Verzögerung der Inangriffnahme des Bahnhofs zur Folge haben soll. Erstens muß ich geltend machen, daß auch das Stürzenadersche Projekt, überhaupt keines der Konkurrenzprojekte, ein zur Bauausführung fertiges Projekt ist. Es sind dem Zweck der Ideenkonkurrenz entsprechende Entwürfe, aus wenigen Ansichten und Schnitten bestehend, aber zur Ausführung bieten diese Pläne noch lange nicht die genügende Unterlage, ganz abgesehen davon, daß ja der Grundriß noch nachträglich wieder geändert, erweitert wurde. Die Bearbeitung der Pläne im einzelnen, wie sie für die Ausschreibung der Arbeiten nötig ist, wird so ziemlich die Zeit in Anspruch nehmen bis zum nächsten Landtag, und ich glaube prophezeien zu können, daß auch, wenn Sie den Antrag Vinz annehmen, das Aufnahmegebäude bis dahin noch nicht in Angriff genommen sein wird, abgesehen vielleicht von den Fundamenten.

Es ist eine Forderung von einer Million für den Beginn der Bauarbeiten ins Budget aufgenommen worden. Nun, ich meine, daß diese Million verwandt werden muß zunächst, um die Erdarbeiten in Angriff zu nehmen und möglichst zu fördern, ferner für diejenigen Uebergangswerke, die nötig sind, um zunächst das Planum herzustellen. Es kann ja sein, daß man auch mit dem Funda-

mente des Aufnahmegebäudes in der Zwischenzeit anfangen könnte, wenn die Baupläne früher, als ich annehme, fertiggestellt wären. Wenn nur einmal der Grundriß feststeht, kann man wohl mit der Fundamentierung des Aufnahmegebäudes beginnen, selbst wenn man noch nicht in allen Teilen entschlossen wäre, wie die Ausbildung der Fassade im einzelnen werden soll, und namentlich, wie der Innenbau gestaltet werden soll. Diese Fragen werden ja erfahrungsgemäß oft erst während des Baues endgültig entschieden. Es ist bekannt, daß ein Teil des Aufnahmegebäudes in das Gebiet des Lautersees fällt, wo eine schwierigere und kostspieligere Fundamentierungsarbeit auszuführen sein wird; diese kann unbeschadet der späteren Weiterführung des Baues in Angriff genommen werden. Aber, wie gesagt, ich glaube kaum, daß es dazu kommen wird.

Was zunächst die nach Wunsch der Kammer durchgeführte Konkurrenz betrifft, so bin ich nicht der Meinung des Herrn Koll. Vinz u. auch nicht der Meinung des Herrn Ministers, daß nun diese Konkurrenz uns ein sehr wertvolles Ergebnis geliefert hat; ich finde im Gegenteil, sie hat uns kein Projekt geliefert, welches der Eigenart der Aufgabe in überzeugender Weise entspricht, und speziell den Zweck des Gebäudes in schöner, künstlerischer Form hervortreten läßt. Wir haben in den Projekten alle möglichen Stile vertreten gesehen, aber nicht einen neuen Gedanken gefunden, etwa einen neuen Stil speziell für ein Eisenbahngebäude. Natürlicherweise spielt, wo Fassaden in Frage stehen, immer der Geschmack eine große Rolle, und ich spreche natürlich von dem Standpunkt meines Geschmacks aus. Ich neige mehr der Meinung zu, die schon wiederholt ausgesprochen worden ist, daß die Fassade eines Aufnahmegebäudes der Eisenbahnverwaltung der Bestimmung dieses Gebäudes einen zwar schönen, aber nüchternen, dem modernen Zweck der Eisenbahn entsprechenden, leicht verständlichen Ausdruck geben soll, und man wird nun nicht behaupten wollen, daß das beim Barockstil der Fall sei. Der Barockstil ist das Eigentum einer Zeit, da das Leben einen ganz andern Anstrich, einen gemüthlichen, sorglosen, munteren Anstrich hatte — er paßt nicht zu unseren modernen, verwickelten und hastigen Verkehrsverhältnissen. Es ginge noch an, wenn das Aufnahmegebäude z. B. gegenüber dem Groß-Schloß zu stehen käme. Dann könnte man darauf hinweisen, daß hier eine gewisse Harmonie des Stiles nötig sei. Diesen Grund könnte ich anerkennen. Uebrigens haben wir hier in Karlsruhe, so viel mir bekannt, nur noch zwei Gebäude in diesem Stil, das Groß-Schloß und die kleine Kirche. Diese sind aber so weit von diesem Aufnahmegebäude entfernt, daß kein Mensch an einen Zusammenhang denken wird.

Die Gründe, die hier für die Wahl des Stiles bei dieser Fassade geltend gemacht werden, scheinen mir also hinfällig. Ich halte es ebenso nicht für richtig, wenn man den gotischen Stil für ein Aufnahmegebäude wählt. In Nürnberg freilich, das vom Herrn Minister angeführt worden ist, kann man zugeben, daß Anlaß zur Wahl des gotischen Stils vorlag. Dort in Nürnberg ist der Charakter des gotischen Stils und der ganzen Stadt bewahrt, da paßt ein Aufnahmegebäude in diesem Stil zur Umgebung. Das ist aber hier in Karlsruhe bezüglich des Barockstils nicht der Fall und ich kann nicht zugeben, daß hier ein stichhaltiger Grund zur Wahl der Barockfassade vorlag.

Ich möchte indessen nicht mißverstanden sein. Meine Gegnerschaft richtet sich nicht gegen den Architekten Stürzenader, dessen hervorragende Tüchtigkeit ich anerkenne; sie richtet sich gegen die Wahl dieses Stils für die Fassade eines Eisenbahnstationsgebäudes, aber mehr als dies gegen den zu großen Kostenaufwand. Hier ist nun vom Herrn Kollegen Vinz besonders darauf abgehoben worden, daß ja gerade dieses Projekt von Stürzenader in er-

höchstem Maße der Hauptbedingung des Preisauschreibens entspreche, weil es jetzt nicht nur die Summe von 1 100 000 M. nicht überschreite, sondern sogar um 87 000 Mark billiger sei, als das Projekt der Großh. Generaldirektion.

Dieser Kostenvergleich hat nur auf den ersten Blick etwas Bestechendes, mich hat er nicht bestochen. Denn, wenn man zwei Projekte auf ihren Kostenaufwand zuverlässig vergleichen will, dann muß man sie auf genau gleicher Basis vergleichen. Das ist aber hier nicht geschehen und konnte nicht geschehen. Das Stürzenacker'sche Projekt hat Putzfassade, das Projekt der Generaldirektion dagegen vollständige Werksteinverkleidung. Außerdem hat das Projekt der Generaldirektion eine reicher ausgestattete Vorhalle, das Stürzenacker'sche Projekt hat, übrigens meinen Ansichten entsprechend, einfachere Ausführungsweise und eine einfachere Ausstattung angenommen. Wenn man für das Projekt der Generaldirektion gleichfalls die einfacheren Ausstattungsmittel vorsehen würde, so würde nach meiner Ueberzeugung das Projekt der Generaldirektion das billigere sein. Und auf diesen Punkt hin allein ist der Beschluß der Budgetkommission gerichtet, nicht so sehr darauf, daß eine Barockfassade, speziell die Stürzenacker'sche Fassade nicht solle zur Ausführung kommen, sondern darauf, daß von der Regierung ein billigeres Projekt vorgelegt werden sollte. Ich halte das für möglich, ohne daß bei dem einfacheren Projekt der Würde der Residenz Eintrag getan wird; ich halte es für möglich, daß eine bescheidenere, nüchterne, aber doch schöne Fassade für das Gebäude gefunden wird, mehr ähnlich dem Projekte der Generaldirektion, jedoch ohne unnötigen Luxus innen und außen, und daß man damit an den Kosten wesentlich sparen könnte.

Man sagt, das Stürzenacker'sche Projekt sei besonders durch seinen zuverlässigen, revidionsfähigen Kostenschlag ausgezeichnet. Was nennen Sie einen revidionsfähigen Kostenschlag? (Zuruf des Abg. Dr. Binz: Preisbedingungen!). Ich weiß das, ich kann mich aber nicht damit einverstanden erklären, daß die Kostenschläge, die von den Preisbewerbern geliefert werden, revidionsfähig sind in dem Sinne, daß man mit Sicherheit sagen kann: das Projekt sei sicher um diese Summe auszuführen. Denn der Aufwand ist einfach nach dem Kubikmeter des verbauten Raumes berechnet; von einer eingehenden Kostenberechnung, wie der Herr Kollege Binz gemeint hat, ist keine Rede. Es muß auch bei Annahme der Stürzenacker'schen Fassade ein neues Projekt behufs Ausführung des Baues aufgestellt werden und man sollte sich nicht der Täuschung hingeben, daß dann der Aufwand niedriger würde. Das wäre auch dann nicht der Fall, wenn etwa, wie der Herr Kollege Binz anzunehmen scheint, auch die Ausführung dem Herrn Stürzenacker übertragen werden soll. (Auf Zuruf des Abg. Dr. Binz): Ich habe es so verstanden! Bei der Einzelbearbeitung zeigt es sich erst, ob ein Projekt billiger oder teurer ist; auch ist es nicht immer möglich, die Kostenschläge in allen Punkten genau so durchzuführen, wie es angenommen worden war.

Ich meine also, für die Budgetkommission lag durchaus genügender Grund vor, die Großh. Regierung zu veranlassen, die Zwischenzeit bis zum nächsten Landtag (welche nach meiner Meinung ohnehin nicht für den Ausbau des Aufnahmegebäudes Verwendung finden wird) dazu zu benutzen, diese Frage nochmals eingehend zu studieren und ein Projekt aufzustellen, welches auch in seinem Außeren die Zweckbestimmung des Gebäudes deutlicher hervortreten läßt, welches möglichst einfach, ohne aber einen unschönen Eindruck zu machen, im Außeren gehalten ist, auch im Innern bescheidenes Maß hält und nicht über die Bedürfnisse des Verkehrs hinausgeht. Mit einer nochmaligen Vorlage an den nächsten Landtag würde, nach meiner Meinung, nichts veräußert und es würde dann

auch vielleicht den Herren, die jetzt allein in diesem Projekt das Heil der Eisenbahnverwaltung und das Heil der Stadt Karlsruhe sehen wollen, nicht unmöglich sein, für ein solches einfacheres und billigeres Projekt sich zu entscheiden.

Die Kostenfrage bei dem Karlsruher Bahnhof, wie bei den übrigen großen Bahnhöfen, ist natürlich für uns alle, die wir mit unserer Abstimmung die Verantwortung mit übernehmen, eine schwerwiegende. Wir haben uns, glaube ich, in der Budgetkommission vollständig darüber geeinigt, daß die Eisenbahnverwaltung die Bahnhöfe, die als Zentren des Verkehrs erscheinen, wozu auch Karlsruhe gehört, derart ausbilden müsse, daß sie nicht allein den jetzigen Bedürfnissen ausreichend entsprechen, sondern daß sie auch die Möglichkeit bieten, einen weiteren Zuwachs des Verkehrs in den nächsten Jahrzehnten, den wir ja sicher zu erwarten haben, aufnehmen zu können. Ich glaube, darüber ist zuletzt in der Budgetkommission völliges Einvernehmen vorhanden gewesen. Und wenn die Budgetkommission trotzdem dazu gekommen ist, in ihrer Mehrheit ein billigeres Projekt für das hiesige Aufnahmegebäude zu verlegen, und wenn manche Kollegen überhaupt sich nicht entschließen können, die hohen Kosten für den Bahnhof Karlsruhe zu bewilligen, so ist das sehr begreiflich mit Rücksicht auf die ländliche Bevölkerung, welche doch an diesen großen Kosten teilzunehmen hat.

Wenn man nun diesem Motive einige Beachtung schenken wird, und ich glaube, man ist dazu verpflichtet, so muß man dafür sorgen, daß bei diesen großen Bauten wenigstens diejenige Sparsamkeit obwaltet, die möglich ist, ohne daß man den Zweck der Bauten beeinträchtigt, und dazu gehört beim Bahnhof in Karlsruhe, daß die Großh. Regierung die Verpflichtung fühlt und auch geltend macht, daß das Gelände, das durch die Bahnhofsverlegung frei wird, zugunsten des ganzen Landes verwertet werden muß und nicht zugunsten der Stadt Karlsruhe. (Abg. Kopf: Sehr richtig!) Dieselbe Autorität, die der Herr Kollege Binz angeführt hat und von der ich auch gesprochen habe, Herr Oberbaurat Baumeister, sagte in jener Sitzung, „daß der Stadtrat seine Zustimmung zur Verlegung des Bahnhofs an drei Bedingungen geknüpft habe, und daß von diesen Bedingungen zwei, die Eingemeindung Beiertheim und der Verkauf der Maxaubahn, sich erfüllen. Die dritte Bedingung, daß das freierwerdende Bahngelände nicht lediglich vom fiskalischen Standpunkte verwertet werde, sei noch nicht erfüllt. Die Generaldirektion dürfe dieses Gelände nicht etwa mit Mietskasernen besetzen, müsse vielmehr dasselbe einer anständigen Verwendung dadurch zuführen, daß sie es der Stadtgemeinde um einen angemessenen Preis ablasse. Die Stadt müsse an der eingetretenen Wertsteigerung, die auf die Lückigkeit ihrer Verwaltung zurückzuführen sei, einen Anteil haben, und er bitte die Stadtverwaltung, dieser Bedingung gegenüber der Staatsverwaltung Geltung zu verschaffen“. Diese Ansicht kann ich nicht teilen. Es war keine Notwendigkeit, daß die Stadt Karlsruhe sich gerade nach Süden ausgedehnt hat; es war auch nicht notwendig, daß die Stadt Karlsruhe ihre schönen Anlagen, ihre Festhalle und das Bierordtbad nun gerade dahin gesetzt hat, wo möglicherweise die Eisenbahnverwaltung sich hätte ausdehnen können. Gewiß wäre das Projekt der Verlegung des Bahnhofs an seinem jetzigen Platz so großen Schwierigkeiten nicht begegnet, wenn jene Gebäude nicht vorhanden wären. Das war ein Hauptimponand der Stadt, daß die Zufahrt zur Festhalle sehr beschränkt und unschön werden würde, wenn der ganze Platz dort für Bahnanlagen in Anspruch genommen würde. Hier hat die Stadt also gegen die Interessen der Eisenbahnverwaltung gewirkt, und sie kann nun nicht hinterher behaupten, daß sie auf die Wertsteigerung des Geländes dort den entscheidenden Einfluß ausgeübt habe. Es stand der Stadt vollkommen frei,

auf der Westseite, am Hardwald oder sonstwo diese Gebäude zu erstellen. Daß sie sie im Süden erstellt hat, war mit die Ursache, daß die Stadt sich besonders nach Süden ausgedehnt hat. Soll nun das Land, indem es die großen Kosten bewilligt und tragen muß für den neuen Bahnhof Karlsruhe, bei dem es ohne gewisse Mehrkosten wegen der Lage bei der Residenz nicht abgehen wird, soll das Land nun das Gelände des alten Bahnhofs, das durch die Eisenbahnverwaltung diese Preissteigerung erfahren hat, unter seinem Wert hergeben? Das hielte ich für unberechtigt, und ich wünschte, daß die Großh. Regierung eine Erklärung abgibt des Inhalts, daß sie nicht daran denkt, der Stadt Karlsruhe mit diesem Gelände ein besonderes Beneficium zu erweisen, sondern daß sie sich verpflichtet fühlt, das Gelände so teuer als möglich loszuschlagen. Daß die Eisenbahnverwaltung etwa das Gelände mit Mietskasernen bebaut, das kann doch im Ernste niemand annehmen. Aber sie kann den Verkauf einem Konsortium übertragen, und dann ist es der Stadt unbenommen, in Konkurrenz zu treten und mit zu steigern, da kann sie dann alles tun, was in ihrem Interesse nötig erscheint. Ich glaube, daß eine solche Sicherheit bezüglich des wertvollen Objekts — es ist wohl weit wertvoller, als es von der Regierung jetzt bewertet wird —, es Vielen erleichtern würde, die großen Summen zu bewilligen.

Ministerialdirektor Schulz: Der Herr Abg. Gierich hat eine Beschwerde wegen des Bahnhofs der Albtalbahn in Ettlingen vorgebracht. Er hat darüber geklagt, daß der dortige Güterbahnhof ungenügend sei. Beschwerden darüber sind dem Großh. Ministerium bisher nicht zugegangen. Wir werden aber Veranlassung nehmen, die Frage zu prüfen, und event. mit der Gesellschaft ins Benehmen treten.

Der Herr Abg. Gierich hat ferner den Wunsch geäußert, daß nach Verlegung des Personenbahnhofs in Karlsruhe die Albtalbahn zwar am neuen Personenbahnhof vorbeigeführt, aber dort nicht endigen möge, sondern daß sie wie bisher in die Stadt hineingeführt werden solle. Es ist in dem bisherigen Projekt in Aussicht genommen, daß die Albtalbahn längs des neuen Personenbahnhofs, und von da wieder in die Ettlingerstraße an die alte Stelle geführt werden soll, wo die Wartehalle sich jetzt befindet. Es ist allerdings städtischerseits der Wunsch ausgesprochen worden, die Albtalbahn aus der Ettlinger Allee heraus zu verlegen, um dort Platz für die städtische Straßenbahn zu bekommen, die Altbahn aber weislich vom Stadtgarten zur Stadt zu führen. Die Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluß gelangt. Wir gehen aber auch von der Meinung des Herrn Abg. Gierich aus, daß der Endpunkt der Altbahn auch künftig in der Gegend bleiben möge, wo er sich jetzt befindet.

Bei der Erörterung der Karlsruher Bahnhoffrage ist von verschiedenen Seiten auf die Verzögerung hingewiesen worden, die die Angelegenheit bisher erfahren hat, und dem Verlangen Ausdruck gegeben worden, daß hier nunmehr ein rascheres Tempo eintreten möge. Darüber kann jedenfalls in der Stadt Karlsruhe niemals ein berechtigter Zweifel bestanden haben, daß, nachdem einmal die Entscheidung gefallen war: der Bahnhof wird hinter den Lauterberg verlegt, die Großh. Eisenbahnverwaltung an dieser Stellung unentwegt festgehalten hat. Wenn in der Stadt Karlsruhe dann und wann wiederum der Gedanken aufgetreten ist, es käme doch noch die Verlegung des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle in Betracht, so lag dies lediglich an der Agitation eines Teils der Interessenten, der von der Verlegung des Personenbahnhofs Nachteil befürchtet.

Wenn der Herr Abg. Schüler meint, man solle zuwarten mit der Entscheidung, bis Einstimmigkeit in der Bürgerschaft über das Projekt bestehe (Seiterkeit; Abg. Schüler: Wenigstens in der Budgetkommission!),

dann können wir noch viele, viele Jahre warten, und die heutigen Zustände unverändert bestehen lassen. Es ist verschiedentlich schon ausgeführt worden, daß dafür die Großh. Regierung die Verantwortung nicht zu übernehmen vermöchte. In dem Beiseht zum Eisenbahnbaubudget haben wir aber auch darauf hingewiesen, daß ein Grund, warum bisher nicht rascher vorgegangen worden ist, gerade darin zu finden ist, daß durch die Entwicklung des Verkehrs die Großh. Eisenbahnverwaltung sich veranlaßt sah, dem alsbald auszuführenden Projekte eine größere Ausdehnung zu geben, als vor zwei Jahren beabsichtigt war, und daß die Großh. Regierung sich nicht für berechtigt gehalten hat, nun mit der Ausführung des Projektes vorzugehen, bevor die Landstände auch zu dem wesentlich veränderten Projekt ihre Zustimmung gegeben haben. Es besteht aber durchaus die Absicht, daß, sobald die Zustimmung zu dem vorliegenden Plan gegeben ist, mit aller Beschleunigung an die Ausführung herangetreten werden soll. Wenn die Mittel, die wir im Budget vorgesehen haben, zusammen mit dem Restkredit, der aus früheren Budgetperioden übergeht, nicht ausreichen, um den Bau in wünschenswerter Weise flott vorwärts zu bringen, so wird die Großh. Regierung nicht zögern, für die etwa fehlende Summe einen Administrativkredit zu erwirken. Es ist Ihnen ja allgemein mitgeteilt worden, daß wir diesmal versucht haben, die Summen, die angefordert werden, möglichst der voraussichtlichen Verwendung anzupassen; wenn wir aber hier das richtige nicht getroffen haben, wenn wir zu geringe Raten vorgesehen haben, dann hält sich die Regierung im Hinblick auf Artikel 12 Absatz 2 des Statgesetzes für berechtigt, durch einen Administrativkredit die Summen flüssig zu machen, die notwendig sind, um im Bauvollzug keinerlei nachteilige Verzögerungen eintreten zu lassen.

Der Herr Abg. Sergt hat dann die Frage des Aufnahmegebäudes nochmals eingehend behandelt, und in Uebereinstimmung mit dem Budgetkommissionsbeschluss den Wunsch ausgesprochen, es solle die Frage des Aufnahmegebäudes bis zum nächsten Landtag zurückgestellt werden, in der Meinung, daß in dieser Budgetperiode die Eisenbahnverwaltung doch nicht zur Ausführung des Aufnahmegebäudes komme. Zum Fertigstellen gewiß nicht! Der Herr Minister hat aber bereits ausgeführt, daß zuerst mit der Auffüllung des Terrains begonnen werden muß, und daß bei der Auffüllung der Grundriß des Aufnahmegebäudes feststehen muß, wenn nicht die Auffüllungsarbeiten aufgehalten oder unnötige Auffüllungen gemacht werden sollen. Der Grundriß für das Aufnahmegebäude ist von der Generaldirektion im allgemeinen bearbeitet; es wird keine sehr große Zeit in Anspruch nehmen, die weitere Detailbearbeitung für diesen Bau auf Grund des Stürzenacker'schen Fassadenentwurfs durchzuführen, so daß also jedenfalls die Eisenbahnverwaltung, wenn heute die Zustimmung der Kammer zu dem fraglichen Projekt gegeben wird, in der Lage ist, bezüglich der Herstellung der Fundamente viel rascher vorzugehen, als wenn erst in zwei Jahren die Entscheidung fällt. Ein noch einfacheres Projekt als das Stürzenacker'sche für eine Stadt wie Karlsruhe, für eine Residenz, kann die Großh. Regierung nicht gut heißen. Ich glaube, das Stürzenacker'sche Projekt bewegt sich wirklich bezüglich der Einfachheit der Fassade an der Grenze dessen, was für die Residenzstadt vertreten werden kann (Abg. Fröhlich: Bravo!). Ich glaube, es würde, wenn der Antrag der Budgetkommission angenommen wird, die Großh. Regierung sicherlich nicht zu einem nüchternen und noch bescheideneren Projekt, wie der Herr Abg. Sergt es gewünscht hat, greifen können.

Es ist die Frage gestellt worden, ob der Herr Professor Stürzenacker die Vauausführung bekommen soll. Nun, in dem Sinne denken wir uns die Beteiligung des Herrn Professor Stürzenacker nicht, daß er die Ausfüh-

zung des Baues bekommt. Der Bau soll im Regiebetrieb ausgeführt werden; es ist aber selbstverständlich, daß der Herr Professor Stürzenacker bei der Bearbeitung des Projektes mit herangezogen wird. Es ist ja, wie der Herr Abg. Hergt richtig bemerkt hat, kein vollständig ausgearbeitetes Projekt vorhanden, sondern es muß der Entwurf des genannten Herrn erst bis in alle Details ausgearbeitet werden. Dies kann in einer der Absicht des Projektverfassers entsprechenden Weise nur durch diesen selbst geschehen.

Bezüglich des Verkaufes des freierwerbenden Geländes des jetzigen Bahnhofs kann ich dem Herrn Abg. Hergt die beruhigende Versicherung geben, daß auch wir nicht beabsichtigen, es zu verschenten oder unter dem Wert herzugeben, sondern daß beabsichtigt ist, das Gelände seinem tatsächlichen Wert entsprechend zu verkaufen.

Abg. **Welzer** (Zentr.): Durch den Umbau des Karlsruher Bahnhofs wird auch eine Gemeinde meines Wahlkreises sehr in Mitleidenschaft gezogen, nämlich die Gemeinde **Bulach**. Diese Gemeinde hat eine Petition an das Hohe Haus gerichtet, in welcher sie eine **Haltestelle** wünscht. Tatsächlich wird die Gemeinde durch die Verlegung des Bahnhofs vollständig von Bahnlinien umzingelt werden, und dennoch sollen die Bewohner dieser Gemeinde nicht in die Lage kommen, auf ihrer Gemarkung, bzw. in der Nähe des Ortes in einen Zug einsteigen zu können. Die Großh. Regierung hat nun auf die Petition eine abschlägige Antwort gegeben, und auch die Kommission hat sich auf denselben Standpunkt gestellt, und zwar mit der Begründung, daß die Entfernung von Bulach im Verhältnis zu dem Wege nach der gewünschten Haltestelle nur eine geringe sein werde.

In zweiter Reihe verlangt die Gemeinde Bulach in ihrer Petition auch eine **Güterabfertigungsstelle**. Dieser Wunsch ist nun von der Großh. Regierung nicht ganz abschlägig beschieden worden, doch sei der gegenwärtige Moment noch nicht geeignet, dem Wunsche zu entsprechen. Die Gemeinde Bulach fährt in ihrer Petition an, der Ort sei gegenwärtig im Aufblühen begriffen, industrielle Unternehmungen seien dort vorhanden, insbesondere große Dampfwaschereien und Bleichanstalten, welche größere Mengen von Kohlen verbrauchen; außerdem finde auch sonst ein reger Güterverkehr statt.

Wenn nun dem ersten Wunsche nach Ansicht der Großh. Regierung und der Kommission nicht entsprochen werden kann, so sollte man doch wenigstens in Bezug auf die Güterabfertigungsstelle dieser Gemeinde entgegenkommen. Es würde das dem Staat keine allzu große Ausgabe verursachen. Die Gemeinde Bulach hat bereits einen erheblichen Teil ihres Geländes an den Eisenbahnfiskus abtreten müssen, was für die Entwicklung der Gemeinde nicht von Vorteil ist. Deshalb ist es ein durchaus berechtigter Wunsch, wenn die Gemeinde von Seiten der Eisenbahnverwaltung auch berücksichtigt werden möchte. Ich möchte also an die Großh. Regierung die Bitte zu richten, der Gemeinde Bulach mehr Entgegenkommen zu zeigen, und ihr, die etwa 4 Kilometer bis an den Güterbahnhof Karlsruhe hat, die gewünschte Güterabfertigungsstelle zu gewähren.

Noch mit einigen Worten zu den Verhältnissen am **Ettlinger Bahnhof**. Ich möchte hauptsächlich die Mißstände an dem dortigen Uebergang zur Sprache bringen. In Ettlingen ist ein starker Güterverkehr, und infolge der mißlichen Bahnhofsverhältnisse müssen die Güterzüge bis über den Uebergang rangieren, so daß der Verkehr oft 5 bis 10 Minuten gesperrt ist. Für die Arbeiter der dortigen Maschinenfabrik sind diese Verhältnisse besonders von Nachteil. Die Leute haben ohnehin weit in die Stadt hinein, und wenn sie, wie es oft vor-

kommt, 5 oder 10 Minuten am Bahnübergange warten müssen, so können sie nicht einmal in Ruhe ihr Mittagessen einnehmen, falls sie nicht Gefahr laufen wollen, zu spät in die Fabrik zu kommen. Auch Morgens sind die Arbeiter infolge des verschlossenen Uebergangs schon oft zu spät in das Geschäft gekommen. Hier könnte eine Ueberführung, wenigstens für den Personenverkehr, ausreichende Abhilfe schaffen.

Was nun das Projekt des **Karlsruher Bahnhofs**, speziell das **Aufnahmegebäude**, betrifft, so stehe ich auf dem Standpunkt des Herrn Kollegen Hergt. Auch mir ist der Kostenpunkt das ausschlaggebende Moment. Man sieht es auch hier wieder: Den kleinen Wünschen der Gemeinde Bulach will man nicht entsprechen; wenn es sich aber um die großen Bahnhöfe für die Städte handelt, wo Millionen in Frage kommen, da hat man keinerlei Bedenken, da erstellt man auf Kosten des Landes **Prachtbauten**. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß man an derartigen Gebäuden viel sparen könnte und ich werde daher dagegen stimmen.

Abg. **Giehorn** (Soz.): Es wird wohl keiner besonderen Rechtfertigung bedürfen, wenn ein Abgeordneter, der nicht gerade Karlsruhe vertritt, bei der Frage des Karlsruher Bahnhofs mitpricht, um so weniger, als die Großh. Regierung dem Landtag ja die Projekte vorlegt und der gesamte Landtag darüber zu beschließen hat. Ich bin nun in dieser Frage abweichender Meinung gegenüber meinen Fraktionskollegen **Frank und Koltz**; denn ich habe schon früher hier ausgesprochen, daß mir eine Verlegung des Bahnhofs sehr unheimlich ist. Ich hätte es am liebsten gesehen und bin der Meinung, daß es auch jetzt noch möglich ist, eine Höherlegung des Bahnhofs an Ort und Stelle zu bewirken. Die Straßenüberführung, die insbesondere vom Zentrum der Stadt verläuft, die aber von der Stadtgemeinde seiner Zeit abgelehnt worden ist, will mir nicht so recht gefallen. Aber immerhin wäre sie möglich: Das beweist die Ueberführung, die in Mannheim gemacht worden ist, und die sich, nachdem man sich nun einmal daran gewöhnt hat, dort ganz geschmackvoll ausnimmt. Es wäre also immerhin und zweifellos mit recht wenig Kosten möglich gewesen, eine Ueberführung über die Gleise zu erstellen, ohne daß das Städtebild allzusehr darunter gelitten hätte. Aber ich persönlich stehe, wie gesagt, auf dem Standpunkt, daß eine Höherlegung des Bahnhofs das zweckmäßigere und bessere gewesen wäre. Es wäre meines Erachtens auch insofern sehr zweckmäßig gewesen, als in den tiefliegenden Teilen Verwaltungsräumlichkeiten hätten eingerichtet werden können, sodaß man mit großer Raumersparnis dort schließlich dasselbe erreicht hätte, was man nun da draußen hinter dem Lautenberg auf einer großen Fläche und mit sehr großen Kosten erreichen will.

Nun hat die Großh. Regierung sich gegen diese Höherlegung an Ort und Stelle, überhaupt gegen ein Belassen des Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle, ausgesprochen. Man hat Verschiedenes dagegen eingewendet. Man ist aber auf die Frage sehr wenig oder garnicht eingegangen, ob es zweckmäßig sei oder nicht, den Bahnhof in der Mitte der Stadt zu belassen. Nach meinem Dafürhalten gehört es zu den vornehmsten Aufgaben eines vernünftigen Eisenbahnbaues, daß man, wenn man nicht mehrere Bahnhöfe in einer Stadt anlegen will, den einen Bahnhof so viel als möglich in das Innere der Stadt hinein verlegt. In anderen Städten versucht man, das mit sehr großen Kosten dadurch zu erreichen, daß man schon bebauten Gelände aufkauft und ganze Straßenzüge niederlegt, um die Bahnhöfe noch weiter in das Innere der Stadt hineinzuschieben. Unser Karlsruhe ist nun nicht dazu angetan, daß man etwa drei oder vier Bahnhöfe anlegen kann; hier hätte man deshalb die Aufgabe, den

warten
 Mittag-
 len, zu
 und die
 von oft
 e eine
 , aus-
 hofs,
 che ich
 Auch
 loment.
 Ansehen
 wenn
 Städte
 t man
 Landes
 nd ich
 er be-
 ebnetet,
 ge des
 als die
 vorlegt
 n hat-
 gegen-
 denn
 ir eine
 h i f c h
 r Mei-
 Höher-
 wirken.
 entrum
 e seiner
 cht ge-
 beweist
 den ist.
 ran ge-
 s wäre
 Kosten
 leise zu
 ter ge-
 gt, auf
 ofs das
 man meist
 nur mit
 Pferd und
 Wagen
 hinfährt,
 spielt
 eine kleine
 Verlängerung
 der Wegstrecke
 keine so große
 Rolle wie bei dem
 Personenverkehr.
 Aber auch die
 Verlegung des
 Güterbahnhofes
 wäre nicht einmal
 notwendig
 gewesen, unter der
 Voraussetzung,
 daß man das ganze
 Gelände nach dem
 Süden zu in
 Benutzung hätte
 nehmen können,
 das zum Teil
 jetzt schon
 fiskalisches
 Eigentum ist.
 Schließlich hat
 man gesagt, die
 Kosten seien so
 hoch, die Höher-
 legung sei teurer
 als eine Verlegung.
 Nun, wurden bei der
 Beratung des
 Eisenbahnbetriebes
 und des Eisenbahn-
 baus von vielen
 Seiten so septische
 Neußerungen über
 die Berechnungsmethoden
 der Groß-Regierung
 und der Eisenbahn-
 verwaltung insbesondere
 gemacht, daß
 ich auf diese
 Kostenberechnung
 wirklich nicht
 allzuviel
 Wert lege. Ich
 glaube, wenn man
 jetzt begründen
 wollte, daß der
 Bahnhof nicht
 verlegt werden
 dürfe, daß er an
 der Stelle
 bleiben müsse,
 wo er ist, rechnete
 man uns auch aus,
 daß die Verlegung
 des Bahnhofes
 wesentlich teurer
 käme als ein
 Neuaufbau an
 Ort und Stelle.
 Die Eisenbahn-
 verwaltung hat
 ferner bemerkt,
 es müsse, wenn
 der neue Bahnhof
 an derselben
 Stelle errichtet
 werden solle,
 ein provisorischer
 Bahnhof angelegt
 werden. Ich habe
 mir schon erlaubt,
 in der Budget-
 kommission zu
 bemerken, daß
 ich einen provisorischen
 Bahnhof für
 überflüssig halte.
 Unsere Herren
 Techniker, die
 damit zu tun
 haben, haben
 Beispiele genug
 in Deutschland
 jetzt schon
 ich verweise
 insbesondere
 auf die

Dresdener und Essener Beispiele), bei denen man eine
 Höherlegung des Bahnhofes an Ort und Stelle ohne
 provisorischen Bahnhof mit größter Sicherheit bei ebenso
 engen Raumverhältnissen durchgeführt hat.

Schließlich hat der Herr Minister am Schluß den
 Haupttrumpf ausgespielt und gesagt, der einmütige
 Widerstand der Bürgerschaft von Karlsruhe sei
 maßgebend gewesen, daß man an eine Ueberbrückung
 der Bahngleise nicht denken konnte. Dieses Wort, das
 der Herr Minister ausgesprochen hat, um einen bestimmten
 Zweck hier zu erreichen, wollen wir fest in unser
 Gedächtnis eingraben, das wollen wir uns merken. Wenn
 wir in einigen Tagen an den Pforzheimer Bahnhof
 kommen, werden wir ihm sagen: Der einmütige Wider-
 stand der Pforzheimer Bürgerschaft veranlaßt die Re-
 gierung, nachzugeben und die Wünsche der Bevölkerung
 zu erfüllen. Ich bedaure es, daß wir den Herrn Mi-
 nister nicht schon früher zu diesem Geständnis bringen
 konnten, als es sich um Lahr und Lörrach handelte und
 um verschiedene andere Projekte, wo man den einmütigen
 Widerstand der Bürgerschaft für null und nichtig gehalten
 hat, und wo die Bahnverwaltung trotzdem auf ihrem
 Willen bestehen geblieben ist. Ich freue mich, daß nun
 auf einmal die Karlsruher Bürgerschaft, da sie einmütig
 Widerstand leistete, die Groß-Regierung zum Nach-
 geben zwingen konnte. Wir wollen aber hoffen, daß
 nicht nur die Karlsruher Bürgerschaft es ist, die etwas
 derartiges fertig bringt, sondern daß in Zukunft auch
 die Bürgerschaft in anderen Städten durch einmütige
 Stellungnahme die Regierung zum Nachgeben veranlaßt!

Schließlich hat der Herr Generaldirektor auch noch den
 Geländeankauf ausgespielt und hat gesagt, man könne
 natürlich jetzt nicht mehr von dem Verlegungsprojekte
 zurück, da 4 500 000 Mark für Gelände ausgegeben
 worden seien und es durchaus unwirtschaftlich sei, wenn
 man jetzt das Gelände liegen lasse. Auch hier bedaure
 ich die späte Einsicht. Ist es nicht ebenso unwirtschaftlich,
 daß man das Durlacher Gelände, das man vor zehn
 Jahren angekauft hat, liegen läßt und nicht rascher
 bebaut? Ist es nicht ebenso unwirtschaftlich, wenn man
 bei anderen Orten in derselben Weise verfährt, wie hier
 verfahren worden ist, und wenn man mit den Bauten
 nicht rascher vorgeht?

Jetzt werden alle diese Gründe ins Feld geführt, um
 einen bestimmten Zweck zu erreichen, wobei nur zu be-
 dauern ist, daß die Groß-Regierung nicht immer schon
 diese Einsicht an den Tag gelegt hat, damit wir nicht zu
 kritisieren hätten, daß unwirtschaftlich gehandelt wird.

Nun sind auch noch betriebstechnische Gründe
 für die Verlegung des Bahnhofes angeführt worden.
 Mein Fraktionskollege Kolb hat da schon ganz mit Recht
 ausgeführt, daß man eigentlich eine ganze Menge solcher
 betriebstechnischer Bedenken, die man gegenüber der Be-
 lassung des Bahnhofes an der jetzigen Stelle geltend
 macht, schon vor zwei oder vier Jahren hätten wissen
 können und damals schon mit ebenso gutem Recht hätte
 anführen können. Aber weil es möglich war, schon vor
 vor vier und zwei Jahren alle die Gründe anzuführen,
 eben deswegen lege ich nicht zu großen Wert darauf.
 Ich sehe in diesen Gründen in der Hauptsache nichts
 weiter als Gelegenheitsgründe, die man geltend macht,
 um den Willen der Bahnverwaltung durchzubrüden.
 Ganz mit Recht ist hier betont worden, daß man alles
 das schon früher wissen konnte und daß diese Gründe,
 weil man sie früher nicht gekannt hat, nicht von so großer
 Bedeutung sind, daß sie nun jetzt ein Belassen des
 Bahnhofes an derselben Stelle unmöglich machen.

Die wirtschaftlichen Folgen sind ferner ins Feld
 geführt worden. Die wirtschaftlichen Folgen für das
 Verbleiben des Bahnhofes an der jetzigen Stelle bestehen
 lediglich in einer gewissen Schädigung der Spekulation.

Man wird allerdings damit rechnen müssen — das ist richtig —, daß eine Anzahl Grundstücksspekulanten, die sich nun, nachdem hier beschlossen war, den Bahnhof hinter den Lauterberg zu verlegen, auf das Gelände gestürzt haben und großen Gewinn machen wollten, geschädigt werden. Ich meine aber, der Landtag und die Volksvertretung ist nicht dazu da, die Interessen der Spekulanten wahrzunehmen. Man erwähnt gar nicht, daß auch eine starke wirtschaftliche Schädigung für die Leute eintritt, die meist nicht aus Spekulation sich an an der Kriegsstraße angekauft haben, für die Leute, die seinerzeit schon mit dem Spekulationszuschlag die Häuser und das Gelände hier erworben haben. Mein Kollege Kolb sprach von einem Wertzuwachssteuergesetz, das wir brauchen, um der Spekulation einigermaßen zuleibe zu gehen. Das hat seine zwei Seiten. Die Wertzuwachssteuer ist nach und nach zu einem Schlagwort der Bodenreformer geworden. Allzuviel Bedeutung darf man einer solchen Maßregel nicht zumessen. Es müßte dann für diejenigen, die das Privateigentum in dem Maße vertreten, wie Sie (zum Zentrum und den Liberalen), der Wertzuwachssteuer auch eine Bestimmung gegenüberstellen, die eine gewisse Entschädigung bei eintretender Wertminderung vorsieht. Wenn also jetzt der Bahnhof verlegt wird und die Bewohner der Kriegsstraße, namentlich die Hotelbesitzer, dadurch wesentlich an Eigentum verlieren, dann wäre entsprechend, daß auch sie an die Regierung gewisse Ansprüche auf Entschädigung wegen der Wertminderung ihres Besitzes erheben könnten.

Im allgemeinen liegen die Dinge mit der Wertzuwachssteuer so, daß, wenn man einmal anfängt, eine Wertzuwachssteuer einzuführen, man nicht beim Grund und Boden aufhören darf. Es gibt sehr viel unverdienten Wertzuwachs, ich erinnere nur an die Spekulation in Papieren, an die Börsenspekulation, an Produktionsgewinn, der meist auch ein ganz unverdienter Wertzuwachs ist, ebenso wie ein Geschäftsgewinn, der durch glückliche Spekulation beim Einkauf erlangt wird. Will man eine Wertzuwachssteuer beim Gelände erheben, so muß man auch den Wertzuwachs bei der Produktion, beim Geschäftsgewinn, bei der Spekulation an der Börse besteuern. Und da sind wir denn so nach und nach überhaupt dabei, dem Privateigentum als Produktionsmittel usw. seine Berechtigung abzuspochen.

Nach allem, was wir gehört haben, scheint aber jedes weitere Wort überflüssig und die Verlegung beschlossene Sache zu sein. Wenigstens nach den Ausführungen der Herren vom Zentrum ist an der Verlegung des Bahnhofs nichts mehr zu ändern, sie wollen dafür stimmen, daß er verlegt wird (Zurufe vom Zentrum: Wir denken gar nicht daran!). Der Herr Kollege Hergt hat sich in der Richtung ausgesprochen, daß eine Verlegung des Bahnhofs nötig erscheint, und ich habe gemeint, er spricht im Namen seiner Fraktion.

Ich bedauere es, wenn die Verlegung beschlossene Sache sein sollte, aber ich könnte nichts daran ändern, und es wäre nun lediglich die eine Frage noch: Welches Projekt soll als Empfangsgebäude ausgeführt werden? Soll das Stürzenacker'sche Projekt jetzt ausgeführt werden, oder soll der Beschluß der Budgetkommission Geltung erlangen, daß ein neueres billigeres Projekt vorgelegt werde? Ich will betonen, daß ich, wenn ich gegen dieses Projekt spreche, natürlich nicht gegen den Architekten Stürzenacker und seine künstlerische Arbeit reden will, sondern daß ich auch da lediglich von dem Gesichtspunkt ausgehe, dem ich bereits, ohne daß ich eine Ahnung haben konnte, daß die Frage diese Bedeutung und Komplikation annimmt, in der Budgetkommission Ausdruck gegeben habe. Ich wünschte mir einen Bahnhof, dem man schon aus großer Entfernung den Zweckbau, die Bestimmung als Bahnhof ansieht; man kann auch unter dieser

Voraussetzung ein geschmackvolles Gebäude hinstellen. Man hat mir entgegengehalten, das wäre Duzendware, ein Duzendbahnhof, den man überall sieht, in Karlsruhe wollte man etwas besonderes haben; der Bau sollte künstlerisch sein und der Stadt Karlsruhe zur besonderen Zierde gereichen. Es ist ja auch hier von Repräsentation die Rede gewesen. Ich bitte um Alles in der Welt, daß man nun nicht etwa anfängt, bei Stadtbauten von Repräsentation zu reden. Wenn wir anfangen wollen, auch in unserm Staatsbetrieb noch gewisse repräsentative Erwägungen hineinzubringen, wo soll man dann mit den Mitteln der Allgemeinheit und des Staates bleiben? Man repräsentiert mit ganz anderen Dingen als mit schönen Gebäuden! Wenn man Ordnung und Sauberkeit schafft, wenn man sonst alles in der Weise eingerichtet hat, wie den Bedürfnissen der Gemeindeglieder entspricht, ist das eine viel bessere Repräsentation, als wenn prächtige Gebäude dastehen, die die Augen der Durchreisenden einen Moment auf sich ziehen. Für mich kann der Grundsatz der Repräsentation nicht maßgebend sein bei dem Bau eines Bahnhofsgebäudes. Man repräsentiert nicht (wie ich das auch in meiner allgemeinen Rede zum Eisenbahnbau betont habe) gerade ärmlich und schäblich bauen, man soll solide und auch geschmackvoll bauen, das alles kann man aber ohne überflüssige Geldverschwendung, und die Vermeidung solcher überflüssigen Geldverschwendung ist insbesondere im Interesse der Eisenbahnwünsche unserer ländlichen Bevölkerung notwendig.

Der Herr Minister hat uns heute eine kleine Vorlesung über Kunst gehalten, hat uns eine Menge Bauwerke aufgeführt, die in künstlerischem, zumteil in Barock gehalten sind, der bei dem Stürzenacker'schen Projekt angegriffen worden ist. Das ist natürlich eine Begründung, die nun zeigt, wo man sich endlich auf das Stürzenacker'sche Projekt geeinigt hat, hervorgeholt wird. Ich bemerke, daß man längere Zeit gar nicht einig war, welches Projekt man nehmen sollte. Es war ursprünglich das Billingsche Projekt, das allgemeine Begeisterung hervorgerufen hat, es wurde aber, weil es zirka 2 Millionen kostete, verworfen. Dann war in der nationalliberalen Fraktion sehr lange — so lange, daß es direkt verflüchtigt war, wie rasch die Schwentung eintrat — eine starke Stimmung für das Charlottenburger Projekt von Reinhard und Süßgut. Die Vertreter der nationalliberalen Fraktion in der Budgetkommission waren, weit ich weiß, völlig einig darin, daß, nachdem das Billingsche Projekt nicht in Frage kommen konnte, man gar kein anderes als das Charlottenburger nehmen sollte. Dann auf einmal in der Nacht kam die Wandlung, man sagte nun, wir müssen das Stürzenacker'sche Projekt nehmen, und nun kommt der Minister und liest uns vor aus dem Protokoll des Preisgerichtes, daß die Stürzenacker'sche Projekt eigentlich als das schönste erkannt worden sei; er hat nur vergessen, die Sätze zu verlesen, die eine ganz wesentliche Einschränkung der günstigen Beurteilung des Projektes enthalten. Es heißt hier in diesem Protokoll weiter: „Die Architektur schließt sich dem Motto entsprechend an die Formen der spätklassischen Barocke, wie sie in Baden und speziell in Karlsruhe gepflegt wurde, in verständnisvoller Weise an. Ob dies richtig ist, eine historische Stilform in strenger Durchführung für das ganz moderne Baubedürfnis anzuwenden, ist allerdings zweifelhaft.“

Dann kommen noch eine Reihe von Ausstellungen, die man gemacht hat: „Am Mittelbau ist einiges vielleicht nicht ganz einwandfrei, wie z. B. der ungelöste Auslaß der Lisenenarchitektur und die flache Fensterform mit dem Giebel.“ Es sind also immerhin eine ganze Reihe von Ausstellungen, die ich mir aber nicht weiter

eigen machen will. Ich bin weder Baufachverständiger, noch mag ich mir an, ein besonderes Kunsturteil zu haben, ich will nur sagen, daß die Begründung, die der Herr Minister jetzt angeführt hat, nicht durchschlagend sein kann, weil er den einen Teil in dem Urteil des Preisgerichtes weggelassen hat. Ueberhaupt darf meines Erachtens das Urteil des Preisgerichtes für uns nicht ganz maßgebend sein. Es ist das Billingsche Projekt mit dem I. Preise 5000 M. gekrönt worden, und es finden sich z. B. in dem Urteil über das Billingsche Projekt eigentlich die allergrößten Bedenken, die man haben kann. Es wird gesagt: „Als unzuweckmäßig ist die kleine Vorhalle an dem Haupteingange anzusehen, . . . das Ganze zeigt eine geschlossene charaktervolle Wirkung, wobei nur eine lebhaftere Behandlung der Flächen vermist wird . . . die schöne Anordnung des Ganzen war nur zu erreichen durch eine weitgehende Einschränkung der Höhe der Wartehalle, die nur 7 m hoch sind, auch sind die Dachräume so niedrig gehalten, daß sie nicht begangen werden können, was bei einer so großen Bauanlage als unzulässig anzusehen ist. Auch die geplante Konstruktion des massiven Aufbaues über der Zentralthalle muß erhebliche Bedenken erregen. Der Baubetrag, der aufgewendet werden soll, ist auch zu hoch. Also eine ganze Menge Ausstellungen wurden im Protokoll gemacht und doch hat das Projekt den I. Preis erhalten.“

Für uns war bei der Beurteilung des Bahnhofes mit maßgebend, daß man auch bei solchen Bauten sparen muß. Wenn man die klägliche Art und Weise sieht, die hier im Hause schon wiederholt in Erscheinung getreten ist, daß man ärmeren Gemeinden, Landgemeinden, wenn eine Bahn gebaut wird, das Gelände unentgeltlich abnimmt, sie womöglich noch zu baren Zuschüssen zum Bahnbau anhängt und auf der anderen Seite sieht, daß ohne große Erregung 30, 35, ja 40 Millionen für eine einzige Bahnhofsanlage ausgegeben werden, dann muß das uns, die wir mit aller Kraft dagegen aufgetreten sind, daß man sich den Landgemeinden gegenüber in dieser wenig entgegenkommenden Weise zeigt, ein Grund sein, Bedenken zu haben, wenn hier so große Summen aufgewendet werden.

Es ist ja nun gesagt worden, einen Bahnhof kann man nicht schlechthin als unrentablen Bau betrachten, und es ist der Bahnhofbau in Parallele mit Gleisanlagen gestellt worden. Der Vergleich trifft nicht zu. Man kann auf der Gleisbahn fahren und sich unter Umständen mit einer gewöhnlichen Schirmhalle behelfen oder gar im Freien aussteigen. Ich will mich aber natürlich nicht auf den Standpunkt stellen, daß der Bahnhof überflüssig wäre, gewiß nicht, aber die Bahnhofsbauten, und gerade die teureren Bahnhofsbauten drücken die Rentabilität gewaltig herab (Abg. Kolb: Man kann ja aus Blech bauen!). Gewiß, daß auch mit Wellblech gebaut werden kann, beweisen die Bahnhöfe von Frankfurt a. M., die Berliner Bahnhöfe, der Dresdener Bahnhof u. a. Dort bestehen alle diese großen Bogenhallen aus Eisen, Glas und Wellblech (lebhafter Widerspruch einzelner Abgeordneter, Glode des Präsidenten). Die Kosten des Empfangsgebäudes können sicher stark reduziert werden.

Es ist hier gesagt worden, das Stürzenacker-Projekt werde noch billiger zu stehen kommen wie dasjenige der Generaldirektion. Es ist aber auch schon vom Herrn Kollegen Herzt daselbe hervorgehoben worden, was in der Budgetkommission von der Bahnverwaltung selbst als Grund für den billigeren Preis angeführt worden ist: nämlich die Generaldirektion hat ihre Fassade in massivem Material projektiert und den Innenausbau viel reicher gestaltet, als bei dem Stürzenacker-Projekt. Wenn man das Projekt der Generaldirektion nach

den einfacheren Grundrissen des Stürzenacker'schen Projektes gemacht hätte, wäre es wahrscheinlich um Hunderttausende Mark billiger geworden, als es sich jetzt stellt.

Der Herr Minister hat die Erklärung abgegeben, wir sind nicht in der Lage ein billigeres Projekt vorzulegen; er hat diese Erklärung mit einer gewissen Bestimmtheit und Feierlichkeit abgegeben. Die Herren Vertreter der Generaldirektion haben uns nun aber in der Budgetkommission das Geheimnis erklärt, wie man billigere Projekte vorlegen kann; sie haben uns eben gesagt, daß dieses von der Generaldirektion ausgearbeitete Projekt nur deswegen so teuer wird, weil der Innenausbau so reich ausgestattet ist, weil die Hauptfassade in Steinmaterial gehalten ist. Es scheint mir also leicht möglich zu sein, ein billigeres Projekt auszuarbeiten.

Wenn man nun endlich die Verzögerung anführt und sagt, man darf den Bahnhofbau nicht wieder auf Jahre hinaus verzögern, dann bemerke ich: Es waren bis jetzt zehn Millionen für diesen Bahnhof bewilligt und es ist noch kein Spatenstich getan worden! Und die Gefahr für das Publikum, die auf dem jetzigen Bahnhof besteht, die Gefahr, deren Beseitigung uns, den Gegnern des Stürzenacker'schen Projektes und der Verlegung, natürlich ebenso sehr am Herzen liegt wie den andern Herren Kollegen, diese Gefahr wird leider auf anderthalb Jahrzehnte noch nicht beseitigt, weil, selbst wenn man in diesem Jahre mit dem ersten Spatenstich beginnen würde, mindestens noch über ein Jahrzehnt vergeht, ehe der Verkehr auf den neuen Bahnhof verlegt werden kann. Wenn aber die Gefahr so groß und dringend ist, daß nicht ein Jahr, nicht ein Tag Aufschub mehr möglich ist, dann hätte man eigentlich die dringende Verpflichtung, sofort hier im alten Bahnhof mit aller Kraft einzusetzen und die größte Gefahr zu beseitigen; vielleicht dadurch, daß man noch ein paar Bahnsteige anlegt, dadurch, daß man an den Straßenübergängen noch irgend eine Verbesserung (Unterführung oder Ueberführung) herstellt, damit man auf die anderthalb Jahrzehnte hinaus das Publikum schützt, bis der neue Bahnhof fertig ist.

Ich bin also nach alledem nicht in der Lage, anders zu stimmen, als die Budgetkommission beantragt hat, ich werde für den Beschluß der Budgetkommission eintreten.

Baudirektor Wasmser: Die Ausführungen des Herrn Abg. Eichhorn, worin er in erster Reihe für die Beibehaltung des Bahnhofes an der jetzigen Stelle gesprochen, aber schließlich doch gesagt hat, daß er für Verlegung des Bahnhofes stimmen werde, geben mir Veranlassung, das Wort zu ergreifen und zwar deshalb, weil er hauptsächlich auf den Kostenpunkt zu reden kam und gesagt hat, es würde jetzt behauptet, die Kosten der Verlegung des Bahnhofes an Ort und Stelle und der Höherlegung seien sogar höher wie die der Verlegung des Bahnhofes von seiner jetzigen Stelle hinter den Lauterberg. Nun muß ich doch darauf aufmerksam machen, daß von jeher, selbst in den ersten Stadien, gesagt worden ist, daß die Verlegung des Bahnhofes an Ort und Stelle und die Höherlegung teurer ist. Wenn früher von 14 oder 15 Millionen gesprochen worden ist, welche für die Verlegung aufzuwenden seien, so wurde auch immer gesagt: 14 Millionen seien die reinen Unkosten ohne Geländeerwerb, zu welchen nach damaliger Berechnung noch 6 bis 7 Millionen für Geländeerwerb zuzuschlagen waren, um die Gesamtkosten zu erhalten. Der Unterschied zwischen den jetzigen 33 Millionen und der früheren Ziffer erscheint dann nicht mehr so groß.

Auch im Jahre 1902, wo die Kammer nochmals darüber Entschliebung zu treffen hatte, ob Höherlegung oder Verlegung gewählt werden sollte, war von der Generaldirektion auf Grund einer approximativen Kosten-

