

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

226 (6.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 115. öffentliche
Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 226.

Karlsruhe, 6. Juli 1906.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

115. öffentliche Sitzung
am Mittwoch den 4. Juli 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1906 und 1907 (Spezialdiskussion) samt einschlägigen Petitionen (S. 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.

2. Beratung der mündlichen Berichte der Budgetkommission über das Nachtragsbudget (Drucksache Nr. 7b) und zwar:
Hauptabteilung I, Staatsministerium, nebst der Berichtigung Ausgabe Titel I Ueberweisung aus der Reichskasse und Einnahme Titel I Ueberweisung aus der Reichskasse,
Hauptabteilung II, Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten. Berichterstatter Abg. Giebler.

Hauptabteilung III, Ministerium der Justiz, des Kultus und Unterrichts.

Ausgabe Titel III, VII — Einnahme Titel I. Berichterstatter: Abg. Dr. Wina.

Ausgabe Titel X. Berichterstatter: Abg. Obkircher.

Hauptabteilung IV, Ministerium des Innern.

Ausgabe Titel I, IX, XI. Berichterstatter: Abg. Fehrenbach.

Ausgabe Titel XII. Berichterstatter: Abg. Biehl.

Ausgabe Titel XV — Einnahme Titel VI. Berichterstatter: Abg. Neuhaus.

Ausgabe Titel XVII — Einnahme Titel VIII. Berichterstatter: Abg. Sergt.

Hauptabteilung V, Ministerium der Finanzen.

Ausgabe Titel IV — ausgenommen § 16 (Forsthäuser Forbach) und § 18 (Seidelberger Schloß) und Einnahme Titel I. Berichterstatter: Abg. Weitzer.

Ausgabe Titel V. Berichterstatter: Abg. Eichhorn.

Ausgabe Titel VII — Einnahme Titel IV. Berichterstatter: Abg. Lehmann.

Ausgabe Titel XI und XIII. Berichterstatter: Abg. Mayer-Mannheim.

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

Präsident Dr. Wildens eröffnet die Sitzung um 9 Uhr 20 Minuten.

Es werden folgende Einläufe angezeigt:

1. Petition des Gemeinnützigen Vereins Heidelberg und verschiedener anderer Vereine, den Ausbau und die Bedachung des Otto-Heinrichshauses betr. (wird der Budgetkommission überwiesen);

2. Einladung des Bürgervereins Altstadt Karlsruhe zu dem am Freitag den 6. Juli 1906, abends halb 9 Uhr, im oberen Saal des Hotel „Friedrichshof“ stattfindenden Vortrag des Herrn Wasserbauingenieurs Krey über die Ausnützung der Wasserkräfte des Oberrheins.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 derselben (Fortsetzung der Spezialberatung des Eisenbahnbudgets, Ausgaben, §§ 29, 30, 31, 32) erhalten das Wort:

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Ich werde im Gegensatz zu der Mehrzahl meiner politischen Freunde für die angeforderte Budgetposition und für die Resolution zugunsten des Stürzenacker'schen Bahnhofprojektes stimmen. Es liegt mir daher ob, meine Stellungnahme wenigstens in Kürze zu begründen.

Die Bahnhoffrage in Karlsruhe, die seit 10 Jahren im Fluße ist, muß endlich gelöst werden. Die Rücksicht auf den Betrieb erfordert das und auch die Rücksicht auf die Stadt, welche schwer geschädigt ist dadurch, daß man die Frage so lange in der Schwebe gelassen hat. Drei Projekte sind es, die gestern Gegenstand der Erörterung gewesen sind. Das Ueberführungsprojekt, das Hochlegungsprojekt und das Verlegungsprojekt. Wenn wir vor einer res integra ständen, dann würde ich unbedingt sagen: Ueberführungsprojekt. Ich muß dem Standpunkt des Herrn Abg. Eichhorn so viel einräumen, daß es etwas mißliches ist, in dem Zeitpunkt großer technischer Umwälzungen, in einem Zeitpunkt, wo wir nicht wissen, wie nahe wir der Einführung des elektrischen Betriebes z. B. stehen, einen so großen Umbau vorzunehmen. Aber wir stehen ja nicht mehr vor einer derartigen res integra, sondern vor einer res judicata. Würde es sich nur darum handeln, einen unausgeführten Beschluß des Landtags umzuwerfen, so wäre ich der erste, der dafür wäre. Dieser Beschluß ist aber schon teilweise ausgeführt. Es ist bedauerlich, daß die Großh. Regierung sich vor 13

Jahren vor dem Widerstande der städtischen Kollegien hier zurückgezogen hat. Es wird vielleicht für die Groß. Regierung ein Anlaß sein, in der Zukunft etwas vorsichtiger zu sein mit einer solchen Stellungnahme und nicht irgend eine Tagesströmung innerhalb der ständischen Vertretung gewissermaßen als Oberstaatsministerium in einer so wichtigen Frage fungieren zu lassen. Heute aber sind wir schon daran gegangen, das Verlegungsprojekt auszuführen, wir können also jetzt nach meiner Meinung auf das Ueberführungsprojekt nicht mehr zurückkommen.

Ganz ausgeschlossen halte ich die Ausführung des Hochlegungsprojektes, einfach deshalb, weil die Kosten größer wären, wie uns berechnet worden ist, weil sie ein betriebsgefährliches und kostspieliges Provisorium erfordern würde und wir keine Gewißheit hätten, ob wir nicht in wenigen Jahren in der Lage sein würden, trotzdem die Verlegung an eine andere Stelle unter viel größeren Schwierigkeiten doch noch vornehmen zu müssen. Ich möchte auch auf die scharfe Kurve aufmerksam machen, die heute schon bei der südlichen Einfahrt in den Bahnhof hier ein großer Mißstand ist, und die noch verschärft würde, wenn ein Hochlegungsprojekt zur Ausführung gelangen würde.

Es bleibt uns daher nur das Verlegungsprojekt, und ich erteile der Anforderung meine Zustimmung in der Erwartung, daß die Groß. Regierung nun auch ungehämt an die Ausführung dieses Baues herangehen wird. Wir müssen jetzt schon an die Verlegung herangehen; denn wenn wir es liegen lassen, werden die Sachen meistens nicht besser, sie werden auch nicht billiger.

In der Frage des Aufnahmgebäudes war ich zuerst auch sehr geneigt, dem Standpunkt der Budgetkommission beizutreten und einen billigeren Bau zu befürworten. Ich bin durchaus der Meinung, daß diese Eisenbahnbauten keine Prunk- und Pracht- und Schloßbauten sein dürfen, sie sollen auch kein Mausoleum werden für die Erfüllung der Eisenbahnwünsche des platten Landes, aber ich habe mich doch überzeugt, daß das Stützenackersche Projekt den berechtigten Anforderungen beider Seiten Rechnung trägt, und nachdem die Groß. Regierung erklärt, daß sie nicht in der Lage ist, ein besseres und wesentlich billigeres Projekt uns zu bieten, stelle ich mich auf den Standpunkt, daß ich bei den annähernd gleichen Kosten ein immerhin künstlerisch beachtenswertes Projekt einer Bureauarchitektenarbeit vorziehe.

Ich glaube mich mit dieser Stellungnahme auch nicht in Widerspruch zu setzen mit meinen Pflichten als Vertreter eines Landbezirks. Was speziell meinen eigenen Bezirk angeht, so ist er ja durch diese Bahnhoffrage doch eigentlich ziemlich nahe berührt. Es ist uns vor wenigen Tagen gesagt worden, daß gerade die Erfüllung der brennenden Wünsche eines großen Teils meines Bezirks nach Einrichtung eines Lokalzugsverkehrs unerfüllbar sind, bis der neue Bahnhof angelegt ist. Ich glaube aber auch im allgemeinen sagen zu dürfen, daß derartige Aufgaben, die nun einmal gelöst werden müssen, unbedingt angenommen und erfüllt werden müssen. Ich stimme daher für diese Position.

Ich möchte nur noch in Kürze die Wünsche befürworten, welche der Herr Abg. Gierich hinsichtlich der Führung der Albtalbahn geäußert hat. Es sollte unbedingt möglich gemacht werden, daß auch nach der Verlegung der Albtalbahnhof wenigstens annähernd seinen bisherigen Platz behält.

Ebenso möchte ich für die Gemeinde BuLa den Wunsch unterstützen, daß auch sie an geeigneter Stelle wenigstens einen Güterhaltepunkt erhält.

Abg. Zehner (Zentr.): Ich möchte die Gelegenheit der Besprechung dieses Karlsruher Bahnhofes nicht vor-

übergehen lassen, ohne einmal noch mit kurzen Worten zu zeigen, wie sehr die Eisenbahnverwaltung, in den großen Städten Bahnhofanlagen gemacht werden Herrschaft aus der Hand verliert und sie an die städtischen Behörden hinübergelassen läßt; und sodann, wie den die Behandlungsweise der Dinge ist, je nach sich um Eisenbahnausführungen in großen Städten in ländlichen Bezirken handelt.

Um zunächst auf den ersten Punkt einzugehen, die Geschichte des Karlsruher Bahnhofes dreier Projekte. Im Jahre 1898 wurde ein Projekt gestellt, bestehend in der Ueberführung der Eisenbahn über den Bahnkörper an seiner gegenwärtigen Stelle. Dieses Projekt war, wenn ich mich recht erinnere, schlag zu 6 Millionen Mark; mit diesen Kosten hätte also damals die Mißstände des hiesigen Bahnhofes beseitigt werden können. Aber — der Stadtrat in Karlsruhe hat die Genehmigung nicht dazu erteilt. Und da tatsächlich die Eisenbahnverwaltung die Entscheidung in Frage in den Händen gehalten hat, sondern die städtischen Behörden, so dürfte dieses Projekt nicht auszuwerfen werden und man mußte auf die Suche gehen, woher man dieses zu finden.

Und da hat man nun einmal die Frage gepöbeln, die Sache sich gestalten würde, wenn der Bahnhof höher gelegt, also eine Straßenunterführung gemacht würde; und man hat außerdem die Frage gestellt, wie sie sich gestalten würde, wenn der Bahnhof in der Weiertheim verlegt würde. Dabei hat man ausgerechnet, daß die Höherlegung etwa 15 Millionen kosten würde, während dagegen die Verlegung etwa 14 Millionen Mark berechnete — und da hat man sich nun infolge des Widerpruchs der Stadt gegen das Straßenüberführungsprojekt entschlossen, ohne wiederum an Stelle eines Projektes von 6 Millionen Mark ein anderes, nämlich das der Verlegung, von 14 Millionen Mark zu setzen. Es hat sich aber nach wenigen Jahren bereits gezeigt, daß diese Berechnung von 14 Millionen Mark niedriger war. Als man tatsächlich an die Anforderung der Mittel in der Kammer ging, waren die 14 Millionen bereits auf 18 angewachsen, und nachdem inzwischen die Verlegung bewilligt worden sind, stehen wir jetzt vor der Tatsache, daß die 18 Millionen abermals mit zwei Millionen pliziert werden müssen, — und jetzt haben wir ein Verlegungsprojekt in Weiertheim für 36 Millionen Mark. Sie werden doch nicht verwundert sein, wenn Sie etwa 10 Jahren, wenn der Bahnhof ganz fertig ist, an der Tatsache stehen, daß die 36 Millionen ungefähr viermal verdoppelt worden sind? (Rufe: Sehr richtig! Unklarheit). Der Bahnhof Karlsruhe wird — davon bin ich jetzt überzeugt, und ich bin bereit, mit jedermann in der Wette einzugehen — bis er fertig ist, uns ebenso wie zum Beispiel, wie der Bahnhof in Basel, und beim Bahnhof in Frankfurt sind wir bereits in den fünfziger Millionen drin. Ich will nur darauf hinweisen, daß in dem Vertheil zum Beispiel bereits gesagt ist, daß in den 36 Millionen die notwendigen Bestandteile des neuen Bahnhofes, nämlich die Stellwerksanlagen, noch nicht inbegriffen sind (hier hört!), und es werden auch noch Verbindungen mit dem Güterbahnhof notwendig werden, die Rechnung wird also in der Zeit von 6 oder 8 oder 10 Jahren sehr einengen. — Das ist das erste, daß die Groß. Regierung sich einfach das Gest hat aus dem Sand nehmen lassen.

Nachdem nun ein Beschluß vorlag, daß die Verlegung des Bahnhofes stattfinden sollte, war die zweite Frage: Wie soll das Aufnahmgebäude beschaffen sein? Und da hat die Stadt wieder vornherein erklärt, daß es ist ganz selbstverständlich, daß gewöhnliche Architekten hier der Generaldirektion dieses Aufnahmgebäude nicht sten-

kurzen können, sondern das müssen Künstler tun, es muß
 so eine Künstlerkonkurrenz stattfinden. Darauf ist —
 selbstverständlich, sage ich — die Großh. Regierung wie-
 der ohne weiteres eingegangen, und es ist ein Künstler-
 schreiben gemacht worden: natürlich nicht etwa auf
 Kosten der Stadt, die ein schöneres Projekt haben wollte,
 sondern auf Kosten der badischen Staatskasse. Neben
 dieser Künstlerkonkurrenz hat sich in schlichter Weise
 die Generaldirektion selbst auch mit der Ausarbeitung
 eines Projektes für das Aufnahmegebäude beschäftigt, und
 es ist dann in eine verschämte Konkurrenz (Sehr gut!)
 mit den andern Projekten getreten, die von den Künst-
 lern geliefert worden sind. Da nun aber die Stadtver-
 waltung schon für ein Künstlerprojekt sich ausgesprochen
 hatte, so ist es selbstverständlich, daß auch ein Künstler-
 projekt gewählt wurde, und die Generaldirektion mit
 ihrem Projekt neben hinunterfiel. Sie hatte aber dann
 die Güte, auszurechnen, daß dieses Stützenaderische Pro-
 jekt sich sogar um 87000 Mark billiger stellen werde, als
 das von ihr ausgearbeitete. Wie es sich aber mit dieser
 Rechnung tatsächlich verhält, das hat uns gestern der
 Herr Abg. Hergt des näheren dargelegt; ich brauche dar-
 auf nicht weiter einzugehen.

Das ist der zweite Punkt.
 Wenn nun der Bahnhof von da, wo er sich jetzt befindet,
 hinter den Lauterberg verlegt wird, so wird ein Platz
 am jetzigen Bahnhof übrig bleiben, und nun hat
 die Stadt auch in bezug auf diesen bereits ihre Wünsche
 ausgesprochen: es solle dieser Platz, selbstverständlich gra-
 tis, oder mindestens zu drei Vierteln gratis, der Stadt
 überlassen werden. Es sind ja auch teilweise in Bet-
 racht da, teilweise durch Ausführungen im Bürgerausschuß
 die Entscheidungsgründe für diese Ueberlassung bereits
 ohne gemacht worden; und diejenigen Herren, die so im Jahre
 1916/1917 noch leben, werden eines schönen Tages in
 Millionener „Karlsruher Zeitung“, die aber dann „Beiertheimer
 Zeitung“ heißen wird (lebhaftes Geisterleben), etwa folgen-
 den Wagens lesen:

„In Erwägung, daß nun der neue Beiertheimer Bahn-
 hof fertig gestellt und der alte Karlsruher Bahnhof außer
 Betrieb gesetzt ist, hiernach aber über den alten Bahnhof
 jetzt vorerz veräußert werden kann;

„In Erwägung, daß dieser alte Bahnhofplatz zwar von
 sehr erheblichem Wert, dieser Wert aber im wesentlichen
 durch die Tätigkeit und Umsicht der Verwaltung der
 Stadt Karlsruhe geschaffen worden ist, und es hiernach
 sehr billig und recht erscheint, daß man der Stadt diesen
 Platz gratis überläßt;

„In Erwägung, daß überdies durch die Verlegung des
 alten Bahnhofs, die sich die Stadt Karlsruhe hat gefallen las-
 sen müssen, eine bedeutende Wertverschiebung und Schät-
 zung der Stadt eingetreten ist, für die sie billigerweise
 Ersatz aus der Staatskasse beanspruchen kann;

„In Erwägung, daß die Stadt Karlsruhe sich überdies
 bereit erklärt hat, das alte Aufnahmegebäude wegen sei-
 ner historischen Interessen mindestens teilweise unent-
 schädlich zu erhalten;

„Hiernach und nach Ansicht der Paragraphen soundsobiel
 wird der Platz des alten Bahnhofs der Stadt gratis
 überlassen.“ (Geisterleben.)

Die Großh. Eisenbahnverwaltung versichert zwar zur-
 zeit noch das Gegenteil, aber der Herr Abg. Süßkind hat
 das schöne Wort gesprochen: „Die Botschaft hör' ich
 wohl, allein mir fehlt der Glaube“ (Geisterleben), und die
 Herren, die 1916 oder 1917 noch leben, werden finden,
 daß der Herr Abg. Süßkind kein falscher Prophet war
 (Sehr große Geisterleben). Indessen möchte ich doch heute und
 in erklärter meine Person auf das allerentschiedenste dagegen pro-
 testieren, daß man der Stadt Karlsruhe auch noch den
 alten Bahnhof zu einer früheren oder späteren Zeit zum

Geist macht, indem man ihr das Gelände zu einem
 Preis überläßt, der nicht dem wirklichen Verkehrswert
 entspricht.

So viel, um darzutun, wie die Eisenbahnverwaltung
 ins Hintertreffen kommt, wenn es sich darum handelt,
 Bahnhöfe in den Städten zu bauen (Abg. Beneden:
 Konstanz!). Ja, Konstanz liegt nicht in der Linie
 Mannheim—Heidelberg—Karlsruhe—Freiburg, wo die
 Großen regieren. Jetzt aber strebt Pforzheim, das dieser
 Linie noch etwas näher liegt, darnach, der Eisenbahnver-
 waltung zu sagen, was in Pforzheim mit der dortigen
 Bahnanlage zu geschehen hat; das hat der Herr Abg.
 Eichhorn schon angedeutet, und wenn die Sache in Pforz-
 heim erledigt ist, dann kommt Konstanz. Ich möchte aber
 doch die Großh. Regierung bitten, daß sie die Dinge et-
 was fester in den Händen behält, daß sie sich nicht durch
 die Liebhabeereien von Stadtverwaltungen von Projekten,
 die den Eisenbahnbedürfnissen vollauf genügen, abdrän-
 gen läßt, zu Projekten, die mit umerlosten Kosten verbun-
 den sind, und bei denen man gar nicht absehen kann, wo
 sie schließlich aufhören (Bravo! im Zentrum).

Was das Zweite anbelangt, die Verschiedenheit
 der Behandlung der Dinge, wenn es sich um große
 Städte und wenn es sich um das Land
 handelt, so will ich nur in aller Kürze darauf hin-
 weisen, wie einzelne Gegenden seit 40 Jahren petitionie-
 ren, flehen und betteln müssen, um ein Bahndchen zu be-
 kommen, das einen Aufwand von 1 oder 2 Millionen ver-
 ursacht, und wie man in den großen Städten über Nacht,
 ohne nur mit einer Wimper zu zucken, die Millionen von
 10 auf 20, von 20 auf 30 und von 30 auf 40 steigert. Und
 so kann ich nur berühren, wenn ein kleiner Ort
 auch nur eine Güterhalle oder eine Unterstandshalle
 haben wollte, wie man da bisher in der Regel gesagt hat:
 „Sawohl, das könnt Ihr bekommen, aber bezahlen müßt
 Ihr es extra.“ Und wenn so eine abgelegene Gegend
 eine Bahn wünschte, da hat man nicht nur verlangt, daß
 die Gemeinden das Gelände stellen, sondern man hat ihnen
 auch noch Barbeiträge angefohlen. Wie stimmt das über-
 ein mit dem Verhalten gegenüber den Städten, speziell
 im vorliegenden Fall mit der Stadt Karlsruhe? Die
 Stadt will einen Bahnhof nicht so eingerichtet haben, wie
 die Bahnverwaltung es für genügend und zweckentspre-
 chend hält, und da werden Millionen aufgewendet, um
 dem Wunsch der Stadt entgegen zu kommen, ohne daß man
 der Stadt eine einzige Leistung ansinnt. Die Stadt er-
 klärt: „Wir sind eine Kunststadt, wir müssen einen Bahn-
 hof haben, der unseren künstlerischen Bedürfnissen ent-
 spricht, nicht nur den Bedürfnissen, die die Eisenbahn hat.“
 Da fällt es wiederum Niemandem ein, zu sagen: „Kun-
 gut, wenn Ihr etwas Besseres braucht, als für unsere Be-
 dürfnisse notwendig ist, dann könnt Ihr es haben, aber
 zahlt die Mehrkosten für die künstlerische Ausstattung.“
 Das fällt Niemand ein. Und wenn es sich endlich um den
 alten Platz handelt, da ist sofort die Stadt wieder bei der
 Hand und erklärt es als ganz selbstverständlich, daß der
 Platz an sie übergehen müsse. Das alles steht im schroff-
 sten Gegensatz zu dem, was man gegenüber den Landge-
 meinden tut. Fortgesetzt predigt man von dem Frieden
 zwischen Stadt und Landgemeinden. Dafür bin ich auch.
 (Zuruf des Abg. Süßkind.) Aber für den bisherigen
 Frieden bin ich nicht, denn das war ein fauler Friede, in
 dem der eine immer nur gegeben und der andere immer
 nur genommen hat. Ich bin für einen Frieden, in dem
 nicht nur der eine immer nimmt und der andere immer
 gibt, sondern für einen, wo das Verhältnis ein gegensei-
 tiges ist.

Und nun noch ein paar Worte zu den Projekten selbst.
 Drei Projekte kommen in Betracht, einmal die
 Straßenüberführung, zweitens die Höherlegung an Ort

und Stelle und drittens die Verlegung hinter den Lauterberg. Die zwei letzten Projekte sind durchgeprüft, und man muß sich meines Erachtens für das dritte entscheiden, wenn man nicht für notwendig hält, daß auch das erste Projekt, das bis jetzt noch nicht geprüft ist, wie die anderen durchgeprüft werde. Ich stimme mit der Grob-Regierung darin überein, daß von einer Höherlegung an gegenwärtigem Plage nicht mehr geredet werden kann. Es ist ohne weiteres einleuchtend, wenigstens für mich, daß die Höherlegung an Ort und Stelle sich erheblich teurer stellen wird, als die Verlegung. Die Gründe brauche ich nicht weiter vorzuführen, sie sind wiederholt ausführlich vorgetragen worden. Für mich ist die Höherlegung auch deshalb ausgeschlossen, weil ich glaube, wenn man Dämme von 125, 130, 140 Meter Durchmesser herstellen und die Straßen darunter hindurchführen muß, notwendigerweise tunnelartige Durchgänge entstehen, in die kein Sonnenstrahl und keine warme Luft eindringt und die auch ästhetisch sehr wenig anmutig sich präsentieren. Deswegen bin ich für meine Person vollständig davon überzeugt, daß es das Richtige ist, von einer Höherlegung an Ort und Stelle abzusehen.

Die Frage wird nur die sein, ob Verlegung oder Ueberführung der Straßen. Und da scheint mir doch notwendig zu sein, daß man auch das Ueberführungsprojekt, das von der Grob-Regierung zuerst ins Auge gefaßt und auf etwa 6 Millionen veranschlagt war, nochmals auf die jetzigen Verhältnisse prüft, nachdem sich inzwischen gezeigt, daß das Verlegungsprojekt, das die Kammer vor 4 Jahren auf einen Kostenvorschlag von etwa 18 Millionen hin genehmigte, nun bereits 36 Millionen kosten und sich im Laufe der Jahre jedenfalls auch noch viel höher stellen wird. Ich will nicht nochmals darlegen, daß die Verlegung des Bahnhofes für die Stadt Karlsruhe eine Reihe sehr schwerer Begleitererscheinungen mit sich bringen wird. Ich will nicht reden von der Reihe von Umwertungen, die stattfinden, ich will auch nicht davon reden — das ist alles schon ausgeführt worden —, daß ein großer ökonomischer Zeitverlust für alle diejenigen, die den Bahnhof zu frequentieren oder vom Bahnhof aus die Stadt zu besuchen haben, verbunden ist. Ich will nur auf einen Punkt noch etwas näher hinweisen, der bis jetzt, glaube ich, nicht in genügendem Maße hervorgehoben worden ist, das ist nämlich die Schädigung des ganzen Landschaftsbildes der Stadt durch einen künftigen Bahnhof hinter dem Lauterberg. Vor dem Ettlinger Tor der Stadt liegt der sehr schöne Stadtgarten, der hinter der Festhalle einen in seiner Art einzig schönen Blick gegen das Gebirge bietet, wie er in reizvollerer, stimmungsvollerer Gesamtwirkung nicht schöner gedacht werden könnte; auch vom Lauterberg hat man einen sehr schönen Rundblick namentlich nach dem Gebirge hin. Im Stadtgarten sucht das karlsruher Publikum seine Erholung, sucht am Nachmittag und Abend im Sommer seine frische Luft. Nun denken Sie sich hinter dem Stadtgarten zwischen Festhalle und Gebirge einen großen Bahnhof mit all den Störungen, all dem Rauch und den Gebäulichkeiten, die da notwendig sind: Da bin ich der Meinung, daß das ganze Bild zerstört ist, dieses ganze Bild, das meines Erachtens für die Stadt unbezahlbar ist, und ich begreife wirklich nicht, daß die Stadt, nachdem sie sich ja sonst so stark erwiesen hat, nicht mit aller Macht dahin gewirkt hat, daß diese Schädigungen für sie vermieden werden. Also ich glaube, die Situation ist doch so: Nachdem in der Zwischenzeit das Verlegungsprojekt sich als viel teurer erwiesen hat, als man ursprünglich angenommen, da muß man, obwohl eine gewisse Bindung für die Verlegung bereits vorliegt, an die Prüfung der Frage doch nochmals herantreten, ob nicht durch eine Straßenüberführung

alles das, was schädigend ist bei der Verlegung, werden kann und daneben sich noch viele Mühen ersparen lassen.

Ich bin ein Freund von Straßenüberführung, und deswegen, weil ich die ganze Entziehung der Lindenhofüberführung in Mannheim miterlebt habe, ihren Anfängen an und weil ich 6 Jahre zu Mannheim auf dem Lindenhof gewohnt habe, täglich 4, 5, 6, 7, 8, 9 über diese Ueberführung hinüber und herüber gegangen bin und aus Erfahrung weiß, wie sich die Praxis machen. Die Herren aus Mannheim, namentlich der Herr Kollege Mayer, der unmittelbar nach der Ueberführung eine sehr schöne Villa besitzt, werden noch alle erinnern, ein wie kolossales Gezeiter auch erst in Mannheim, namentlich von den Willenbesitzern erhoben wurde mit Ausnahme des Herrn Kollegen (Seiterkeit), der war verständig genug, um die Sache anzusehen. (Zuruf: Es wurde Klage erhoben.) Die Klage erhoben worden ist, weiß ich nicht, aber daß damals Stadt und Justus von Willenbesitzern Interessenten mit Entschädigungsklagen bedroht wurden. Nachdem die Straßenüberführung aber hergesteigt durch gärtnerische Anlagen hübsch geschmückt war, zeigte, daß das Ganze so reizvoll ist, daß wohl die Gegner der Ueberführung jedem mit den zehn Pfennigen Gesicht fahren würden, wenn man ihnen zuhört, wollte, die Ueberführung solle wieder beseitigt werden, alte Zustand geschaffen werden. Nicht bloß das, sondern die Ueberführung ist auch der Art, daß sie, und ich, von niemand als etwas Beschwerliches bisher gefunden worden ist; ich wenigstens bin mir niemals bewußt geworden, daß ich über irgend ein Verkehrsbehinderung gehe. Auch die schweren Fuhrwerke aus der Fabrik und andere Fuhrwerke verkehren bequem, denn diese Straßenüberführung nicht im mindesten ein Verkehrsbehinderung empfunden. Dabei wird der Stadtteil hofstadtteil jetzt ein Stadtteil von ungefähr 16 bis 17 000 Einwohnern sein. (Mg. Mayer: 20 000.) Also 20 000 sind es in der Zwischenzeit geworden, also ein Stadtteil, der sich mit der hiesigen Südstadt aus vergleichen kann, und deswegen bin ich der Meinung, man sollte die Frage der Ueberführung noch prüfen.

Dieses Projekt der Straßenüberführung beseitigt auch am allerersten diejenigen Mängel meines Erachtens am karlsruher Bahnhof die wichtigsten sind, nämlich das Verkehrsbehinderung der Ettlinger- und an der Ruppurstraße. Außerdem bringt es alle anderen Schädigungen, die mit der Verlegung des Bahnhofes verbunden sind, in Fortfall, und ich bin überzeugt, wenn dieses jetzt ausgeführt würde, würde die Stadt Karlsruhe so befriedigt sein, wie man sich mit den sog. Bedenken in Mannheim, wie man die dortige Ueberführung ursprünglich getauft hatte, in Mannheim vollständig gestellt hat. Allerdings wird gesagt, der Platz in der Gegend Bahnhof hier sei nicht breit genug, um alle Anlagen, die notwendig sind, anzubringen. Ich muß gestehen, das kann ich nicht recht glauben, ich habe die fernung gelegentlich abgesehen, und es sind vom Perrons auf der Stadtseite 44 Schritte mit belegt, und hinter diesen 44 Schritten, die mit belegt sind, sind es bis zu dem Trottoirrand der hofstraße noch 112 Schritt. Es ist also nahezu so viel Platz noch frei, wie derjenige, der jetzt mit belegt ist, und da kann man mir nicht die zungung beibringen, daß der Verkehr so stark gestiegen ist, daß man auf einem fast viermal so breiten Platz

ung, die
le Mit
stigen Schienen unterbringen könnte. Ich glaube also,
die Regierung müßte diese Frage noch einmal prüfen, und
dann wäre die Zeit gekommen, um sich definitiv zu ent-
scheiden, ob man wirklich der Stadt die großen Schäden
aufbürden will, die notwendig mit der Verlegung des Bahn-
hofs nach Beiertheim verbunden sind, und ob man die
großen Kosten der Verlegung nicht vermeiden kann. Ich
werde also für meine Person gegen die angefor-
derte 1 Million Mark stimmen, da ich den
Wunsch habe, die Großh. Regierung möge die Frage der
Straßenüberführung nochmals prüfen, sie möge ein Pro-
jekt aufstellen, aus dem man ersehen kann, wie die Dinge
sich ungefähr mit der Straßenüberführung gestalten,
und erst, wenn sich daraus ergäbe, daß das Projekt der
Überführung nicht durchführbar oder nicht wesentlich bil-
diger ist, erst dann könnte ich mich dazu entschließen, für
die Verlegung des Bahnhofes zu stimmen. (Bravo! im
Zentrum.)

Abg. Fröhner (freis.): Bei der Beurteilung dieser
Bahnhofsfrage sollte man doch nicht außer Acht lassen,
daß sich der Karlsruher Bahnhof von dem Durchschnitt
der gewöhnlichen Bahnhöfe in Städten derselben Größe
dadurch unterscheidet, daß eine größere Anzahl Linien hier
einmündet als bei den größeren bekannten Bahnhöfen.
Während Düsseldorf z. B. 6 Linien hat, Köln 5, Bremen
4, Straßburg 5, der Bahnhof Hamburg-Klosterort 4,
Hannover 5, Berlin (Anhalt) 3, Dresden 5, Würzburg 4,
München 5, und während der große Frankfurter Bahn-
hof nur neun Linien aufzunehmen hat, ist der Karls-
ruher Bahnhof für 8 Linien einzurichten.
Erschwerend ist also, abgesehen von dem Frankfurter Bahnhof, viel
mehr in Anspruch genommen, da an ihn größere Betriebs-
leistungen gestellt werden müssen, wie bei den
anderen Städten gleicher Größe. Seinerzeit haben der bayerische
Generaldirektor zusammen mit dem hiesigen Hochschul-
professor Baumeister und einem Spezial-Ingenieur, dem
Herrn Zivilingenieur Klein aus Hamburg, ein Sonder-
gutachten für die Stadt Karlsruhe aufgestellt, in dem
diese Herren erklärt haben, daß der derzeitige Zustand auf
den Karlsruher Bahnhof als ein betriebsgefährlicher be-
zeichnet werden müßte, und zwar deshalb, weil anstelle
der jetzt vorhandenen 8 Aufstellplätze mindestens 16
notwendig wären, um den gegenwärtigen Betrieb ohne
Verholungen und Unregelmäßigkeiten Reserve-
aufstellplätze zur Verfügung gestellt werden müßten.
Es wurde deshalb von diesen Sachverständigen damals
erklärt, daß die Großh. Generaldirektion bei sämtlichen
Projekt, die sie vorgelegt hatte, nicht bloß diese 8 Auf-
stellplätze, sondern von vornherein 16 Plätze vorge-
sehen hat. Nun kommen die Herren, die Bedenken gegen
diese Verlegung des Bahnhofes haben, und die der Höher-
legung, oder wie es jetzt der Fall ist, insbesondere der
Überführung das Wort reden, und das hat auch der Herr
Abg. Zehnter getan, und ignorieren diesen Gesichtspunkt
vollständig. Der Herr Abg. Zehnter hat wörtlich gesagt,
daß das Überführungsprojekt ursprünglich, wie er glaube,
für 6 Millionen Mark veranschlagt worden sei.
Stens ist es nur zu 4 Millionen veranschlagt gewesen,
und zweitens ist von diesem Projekt in dem ersten, von
dem schon genannten Gutachten ausführlich erklärt worden,
daß man diese beiden Projekte, nämlich das Überführungs-
projekt von 4 Millionen und das damalige Höherlegungs-
projekt von 15 Millionen, absolut nicht miteinander ver-
gleichen könne und zwar deshalb, weil das Überführungs-
projekt mit vier Millionen nur berechnet sei nach der
Zahl der damals zur Verfügung stehenden acht Zug-
aufstellplätze, während das Höherlegungsprojekt von
15 Millionen bereits mit 16 Zugaufstellplätzen

gerechnet habe. Dieselben Sachverständigen haben im
Einflang mit der Großh. Generaldirektion, obwohl sie
vollkommen unabhängig von ihr standen, erklärt, daß,
wenn man das Straßenüberführungsprojekt genau so an-
gelegt denkt, wie die Höherlegung damals vorgesehen war,
nämlich für 16 Zugaufstellplätze, dann nicht von
vier Millionen und nicht von sechs Millionen die Rede
sein könne, sondern von mehr als 15 Millionen, daß
also das Überführungsprojekt eine teurere
Anlage bedinge als die Höherlegung am alten
Platz.

Das ist der Gesichtspunkt, den ich in den Ausführungen
des Herrn Abg. Zehnter vollkommen vermisst habe.
Wenn die Sachen so lägen, daß die Überführung nur
vier oder sechs Millionen kostete, ja, dann hätte der
Herr Abg. Zehnter vollständig recht: Dann würde die
Großh. Regierung unverantwortlich handeln, wenn sie
lediglich auf den Wunsch der Stadt Karlsruhe hin, um
derselben einen schöneren Bahnhof zu verschaffen, sagen
würde: Wir wollen lieber die Verlegung durchführen,
anstatt der Überführung. So ist es aber nicht. So-
lange die Herren deshalb nicht in der Lage sind, über
diesen Punkt vollkommen befriedigende Aufklärung zu
schaffen, so lange wird es ihnen vollständig unmöglich
sein, gegen die jetzige Stellung der Großh. Regierung
Sturm zu laufen. Man hat ja früher erklärt, die ganze
Verlegungsfrage hinge zusammen mit dem gewalttätigen
rechtshaberischen Minister, der damals an der Spitze der
Verwaltung stand. Das war das Schlagwort, mit dem
vor vier Jahren hier in der Öffentlichkeit operiert
worden ist. Nun, heute steht ein anderer Minister da,
und ich bin überzeugt, wenn zehn Minister nach einander
an dieses Projekt hingestellt werden, sie werden, auch
wenn der Herr Abg. Zehnter einer dieser Minister sein
sollte, einfach aus finanziellen Gründen, sobald sie dem
Projekt fundito nachgegangen sein werden, sich gezwungen
sehen, zu demselben Resultat zu kommen, wie die jetzige
Regierung und die frühere Regierung.

Die Rechnung, weshalb die Verlegung
billiger kommt, als die Überführung und Höher-
legung, setzt sich in der Hauptsache zusammen aus den
drei größten Posten, über die eben niemand hinwegspringen
kann. Das sind einmal sechs Millionen für Ge-
lände, das frei wird. Ich will auf den Streit nicht
eingehen, ob es nun vom Staat gerecht ist, daß er die
Dauerschrauben ansetzen und mit Hilfe von Konfortien
versuchen will, der Stadt Karlsruhe noch höhere Beträge
dafür abzunehmen. Der Herr Abg. Zehnter hat schon
mit Recht darauf hingewiesen, wenn auch in anderem Zu-
sammenhang, daß doch schließlich die Stadt Karlsruhe
selbst es ist, welche dieses Gelände aus seinem früheren
absoluten Unwerte von 20 oder 25 Pfg. pro Quadrat-
meter durch ihrer Mitbürger Intelligenz und Arbeit im
Laufe der Zeit hinausgetrieben hat auf die jetzige kolos-
sale Höhe, und daß also der Gesichtspunkt, der ja bei der
Zuwachssteuer von allen Vernünftigen als mindestens mit
in Rücksicht zu ziehen anerkannt wird, denn doch auch bei
Lösung einer solchen Frage nicht ganz wird außeracht ge-
lassen werden dürfen. Geschenk haben will die Stadt Karls-
ruhe ja nichts. Aber sie will wenigstens nicht vom Staate
behandelt werden, als wenn sie irgend einem Privatmann
gegenübersteht, der sich ihr gegenüber als direkt entgegen-
gesetzter Interessent und Kontrahent aufspielt und ohne
Rücksicht auf öffentliche Interessen über die doch immer-
hin öffentlichen Interessen der Stadt zur Tagesordnung
übergeht.

Neben diesen sechs Millionen figurieren dann die fünf
bis sechs Millionen für einen Notbahnhof, den
sowohl die selbständigen Sachverständigen, der bayerische

Generaldirektor an der Spitze, als die Groß. Generaldirektion für notwendig erklärt haben, wenn der Bahnhof in der Stadt bleiben und Veränderungen daran vorgenommen werden sollen. Damit haben Sie also schon sechs plus fünf bis sechs, beinahe zwölf Millionen.

Und endlich kommt dazu der große Posten von drei Millionen für die Verlegung des Güterbahnhofs, die nicht zu umgehen ist, wenn der Bahnhof an seiner jetzigen Stelle bleibt, sei es bei der Ueberführung, sei es bei der Höherlegung. Das sind zusammen also rund 15 Millionen, die in demselben Augenblick gewonnen werden, wo die Verwaltung sich entschließt, an die Verlegung heranzutreten.

Endlich handelt es sich aber durchaus nicht bloß um die bis jetzt in Aussicht genommenen Ueberführungen am alten Bahnhof, sondern es handelt sich doch auch um das Mühlburger Tor, es handelt sich um die Karlstraße, wo inzwischen eine Zugshaltestelle hinzugekommen ist, es handelt sich auch um den Uebergang der Moltkestraße. Das Ueberführungsprojekt würde heute noch viel höher kommen, als es seinerzeit berechnet worden ist, weil eben der Verkehr und die Verhältnisse sich nach vorwärts entwickelt haben.

Die Herren, die nun der Groß. Regierung in dieser Frage gegenüberstehen, wollen die Interessen der Stadt Karlsruhe bei jeder Gelegenheit durch ihre offizielle Vertretung, Bürgerausschuß und Stadtrat, zu erkennen gegeben hat, daß sie nichts dagegen einzuwenden hat, wenn die Lösung dieser Frage jetzt im Sinne des Projektes, das die Groß. Regierung angenommen hat, erfolgt. Es muß also mindestens als auffallend bezeichnet werden, wenn in diesem hohen Hause nun Herren, die doch ganz gewiß nicht werden behaupten wollen, daß sie näher daran sind, die Interessen der Stadt Karlsruhe zu vertreten, als letztere selbst, die Interessen der Stadt Karlsruhe gegenüber diesem Verlegungsprojekt in den Vordergrund drängen wollen. Der Herr Kollege Zehnter sagt, der große ökonomische Schaden, der durch die Entfernung des Bahnhofes um einen Kilometer vom jetzigen Bahnhof entsteht, müsse berücksichtigt werden. Du lieber Gott! Diese 10 Pfg., die später für die elektrische Bahn bezahlt werden müssen, spielen doch wahrhaftig keine Rolle gegenüber der Verteuerung des Schnellzugs, die Sie vor 14 Tagen hier beschlossen haben (Abg. Kolb: Sehr richtig!). Die Karlsruher würden eine Mark für die elektrische Bahn bezahlen, um an ihren Karlsruher Bahnhof zu kommen, wenn sie nur das Kilometerheft wieder haben könnten. Die Karlsruher sagen sich mit vollem Recht: Wenn sie in Zukunft mit Hilfe der elektrischen Bahn zum und vom Bahnhof verkehren können, so ist das für sie viel wertvoller, als wenn sie wie bis vor einigen Jahren ohne elektrische Bahn nach dem jetzigen Bahnhof zu verkehren gezwungen gewesen sind.

Wenn nun vom Landschaftsbild gesprochen wird, so kann das doch bei einem Millionenprojekt für den Staat wohl nicht sehr schwer in Betracht kommen. Die Herren, die jetzt Anstoß nehmen an dem Stürzenaderschen Projekt, weil es, obgleich billiger als das Generaldirektionsprojekt, ihnen immer noch zu teuer ist, sind doch kaum berechtigt, uns hier klar machen zu wollen, daß sie aus Rücksicht für das Landschaftsbild der Stadt Karlsruhe sich hier ins Zeug zu legen beabsichtigen. Wenn man nach solchen Gründen zu suchen gezwungen ist, dann muß die Beweisführung auf mehr als schwachen Füßen stehen. Das tollste bei dieser Beweisführung aber ist, wenn das Landschaftsbild vor dem Stürzenaderschen Projekt dadurch gerettet werden soll, daß man uns die Ueberführungen

mitten in die Stadt hineinführt, einen Hochdamm, der sämtliche Häuser hinaustragt und der durch Tunneln Verkehr zwischen den einzelnen Stadtteilen vermittelt. Das wäre in Zukunft ein schönes Landschaftsbild. Das Schloss, vom Marktplatz, von der Karl-Friedrichstraße von der Karlstraße aus, wenn man, anstatt jetzt auf Stadtgarten und darüber hinweg in den Schwarzen hinein, auf das höher gelegte oder überführte Bahnhofs ungetüm zu sehen gezwungen wäre. In ganz Karlsruhe wird sich kaum irgend ein Mensch finden, der diese Furchung der Herren für das Landschaftsbild zu teil der Lage ist.

Befürchtet wird in der Stadt Karlsruhe eine Verschiebung der Liegenschaftswerte. Das ist richtig. Diese Befürchtung ist unserer Ueberzeugung nach aber nicht gerecht: es wird sich in der Hauptsache um eine Entwicklung und gerechtere Verteilung der Liegenschaftswerte handeln. Denn bis jetzt ist die Stadt Karlsruhe dadurch, daß sie in der Richtung Nord durch den Bahnhof künstlich eng zusammengeschmitten überlängelt worden ist; in Zukunft aber wird sie die Möglichkeit haben, sich nach Süden hin ähnlich ungehemmt wie bis jetzt nach Osten und Westen erweitern zu können. Die Erfahrungen in anderen Städten, wie in Frankfurt u. a., haben gelehrt, daß die Hauptverkehrsstraßen wie dort die Zeil und hier die Kaiserstraße absolut die Verschiebung der Werte erfuhren, daß sie vielmehr Hauptgeschäftszentren geblieben sind, gleichgültig, ob der Bahnhof mitten in der Stadt war oder außerhalb derselben. Unsere Gegner berufen sich auf den Bahnhof in Köln, wie es auch in der Budgetkommission der Fall war. In Köln aber ist die Bürgerschaft und die Stadtverwaltung einig darüber, daß der größte Schaden, der jemals in Köln gemacht worden ist, der Bau des Bahnhofs dicht beim Dome gewesen ist, und man im Millionen geben von Seiten der Bürgerschaft und der Eisenbahnverwaltung, wenn man den Bahnhof wieder draußen hätte. Der Kampf, den die Stadt Stuttgart zu führen gezwungen ist um die Entfernung des Bahnhofes aus dem Zentrum der Stadt und die Opfer, die der Stadt Stuttgart und der württembergischen Eisenbahnverwaltung bevorstehen, brauchen bloß anzuführen. Wenn man unbesungen urteilt und ganze Strecken, die der Herr Kollege Zehnter erwähnt, Frankfurt-Basel, betrachtet, sieht man, daß, wenn die Gegner des Verlegungsprojektes durchdringen würden, Karlsruhe als Ausnahme auf der ganzen Linie dastünde. In Frankfurt, Heidelberg, Durlach, Offenburg und Basel sind alle neuen Bahnhofsprojekte aufgebaut auf der Idee der Verlegung außerhalb des Mittelpunktes der Stadt, und da, wo es bereits geschehen wie in Frankfurt, hat sich diese Maßregel nicht bloß bewährt, sondern es werden dort jetzt schon Stimmen lauschen, die davon sprechen, daß der jetzige Frankfurter Bahnhof noch einmal werde hinausverlegt werden müssen, weil der Platz zu eng sei und die Erbauung eines größeren Bahnhofes auf dem jetzt kostbar gewordenen Gelände zu teuer werden würde. Der Frankfurter Bahnhof hat, wie er dasteht, der preussischen Eisenbahnverwaltung nicht nur keinen Pfennig gekostet, sondern er hat im Gegenteil noch Geld eingebracht. Nach demselben Prinzip werden auch andere Eisenbahnverwaltungen, sobald sie anfangen zu rechnen, zu verfahren sich gezwungen sehen. Ich habe deshalb niemals begriffen, und begreife auch heute nicht, weshalb dieser leidenschaftliche Widerstand gerade gegen den Karlsruher Bahnhof immer erhoben wird. Die Offenburger, Durlacher, Heidelberger Projekte passieren ohne jede Aufregung die Budgetkommission; kein Mensch kümmert sich darum, alles über-

man der Eisenbahnverwaltung. Dem Karlsruher Bahnhof gegenüber taucht von gar nicht interessierter Seite, zum Teil von einer Seite, die mit Karlsruhe sehr wenig in Berührung steht, die Befürchtung auf, daß hier ungeheure Fehler gemacht werden.

Nun kommt der Herr Kollege Hergt und sagt, er stehe im allgemeinen vollständig auf dem Standpunkt der Großh. Eisenbahnverwaltung in dieser Frage; aber die Fassade gefalle ihm nicht. Das geht doch schließlich nicht an, die Fassade bei einem Bahnhofs in den Vordergrund schieben zu wollen als einen Punkt, von dem man die Ausführung des Baues überhaupt abhängig macht, bzw. ob man den Bau um zwei Jahre hinauszögern soll. Ich werde von sachmännischer Seite darauf aufmerksam gemacht, daß die Regierung zwei Jahre lang einfach die Hände in den Schoß legen müßte, wenn sie auf die Bedenken des Herrn Abg. Hergt einginge. Das hat der Herr Abg. Hergt nicht in zutreffender Weise widerlegt. Ich mache auch darauf aufmerksam, daß dann die Bahnbauinspektion in Karlsruhe, die doch nun einmal mit 60 bis 70 000 M. jährlicher Kosten eingerichtet ist, reinweg umsonst dastehen würde. Die Regierung würde kaum in der Lage sein, wegen der 1 1/2 oder 2 Jahre, um die es sich handelt, jetzt diese Bahnbauinspektion aufzulösen oder mit anderen Aufgaben zu beschäftigen. Es würde also hier allein ein Verlaufen dieser teuren Einrichtung entstehen, eine unnütze Ausgabe von über 100 000 M., die jede Differenz in den Fassadentkosten mehr als ausgleichen würde.

Der Herr Abg. Hergt hat allerdings gesagt, die Regierung brauche, auch wenn der Landtag dem Stürzenacker'schen Projekt nicht zustimme, nicht die Hände in den Schoß zu legen und brauche nicht von der Ausführung des Baues überhaupt abzustehen. Die Regierung hat aber erklärt, daß sie der Ansicht sei, wenn sie ganz gewissenhaft und ohne Verschwendung vorgehen wolle, müsse sie darauf bestehen, daß der Bau erst in toto genehmigt werde, damit sie wisse, wo sie daran ist. Das ist ein Standpunkt, der sich sehen lassen kann: Nachdem jetzt 8 Jahre lang die Sache in der Schwebe ist und der Herr Kollege Schüler noch nicht zur nötigen Klarheit gekommen ist, auch die Uebereinstimmung der Interessenten vermisst (die ja niemals in solchen Fragen vollständig hergestellt werden kann, und wenn man tausend Jahre wartet), muß ich sagen, daß die Regierung recht hat, jetzt von der Kammer, die ihr Budgetrecht auszuüben nicht bloß berechtigt, sondern auch verpflichtet ist, Antwort zu verlangen auf die Frage: Seid Ihr bereit, die Mittel zu bewilligen oder nicht? Wenn man jetzt wiederkommt und sagt: Wir sind noch nicht klar, wir haben noch kein Urteil, so ist das ein Standpunkt, der lediglich darauf hinauskommt, daß man überhaupt nichts tun will und es überhaupt darauf ankommen lassen will, daß die kostspieligen Vorarbeiten und Geländeerwerbungen ins Wasser fallen.

Ich glaube auch nicht, daß es richtig wäre, hier auf einen Administrativkredit zu verweisen. Es können wohl nach unserem Budgetrecht nur dann die Mittel von der Regierung in Anspruch genommen werden, wenn ein ganz bestimmtes Projekt vorliegt und genehmigt worden ist. Die Regierung hat sich immer auf diesen Standpunkt gestellt, und die Kammer hat im Jahre 1900 selbst sich feierlich dagegen verwahrt, als sie die erste Million bewilligt hat, daß die Regierung an die Ausführung des Baues herangehe, bevor die Pläne vorgelegt und die Mittel für ein im einzelnen vollständig ausgearbeitetes Projekt bewilligt seien. Ich begreife deshalb nicht, wie jetzt nun wieder aus der Mitte der Kammer heraus, dem Standpunkt der damaligen Kammer entgegen,

der Regierung gegenüber sozusagen freie Profura gegeben werden soll, wie es der Herr Abg. Hergt tun will. (Abg. Hergt: Das ist nicht von dieser Seite aus geschehen!) Das ist Budgetrecht: Die Regierung kann den Bahnhof nicht bauen, kann ihn nicht beginnen, solange die Kammer nicht erklärt, daß sie mit einem bestimmten Plane einverstanden ist. Diesen Standpunkt haben wir immer eingenommen, diesen Standpunkt hat insbesondere auch der Herr Abg. Wader, der an diesem Bahnhofsverlegungsprojekt ganz besonders fleißig mitgearbeitet hat, scharf dahin präzisiert, daß er unbedingt verlangen müsse, daß ein im einzelnen vollständig festliegendes Bauprojekt vorgelegt und genehmigt werde, ehe die Regierung budgetrechtlich in der Lage sei, Ausgaben zu machen.

Was nun das Stürzenacker'sche Projekt betrifft, so hat die Regierung erklärt, daß sie ein billigeres Projekt als ihr bisheriges nicht vorlegen könne. Der Herr Abg. Hergt meint, das Regierungsprojekt enthalte eine massive Fassade und das Stürzenacker'sche nur eine Puffassade. Nun, wenn die Großh. Regierung auf dem Standpunkt steht, daß massiv gebaut werden müßte — und das ist wohl ein Standpunkt, der sich sehen lassen kann bei einer Bahnhofsanlage, die auf 33,5 Millionen M. projektiert ist und wahrhaftig nicht für 25 oder 30 Jahre, sondern für sehr viel längere Zeit in Aussicht genommen ist —, wenn die Regierung also sagt, wir verlangen eine massive Fassade, so hat sie ganz recht, wenn sie sagt, wir können eben ein billigeres Projekt als das nicht herstellen. Wenn dann der Herr Abg. Hergt sagt, das kann gut geschehen, die Regierung braucht schließlich nur Fachwerk für den Karlsruher Bahnhof in Aussicht zu nehmen, so ist mir das ein vollkommen unbegreiflicher Zustand. Ist das billiger gebaut, wenn wir jetzt schlechter bauen und dann nach 5 oder 10 Jahren eine nicht massive Fassade bereits Sprünge und Risse aufweist und ein neues Projekt dann durchgeführt werden muß? Das ist mir vollkommen unbegreiflich (Zuruf des Abg. Hergt: Sie unterstellen mir lauter Behauptungen, die ich gar nicht ausgesprochen habe). So sind Sie aber hier allgemein verstanden worden, und das ist auch in der Budgetkommission behauptet worden, die Regierung hätte Unrecht, wenn sie sagt, sie könne kein billigeres Projekt vorlegen, und der Herr Abg. Hergt hat gestern darauf hingewiesen, daß die Regierung deshalb im Unrecht sei bei dieser Behauptung, weil ihr Projekt einen massiven Fassadenaufbau vorsieht und man diesen Fassadenaufbau auch nicht massiv und billiger ausführen könne. Demgegenüber sage ich, ich glaube, die Regierung kann sich doch mit Recht darauf berufen, daß derartige Fassaden in der ganzen Welt, von Notbahnhöfen oder provisorischen Bahnhöfen abgesehen, bis jetzt massiv aufgeführt worden sind, und wenn sie also sagt, ich kann nicht billiger bauen, so ist es absolut unverständlich, wie man sie auffordern kann, uns noch ein billigeres Projekt vorzulegen. Ich meine, man soll sich freuen, wenn die Karlsruher Architektur Mittel und Wege gefunden hat, 2 Projekte zur Verfügung zu stellen, die preisgekrönt worden sind, und ich meine, man solle sich darüber freuen, wenn die Regierung bereit ist, sich einem dieser Entwürfe nun anzuschließen. Ich weiß nicht, wie man behaupten kann einem Architekten gegenüber, der wiederholt bewiesen hat, daß er die Voranschläge, die er aufgestellt hat, auch eingehalten hat, wie man diesem gegenüber behaupten will, daß sein Voranschlag, der 87 000 M. billiger war als der von der Generaldirektion vorgelegte, keine fides publica verdiene. Das ist doch ein Standpunkt, der unmöglich gerechtfertigt werden kann. Wenn das ein Neuling von Architekt wäre oder ein solcher, der sich wie viele andere schon oft Ueberschreitungen hätte zu Schulden

kommen lassen, so könnte man darauf eingehen. Der Mann hat aber hier in Karlsruhe schon so und so viele öffentliche Gebäude ausgeführt, beispielsweise die Schillerschule, in welcher er unter dem Voranschlag geblieben oder jedenfalls nicht darüber gegangen ist, obgleich er Verzierungen oder dekorative Verschönerungen an dem Gebäude angebracht hat, die bei dem Voranschlag nicht einmal darin gewesen sind. Er hat damit den Beweis geliefert, daß er souveräner Herr innerhalb seiner Aufstellungen ist und in der Lage ist, größere Aufgaben durchzuführen und sehr vorsichtig seine Voranschläge aufzustellen. Deshalb bin ich der Ansicht, daß wir gut tun, jetzt endlich Schluß zu machen mit dieser Frage, die 8 Jahre lang hier eine Rolle spielt, und den Beschlüssen, die durch die Anträge fixiert sind, nun endlich beizustimmen, damit Ruhe im Lande geschaffen wird. Die Gegnerhaft, die sich gegen diese Fassade erhebt, ist eine so minimale, daß man nicht begreifen kann, wie sie die Ausführung des ganzen Projektes für zwei weitere Jahre will in Frage stellen, lediglich deshalb, weil angeblich nicht aufgeklärt ist, ob nicht noch ein paar tausend Mark an dieser Fassade herabgehandelt werden könnten. Die Verteuerung, die in der Zwischenzeit dadurch entsteht, daß das angekaufte und bezahlte Gelände in den Zins hineinkläuft, die dadurch entsteht, daß die Materialpreise ungewisselhaft die Tendenz haben, zu steigen, die Verteuerung, die endlich durch die täglich in die Höhe gehenden Arbeitslöhne eintritt, ist ja viel kostspieliger, als die ganze Fassade überhaupt ausmacht. Also, wenn Sie die Fassade, so wie sie ist, vollkommen abstreichen an dem Bahnhof, ihn aber zwei Jahre lang nicht ausgeführt lassen, würden Sie mehr Mittel aufwenden müssen, als wenn Sie heute endlich dem Beschluß Ihre Zustimmung geben. Ich bitte Sie also, einstimmig für diese Anträge einzutreten.

Ministerialdirektor Schulz: Ich möchte eine Meinungsverschiedenheit, die eben durch Zurufe zwischen den Herren Abgg. Frühlau und Hergt entstanden ist, aufklären. Es handelt sich um die Frage des Administrativkredites und den Sinn, den eine gestrige Äußerung bezügl. der Erwirkung eines Administrativkredites gehabt hat. Ich gebe dem Herrn Abg. Hergt ganz recht, daß von seiner Seite die Frage des Administrativkredites überhaupt nicht berührt worden ist, sondern ich selbst habe gestern auf die geäußerte Befürchtung, die eine Million weitere Rate, die im Budget vorgeesehen sei, sei unzulänglich, um den Bau des Bahnhofs Karlsruhe in flotter Weise vorwärts zu bringen, bemerkt, daß wir, wenn wider Erwarten die uns zur Verfügung stehenden Restmittel plus der einen Million nicht ausreichen würden, um den Bau auch in der von der Regierung für nötig gehaltenen raschen Weise zu fördern, dann nicht zaudern würden, von dem Mittel des Administrativkredites Gebrauch zu machen. Ich hatte dabei im Auge den Artikel 12 des Statgesetzes, der in Ziffer 2 bestimmt: „Es sind Administrativkredite zulässig für Vorauszahlungen bis zur Höhe eines ständischerseits genehmigten Gesamtaufwandes, von dem nur ein Teil zur Verwendung in der laufenden Budgetperiode eingestellt war.“

Ich hatte ausdrücklich bemerkt, daß dieses Vorgehen erst dann gewählt würde, wenn das Hohe Haus das von der Eisenbahnverwaltung nunmehr vorgeschlagene Projekt gut geheißen hätte.

Ich darf wohl noch ganz kurz auf die Ausführungen des Herrn Abg. Zehnter eingehen. Der Herr Abg. Zehnter hat die Geschichte des Bahnhofs Karlsruhe vorhin dargestellt und bemerkt, wie allmählich aus den vier Millionen für die Ueberführung ein 36-Millionenprojekt

für eine Verlegung geworden sei. Ich glaube, der Herr Abgeordnete hat aber bei den Gründen, die zu Ueberführung des Ueberführungsprojektes auf Seiten der Regierung Anlaß gegeben haben, einen sehr wesentlichen Grund vergessen, nämlich den, daß man infolge der Uebernahme des Verkehrs zu der Einsicht gekommen sei, am jetzigen Plage ein auf die Dauer für die stets zunehmenden Bedürfnisse ausreichender Bahnhof nicht schaffen werden könne. Das war ein sehr wesentliches Moment bei dem Entschluß der Großh. Regierung.

Der Herr Abg. Zehnter hat dann ferner gemeint, sei lediglich die Rücksichtnahme auf die Wünsche der Stadt Karlsruhe gewesen, die den Anlaß zu einem genannten Künstlerauschreiben gegeben habe. Soviel mir die Vorgänge noch erinnerlich sind, war Gegenteils ein Wunsch, der von dem Hohen Hause geäußert worden war, und nicht ein Wunsch der Stadt Karlsruhe Anlaß zu dem Preisauschreiben (sehr richtig bei den Liberalen und Sozialdemokraten). Ich will ferner darauf hinweisen, daß die Maximalsumme die diesem Preisauschreiben zu Grunde gelegt war, von der Generaldirektion bestimmte Summe war, zwar diejenige, die die Generaldirektion für das von auszuführende Projekt in Aussicht genommen hatte, ist also unrichtig, daß hier etwa mit Rücksicht auf künstlerische Ausgestaltung des Bahnhofs Preisfestsetzungen erfolgt sind, die sonst nicht stattgefunden hätten.

Der Herr Abg. Hergt hat gestern gemeint, daß die Fassade nach dem Stürzenaderschen Projekt in Unterhaltung mehr kostet, als die im Projekt der Generaldirektion vorgesehene Steinfassade, und daß deshalb das Projekt Stürzenader eigentlich teurer sei. Was die Einwände betrifft, so verweise ich darauf, daß die Fassade hier in Karlsruhe in weitgehendem Maße bei den Gebäuden der letzten Jahre verwendet worden sind. Das hat man dort die Bedenken gegen die Fassade nicht geteilt. Uebrigens würde es meines Erachtens keinen Schwierigkeiten begegnen, ohne Steigerung des Aufwandes auch bei dem Stürzenaderschen Projekt die Stelle von Fassade Steinfassaden anzubringen.

Wenn der Herr Abg. Zehnter meinte, daß zwar vielleicht die Absicht bei der Regierung bestände, freierwerbende Gelände zu seinem wirklichen Wert zu veräußern, daß aber das in 10 Jahren, wie man mit ziemlicher Sicherheit heute schon sagen könne, nicht mehr der Fall sein werde, so kann ich dem Herrn Abg. Zehnter versichern, daß auf Seiten der Regierung eine bestimmte Absicht besteht, das Gelände zu seinem wirklichen Wert zu veräußern. Die Ausführung, die der Herr Abg. Frühlau vorhin gemacht hat, daß eigentlich die Geländewert von der Stadt geschaffen und daß darüber eine schenkungsweise oder recht billige Ueberlassung über das Gelände begründet sei, ist nicht zutreffend. Im Gegenteile schafft gerade die Bahn selbst in hohem Maße Wert, denn wo wir auch einen Bahnhof hinverlegen, da steigt im selben Augenblick bekanntlich die Preise ganz gewaltig. Ich glaube also, jener Grund kann wirklich in keinem Weise ausschlaggebend dafür sein, bei der Verwertung des frei werdenden Geländes anders zu verfahren, als wie es von der Großh. Regierung in Aussicht genommen ist.

Abg. Süßkind (Soz.): Bei dieser Frage handelt es sich meines Erachtens nur darum, so schnell als möglich die schlechten Verkehrsverhältnisse des hiesigen Bahnhofes abzuändern und für eine größere Sicherheit des Betriebes zu sorgen. Dafür glaube ich, bürge die heutigen Verhältnisse nicht. Der Versuch, eine Ueberführung durchzuführen, würde meines Erachtens bloß ein Provisorium darstellen; denn mindestens in ca. 25 Jahren würde man sich wiederum mit der Frage beschäftigen müssen,

die, der
die zu
iten der
wesentlich
olge der
en sei,
die stets
of nicht
wesentlich
ierung.

Die neu geschaffenen Geleise, die durch die Ueberführung geschaffen werden würden, für den vermehrten Verkehr wiederum nicht ausreichend wären. Nun wird man sich wahrscheinlich davor hüten, ein Provisorium zu schaffen, das solche ungezählte Millionen kostet. Man wird lieber etwas Dauerndes schaffen, wenn das auch einige Millionen mehr kostet. Von diesem Standpunkt aus ist das ganze Projekt der Verlegung des Bahnhofes zu prüfen.

Durch den Herrn Abg. Zehnter könnte man eigentlich verlockt werden, zu einer Agrardebate überzugehen, denn seine ganzen Ausführungen waren darauf zugespielt, den in diesem Landtag ziemlich verschleierte Gegensatz zwischen Stadt und Land wieder in den Vordergrund zu stellen. Es wurde vom Herrn Abg. Zehnter verlangt, daß, wenn die Stadt Karlsruhe durch die Verlegung des Bahnhofes so eminente Vorteile hätte, sie auch etwas daran zahlen sollte. Es wäre das der erste Fall in Baden, daß eine Stadt für den Neubau eines Bahnhofes etwas zahlen sollte (Widerspruch — Zurufe von Zentrumsseite).

Man kann doch nicht sagen, die Verlegung liege zummeist im Interesse der Stadt Karlsruhe. Nein, sie liegt in erster Linie im Interesse unseres Verkehrs; und daß das Gelände in den Städten mehr kostet wie anderwärts, daß eine Stadt wie Karlsruhe, wo sämtliche Bahnen Badens zusammenlaufen, mehr Anwendung braucht, wie ein kleiner Ort (wie beispielsweise Weffelshausen, wenn das einmal einen Bahnhof erhält, unterliegt keinem Zweifel. Das muß doch bei dieser Frage im Auge behalten werden.

Ein weiterer Grund für mich, daß ich für den Antrag Binz stimme, ist eben auch der, daß sich in dieser Frage die Regierung in Uebereinstimmung mit den städtischen Vertretungen befindet. Ich hoffe und wünsche nur, daß, so wie man den Wünschen von Karlsruhe bereitwillig stattgegeben hat, man es auch bei anderen Stadtgemeinden tun soll. Ich speziell von Mannheim aus kann erklären, daß andere Ministerien die Interessen der Stadt Mannheim nicht so gewahrt haben und auf ihre Wünsche eingegangen sind, wie das hier der Fall ist; wir in Mannheim z. B. haben Bauten erhalten, die wir nicht einmal haben wollten, wir haben sie einfach nehmen müssen.

Von verschiedenen Rednern ist dann auch die Behauptung aufgestellt worden, daß bei diesem Projekt jedenfalls eine Ueberschreitung des Kostenvoranschlages in der Höhe der 100 Millionen vorliege. Ja, das sind wir bei Bauten in Baden gewöhnt, daß eigentlich kein einziger Bau unter Dach und Fach gebracht wird, ohne daß ganz beträchtliche Ueberschreitungen vorkommen. Hier aber glaube ich, daß sich die Ueberschreitungen mehr ausgleichen werden durch den Verkauf des frei werdenden Geländes. Ich da steige aber hier nicht auf dem Standpunkte des Herrn Abg. Frühauß. Wenn die Stadt Karlsruhe das zu erwerben in feindliche Gelände im eigenen Interesse für sich (für städtische Verwertungen, für städtische Gebäude, für Markthallen usw.) kaufen würde, dann bin ich dafür, daß die Regierung den höchsten Preis verlangt. (Sehr gut.) Wenn die Stadt aber einen Teil des Geländes erwirbt, um es mit Gewinn wieder an Unternehmer weiter zu verhandeln, dann sehe ich nicht ein, warum dieser Gewinn als möglichst direkt in die Staatskasse fließen soll. Wenn der Staat von diesem Gesichtspunkt aus das frei werdende Gelände verwertet, dann bin ich davon überzeugt, daß die eingehenden Beträge die Ueberschreitungen mehr wie durch den Verkauf des frei werdenden Geländes ausgleichen werden.

Aus diesen Gründen werde ich für meine Person für den Antrag Binz stimmen.

Abg. Herzt (Zentr.): Ich habe meine Ausführungen über den Karlsruher Bahnhof so kurz wie möglich gehalten, weil ich der Ansicht bin, erstens, daß nun über die Sache genug geredet, und zweitens, daß für die Erledigung der Landtagsgeschäfte höchste Eile erforderlich ist. Ich bedaure deshalb, daß ich nochmals genötigt bin, für einige Minuten Ihre Geduld in Anspruch zu nehmen, ich halte das aber für erforderlich nach den Ausführungen des Herrn Abg. Frühauß, der mir Äußerungen in den Mund gelegt hat, die ich nicht getan habe, und der wieder andere Äußerungen von mir vollständig mißverstanden wiedergegeben hat.

Unter die ersten rechne ich diejenigen bezüglich der Administrativkredite. Es ist bereits von Seiten des Herrn Ministerialdirektors richtig gestellt worden, daß ich gar nicht von Administrativkrediten und dergl. gesprochen habe.

Sodann sind manche meiner Äußerungen vom Herrn Abg. Frühauß mindestens durchaus mißverstanden worden. Ich halte es für unmöglich, daß auch die übrigen Herren des Hauses sie so verstanden haben. Der Herr Abg. Frühauß behauptet, meine ganzen Ausführungen seien nur von der Beurteilung der Fassade ausgegangen. Das ist unrichtig. Wenn ich auch ein Gegner dieser Stürzenacker'schen Fassade bin, weil sie nicht mein Geschmack ist, und weil ich den gewählten Stil für den gegebenen Zweck für nicht geeignet halte, so bin ich dennoch aus diesem Gesichtspunkt allein auf den von mir vertretenen Standpunkt gekommen, sondern in erster Linie, weil mir die Kosten zu hoch erschienen; und mit diesem Gesichtspunkt darf, glaube ich, ein Abgeordneter wohl rechnen.

Ich habe mich überhaupt gewundert, daß der Herr Abg. Frühauß jetzt noch einmal so großes Gewicht auf die Ausführung der Großh. Regierung legt und betont, er könne nicht begreifen, daß, nachdem die Großh. Regierung erklärt hat, sie könne es nicht anders machen, ich mir erlaube, eine andere Ansicht zu äußern. Jawohl, ich erlaube mir das, Herr Abg. Frühauß (Abg. Frühauß: Gewiß! aber die Gründe habe ich vermisst) — ich glaube, meine Gründe sind mindestens so gut wie die Ihrigen.

Ich habe gesagt, daß die Kostenvergleichung zwischen dem Stürzenacker'schen Projekt und demjenigen der Generaldirektion an dem Mangel leide, daß diese Vergleichung nicht auf gleicher Grundlage vorgenommen worden sei.

Ich will sogleich noch einen Irrtum des Herrn Ministerialdirektors berichtigen. Ich habe nicht von den Kosten der Unterhaltung der Fassade gesprochen, wie er meinte, sondern von den Kosten der Herstellung. Wenn man beim Projekt der Generaldirektion auch eine Putzfassade annimmt, muß es billiger werden als das Stürzenacker'sche und nicht umgekehrt, wenn zugleich auch die Aufwendungen für den Innenbau eingeschränkt würden auf das Maß, welches offenbar bei dem Stürzenacker'schen Projekt zugrund gelegt ist.

Wenn ich außerdem gesagt habe, daß der Stürzenacker'sche Kostenschlag nicht denselben Grad der Revisionsfähigkeit aufweise, wie der der Generaldirektion, so war auch damit in gar keiner Weise ein Verdacht oder ein Vorwurf gegen den Herrn Architekten Stürzenacker geäußert. Die Grundlage, auf der die Kostenangaben von den Preisbewerbern gemacht werden sollten, war ja im Preisanschreiben gegeben; ich kann aber das nicht für einen revisionsfähigen Kostenschlag halten, wenn er nur auf Einheitspreise für den Kubikmeter eingebauten Raumes gegründet ist. Und deshalb habe ich gesagt: Es werden bei der Ausarbeitung im einzelnen noch weitere Kosten

sich zeigen, nicht nur bei dem Stürzenacker'schen, sondern auch bei jedem anderen der Konkurrenzprojekte. Beim Projekt der Generaldirektion dagegen war ein ins Einzelne gehender Kostenvoranschlag vorhanden.

Wenn der Herr Abg. Frühhauf gesagt hat, die Generaldirektion halte eine Steinfassade für notwendig, und er müsse der Generaldirektion recht geben, wenn sie diese wegen der besseren Haltbarkeit für notwendig hält, dann müßte doch der Abg. Frühhauf und auch die Generaldirektion das Stürzenacker'sche Projekt verwerfen, da diese eine Fußfassade annimmt. Der Herr Abg. Frühhauf hat also da einen Fehlschuß getan.

Ich habe also nicht in der Weise gegen das Stürzenacker'sche Projekt gesprochen, wie der Herr Abg. Frühhauf gemeint hat, und es lag kein Grund vor, meine Äußerungen zum Anlaß von Angriffen speziell gegen mich oder die Zentrumsparthei zu nehmen; Herr Frühhauf hätte seine Meinung vertreten können, ohne mir Äußerungen zuzuschreiben, die ich gar nicht getan habe.

Abg. Neß (Natl.): Mit der Verlegung des Karlsruher Bahnhofes ist auch die Verlegung der Linie Karlsruhe-Eggenstein notwendig und es würde mit der Verlegung des Hauptbahnhofes auch der Fortfall des Bahnhofes am Mühlburgertor in Betracht kommen. Da möchte ich denn doch bitten, den Gemeinden, die jetzt an der Strecke liegen, eine Haltestelle in der Nähe der Moltkestraße zu errichten und diese Haltestelle für den Lokalzugsverkehr aufrecht zu erhalten. Baukosten werden hiermit durchaus nicht verbunden sein, es könnte sich lediglich um den Betrieb drehen. Die Strecke selbst wird so stark benutzt, daß eine Unrentabilität für den Lokalzugsverkehr vollständig ausgeschlossen sein wird, und die neu zu verlegende Linie dem neuen Bahnhof zu könnte ohne allen Anstand für den Durchgangsverkehr bestimmt werden.

Schon seit Jahren hat man die Gemeinden, die unterhalb Eggenstein liegen, Liedolsheim und Ruffheim, damit verdrößt, wenn die Verlegung des Karlsruher Bahnhofes vor sich gehe, würden auch sie an das neue Bahnnetz angeschlossen werden. Ich möchte daher anregen, Liedolsheim und Ruffheim an die Bahn anzuschließen und die Strecke eventuell über Philippsburg-Oberhausen-Waghäusel auszubauen. In diesem Sinne werde auch ich der Verlegung des Karlsruher Bahnhofes zustimmen, und möchte die Großh. Regierung bitten, den gegebenen Anregungen näher zu treten.

Die Beratung wird hierauf geschlossen.

Das Schlusswort als Vertreter der Antragsteller erhält

Abg. Dr. Binz (natl.): Es entspricht gewiß der Intention des Hohen Hauses, wenn ich mich auf wenige Worte beschränke, da die Sache genugsam erörtert erscheint. Ich darf aber wohl feststellen, daß wie die überwiegende Mehrheit der Budgetkommission so auch in diesem Hohen Hause die große Mehrheit der Verlegung des Bahnhofes als einer nach Sachlage schon im Betriebsinteresse gegebene Notwendigkeit zustimmt. Es hat sich nur noch, ich möchte sagen, um einen Nebenpunkt gehandelt in der Diskussion, um einen Nebenpunkt auch in finanzieller Beziehung. Wie hoch die Kosten des ganzen Projektes sich belaufen werden nach dem Voranschlag, ist Ihnen zur Kenntnis gebracht. Das Aufnahme- und Verwaltungsgebäude repräsentiert, wie ich mir in meinem ersten Vortrag schon hervorzuheben erlaubte, nur etwa den 30. Teil des Gesamtaufwandes. Hier steht nun fest, nicht nur durch die Erklärung des Preisgerichts, dem doch wahrhaftig autoritative Fachmänner angehörten, sondern auch durch die Erklärung der Techniker der Großh. Generaldirektion und der ver-

antwortlichen Regierung selbst, daß von den verschiedenen ausgearbeiteten Projekten das Projekt des Herrn Professors Stürzenacker das billigste ist. Wohl hat der Herr Abg. Hergt gemeint, wenn an dem Projekt der Generaldirektion entsprechend der Fassadenausführung des Stürzenacker'schen Projektes eine Aenderung vorgenommen würde, auch die Kosten des Projektes der Generaldirektion herabgemindert werden könnten. Aber die Tendenz dieses Vorkostes des Herrn Abg. Hergt (ich will auf seine tatsächliche Begründung nicht näher eingehen) läuft doch darauf hinaus, dem Projekt der Generaldirektion den Vorrang zu verschaffen, obgleich es nicht billiger ist, und obgleich ein Preisgericht, das aufgrund eines Beschlusses dieses Hohen Hauses eingesetzt worden ist, das Stürzenacker'sche Projekt als durchaus bauwürdig erklärt hat vom Standpunkt der betriebstechnischen Interessen der Eisenbahn; allerdings nicht lediglich vom Standpunkt der betriebstechnischen Interessen, sondern auch vom künstlerischen Standpunkt aus. Ich meine nun, das heißt doch wahrhaftig nicht Begehrlichkeit, wenn die Stadtverwaltung in Karlsruhe und, wie ich glaube, auch das Hohe Haus auf dem letzten Landtage den Standpunkt eingenommen hat, falls wir keine irgendwie erheblichen Mehrausgaben riskieren, ja, wenn wir sogar Anlaß haben zu der Annahme, daß wir etwas sparen, so werden wir doch ein zugleich künstlerisches im übrigen aber den Interessen der Eisenbahnverwaltung genügendes Projekt einem reinen Schablonenprojekt vorziehen. (Abg. Frühhauf: Sehr gut!)

Die Situation scheint mir vollständig klar gestellt. Es sind aber im Zusammenhang mit dieser sehr einfachen und klaren Sachlage zu meinem lebhaften Bedauern, heute wiederum und auch gestern schon gewisse angebliche Unterschiede in der Behandlung des Landes und der Städte hier zur Sprache gebracht worden. Der Zeitpunkt für diese Klage ist insofern höchst ungeeignet, als dann doch die Budgetkommission schon auf dem letzten Landtag und wiederum auf diesem Landtag, aber auch dieses Hohe Haus selbst, eine unterschiedliche Behandlung zwischen Stadt und Land durchaus für unangebracht erklärt hat. Wir haben Positionen gestrichen, die Gemeinden auferlegt werden sollten bei Anlage von Güterstationen und dergleichen, eben aus diesem Gesichtspunkt heraus.

Im übrigen bin ich der Ansicht, und ich glaube, es wird kaum irgend jemand widersprechen können, daß bei solchen Anlagen in den großen Städten, wo doch eine Konzentration von gewaltigen Interessen, die sich auch steuerlich zu Gunsten der Staatskasse geltend macht, stattfindet, es der primitivsten Billigkeit und Gerechtigkeit entspricht, aber auch dem Interesse des Staates, daß die geordneten Organe der Gemeinden bei Ausführung derartiger Projekte gehört werden. (Abg. Zehnter: Ganz selbstverständlich!) Und mehr ist nicht geschehen seitens der Großh. Regierung gegenüber der Karlsruher Stadtverwaltung. Ich kann es durchaus nicht zugeben, daß irgendwie die Stadtverwaltung sich angemaßt hat, einen Druck auf die Großh. Regierung auszuüben.

Sie hat lediglich pflichtgemäß die Gründe ihrer Bedenken gegen gewisse von der Großh. Regierung kundgegebene Absichten dargelegt, und dagegen ist doch nichts einzuwenden! Ich kann also nicht zugeben, und es entspricht den Tatsachen nicht, wenn der Herr Abg. Zehnter heute geglaubt hat, bemerken zu können, die Großh. Regierung habe eigentlich nicht die Verantwortung in dieser ganzen Angelegenheit auf sich genommen, sondern sie habe die Verantwortlichkeit an die Stadtverwaltung abgegeben, was natürlich die Konsequenz gehabt habe, daß einfach die Wünsche der Stadt befriedigt worden sind.

Der Herr Abg. Zehnter kann doch ersehen, daß die hiesige Stadtverwaltung von Anfang an eine Höherlegung des Bahnhofes an der bisherigen Stelle gewünscht hat, und daß sie in Uebereinstimmung mit dem Herrn Abg. Zehnter immer die Auffassung vertreten hat, daß jedenfalls auf eine längere Reihe von Jahren tatsächlich eine Schädigung der städtischen Interessen durch die Verlegung des Bahnhofes eintreten werde. Allerdings hat sich die Stadtverwaltung von Anfang an gegen eine Straßenüberführung mit Entschiedenheit ausgesprochen aus den Gründen, die mehrfach und auch schon in früheren Landtagen zu wiederholten Malen dargelegt worden sind, deren Berechtigung auch die Großh. Regierung anerkennen mußte, und die heute um so schwerer ins Gewicht fallen würden, als bei einer Ueberführung kein Bahnhof erstellt werden könnte, der den Interessen des Betriebs irgend wie genügen könnte.

Dann möchte ich auch ausdrücklich das unterstreichen, worauf der Herr Ministerialdirektor gegenüber dem Herrn Abg. Zehnter hingewiesen hat, der meinte, die Stadtverwaltung habe ein künstlerisches Projekt gewünscht und die Großh. Regierung sei ohne weiteres hierauf eingegangen. Das ist unrichtig; hier im Hohen Hause ist von mehreren Seiten und auch von meiner Seite auf die Anregung der deutschen und badischen Architekten und Ingenieure der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte — auch um gewissen unliebsamen Erfahrungen zu begegnen — aus dem Gebiete des Eisenbahnbaues und speziell des Baues der Bahnhöfe die Gesamtheit der deutschen Architektenschaft interessiert werden für solche bedeutende Bauanlagen, die dem Verkehr und der Volkswirtschaft dienen. Man hat im Hohen Hause die Ueberzeugung gehabt, daß eine solche Konkurrenz nicht nur in ästhetischer Beziehung, sondern in betriebs technischer Hinsicht sich durchaus bewähren werde. Von diesen Gesichtspunkten aus, die, wie ich glaube, auch nach der Auffassung des Herrn Abg. Zehnter durchaus einwandfrei sein müssen, hat dann die Großh. Regierung die begünstigten Mittel von den Ständen angefordert, um in der von uns gewünschten Weise vorgehen zu können. Auf weiteres will ich nicht eingehen.

Ich bitte Sie, dem vorliegenden Antrage in dem Sinne ihre Zustimmung erteilen zu wollen, daß sie damit beitragen, die ganze Frage, die doch wahrhaftig spruchreif ist und auf deren endgültige Entscheidung das Land, vornehmlich aber auch die Residenzstadt Karlsruhe einen Anspruch hat, endlich aus der Welt zu schaffen. Ich bitte Sie also, dem gestellten Antrag Ihre Zustimmung erteilen zu wollen, auch vom finanziellen Standpunkte aus. Wenn diese Angelegenheit wieder auf die lange Bank geschoben würde, so würden wir einen billigeren Bahnhof sicherlich nicht bekommen, sondern ähnliche Erfahrungen wie anderwärts machen, daß infolge der Steigerung der Preise in allen Sparten nur erheblich höhere Kosten für dieselbe Sache aufzuwenden wären.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter

Abg. Pfefferte (natl.): Die zweitägige Beratung über den Karlsruher Bahnhof hat nicht einen einzigen Gesichtspunkt gebracht, der nicht schon in der Kommission behandelt worden wäre. Was zunächst die Anforderungen der Budgetposition und damit die endgültige Erledigung der Frage wegen der Verlegung des Karlsruher Bahnhofes anlangt, so sind ja von verschiedenen Seiten dagegen Einwendungen geltend gemacht worden, so daß der Antrag der Kommission nicht einstimmig durchgehen wird. Allein ich habe im großen und ganzen doch den Eindruck gewonnen, daß eine namhafte Mehrzahl des Hohen Hauses dem Antrag der Kommission zustimmen wird, was ja nur wünschenswert erscheint, damit diese Angelegenheit einen endgültigen Abschluß finden wird.

Ich habe übrigens schon in meinem einleitenden Vortrag darauf hingewiesen, daß nach meinem Dafürhalten die Sache überhaupt schon insofern längst entschieden ist, als schon auf dem vorletzten Landtag die Verlegung beschlossen worden ist. Ich hoffe nun, daß heute diese Angelegenheit endgültig entschieden wird, damit eine Beruhigung der Karlsruher Einwohnerschaft eintritt.

Was nun die Frage anbetrifft, welches Projekt für das Aufnahmsgebäude zur Ausführung gebracht werden soll, so ist dazu ein Gegenantrag gegen den Antrag der Kommission eingereicht worden. Dieser Gegenantrag bezweckt, daß das Stürzenacker'sche Projekt endgültig zur Annahme kommen soll. Die Mitglieder von der Kommissions-Mehrheit, die zum Worte gekommen sind, sind auf ihrem bisherigen Standpunkt geblieben, haben also den Antrag aufrecht erhalten. Ich als Berichterstatter bin verpflichtet, den Antrag der Kommission hier zu vertreten, weil er von der Mehrheit der Kommission angenommen worden ist. Ich bin aber in dieser Angelegenheit insofern in einer eigentümlichen Lage, als ich in der Kommission bei der Minderheit war. Ich werde also für meine Person gegen den Antrag stimmen. Der Verlauf der Beratungen hat mich in der Ansicht bestärkt, daß, wenn auch ein neues Projekt ausgearbeitet wird, es doch nicht wesentlich billiger werden kann, da die von der Eisenbahnverwaltung als nötig erachteten Zutatzen bei jedem Projekt zur Ausführung gelangen müssen. Außerdem darf doch wohl vorausgesetzt werden, daß das Aufnahmsgebäude so erstellt werden muß, daß es auch der Würde der Stadt Karlsruhe entspricht. Deshalb werde ich für meine Person für den Antrag Binz stimmen.

Was ferner die Frage des Verkaufs des infolge der Verlegung frei werdenden Geländes zu einem entsprechenden Preis angeht, so haben wir hierüber in der Kommission schon im Jahre 1901 verhandelt, die Budgetkommission hat schon damals sich dahin ausgesprochen, daß bei einer solchen Ordnung die gegenseitigen Interessen eine gerechte Abwägung erfahren sollten, und es ist zu hoffen, daß die Angelegenheit von der Großh. Regierung in diesem Sinne geregelt wird.

Es sind noch einige andere Punkte im Laufe der Verhandlungen hervorgetreten, die ich noch kurz erwähnen will. Der Herr Kollege Neß hat die Angelegenheit des Lokalverkehrs wegen des Eingehens des Mühlburger Bahnhofes zur Sprache gebracht. Meines Erachtens sollte die Großh. Regierung diese Angelegenheit in Erwägung ziehen.

Weiter hat der Herr Kollege Gierich die Bahnhofsverhältnisse in Ettlingen besprochen, und hat der Herr Kollege Belzer Wünsche wegen der Erstellung einer Güterhalle usw. geäußert. Ich glaube, daß die Großh. Regierung auch diese Angelegenheiten näher prüfen wird.

Im übrigen hoffe ich, daß heute die endgültige Erledigung einer Frage eintritt, die das Hohe Haus schon so viele Jahre beschäftigt hat!

Sodann wird zur Abstimmung geschritten. Zunächst wird der Antrag der Abgg. Dr. Binz und Genossen (s. Seite 2211 der Amtl. Berichte) zur Abstimmung gebracht.

Derselbe wird mit 37 gegen 30 Stimmen genehmigt (Bravorufe).

Dafür stimmten die Nationalliberalen, Demokraten, Sozialdemokraten außer den Abgg. Eichhorn und Lehmann, ferner die Abgg. Schmund, Schmidt-Karlsruhe, Frühauß und Gierich.

Dagegen stimmten das Zentrum außer den Abgg. Schmund und Schmidt-Karlsruhe, die Abgg. Eichhorn, Lehmann, Bauschbach und Reiff.

Damit ist auch Ziffer 2 des Antrags der Budgetkommission erledigt.

Hierauf wird über den Antrag der Budgetkommission (s. Seite 2212 der Amtl. Berichte) abgestimmt.

Ziffer 1 desselben wird mit allen gegen 19 Stimmen (Teil des Zentrums, Abgg. Reiff und Bauschbach) genehmigt.

Der Präsident stellt weiter fest, daß der Kommissionsantrag zu den Petitionen (Ziffer 3 des Antrags) angenommen ist.

Ferner werden die mit zur Beratung stehenden §§ 30 (Karlsruhe, Erweiterung der Hauptwerkstätte, dritte und letzte Teilforderung), 31 (Karlsruhe, Verlegung der Betriebswerkstätte, dritte Teilforderung) und 32 (Ettlingen, Umbau der Güterhalle und Erweiterungsbauten) für angenommen erklärt.

Weiter erhalten das Wort:

Zu § 35, Offenburg, Bahnhofumbau (einschließlich neue Betriebswerkstätte), fünfte Teilforderung:

Abg. Nusser (Dem.): Das Projekt des Offenburger Bahnhofumbaus ist eines der umfangreichsten und kostspieligsten, die den jetzigen Landtag beschäftigen. Es ist Ihnen ja bekannt, daß wir bereits 4 800 000 M. genehmigt haben, daß sich die jetzige Anforderung auf 1 500 000 M. beziffert und der Gesamtaufwand für den Umbau und die Erweiterung des Offenburger Bahnhofs auf 19 800 000 M. veranschlagt ist.

Ich wäre nun sehr froh, wenn ich hier mit Recht erklären dürfte, daß wir in Offenburg mit diesem Projekt in allen seinen Teilen einverstanden sind, daß wir das gesamte Projekt, so wie es nach den Intentionen der Großh. Regierung zur Ausführung gebracht werden soll, begrüßen. Ich kann das nicht. Wir in Offenburg haben sehr erhebliche Beanstandungen dieses Projektes vorzubringen.

Man kann, glaube ich, mit Recht sagen, daß keine einzige Stadt in ganz Baden so schwere und so unersehbliche Opfer — auf den letzteren Ausdruck verlege ich den Nachdruck — zu bringen genötigt ist, wie Offenburg für die Ausführung eines Projektes, welches seine Entstehung nicht etwa einem Bedürfnis der Stadt, sondern allein den außerordentlich gewachsenen Bedürfnissen des Verkehrs verdankt. Ich habe von einem unersehblichen Opfer gesprochen, das wir zu bringen haben; ich meine damit den Verlust eines großen Teils unserer städtischen Anlagen, eines Stolzes und einer Zierde unserer Stadt, ein Verlust, der auch mit der Geldentschädigung, die nach den Grundsätzen des Enteignungsgesetzes bemessen zu sein scheint, in keiner Weise ausgeglichen ist. Man mag den realen Wert des abgetretenen Geländes annähernd richtig bewertet haben, allein die idealen dabei in Betracht kommenden Momente sind nicht berücksichtigt. Es mag ja richtig sein, daß auch das Enteignungsgesetz nur die realen Werte der abgetretenen Parzellen in Geld entschädigt wissen will, und die Großh. Generaldirektion sich auf den Standpunkt des strikten Rechtes stellen kann. Aber ob sie es darf, ist eine andere Frage.

Ich bin nämlich der Meinung, daß es doch noch einen anderen Standpunkt gibt als den des strengen Rechts, und das ist der der Billigkeit, und wo, wie gerade in Offenburg derartige Verluste zu konstatieren sind, die unersehblich sind — ich wiederhole das nochmals —, da hätten wir erwartet, daß das Entgegenkommen der Großh. Regierung der Stadt gegenüber vom Standpunkt der Billigkeit aus ein weitergehendes sein würde, als es tat-

sächlich der Fall war. Die meisten der Herren kennen ja wohl unsere Anlagen, wissen, was wir daran hatten. Wir sind nicht in der glücklichen Lage, unmittelbar in der Nähe des Gebirges zu liegen. Wenn wir an einem warmen Tage von Offenburg aus uns in den Schatten des Waldes flüchten wollen, so müssen wir uns in den Stadtwald begeben, der immerhin schon eine ziemliche Wegstrecke entfernt liegt, oder wir müssen uns auf den Zug setzen und einige Stationen abfahren. Schatten, also auch Erholung im Schatten gewährten uns seither die Anlagen. Nun ist der Bahneinschnitt zwischen der Wilhelmstraße und den städtischen Anlagen, um für zwei weitere Hauptgleise an der Hauptlinie Raum zu gewinnen, um 12—13 Meter verbreitert worden. Diese Verbreiterung ist an der Westseite gewonnen worden, und dadurch ist uns ein ganz erheblicher Teil der städtischen Anlagen entzogen. Die ganze Verbreiterung bewirkt nämlich, daß auf der Strecke von der Wirtschaft „Zur Zauberflöte“ bis zum „Zähringer Hof“ von unseren seit herigen oberen Anlagen nur noch ein zirka 10 Meter breiter Streifen übrig bleibt. Von den unteren Anlagen, die rund 172 Ar groß gewesen sind, fallen zirka 45 Ar, also der vierte Teil, in die zukünftige Bahneinschnittsverbreiterung hinein. Ich behaupte also, daß mit der Geldentschädigung, die wir bekommen haben, die idealen Nachteile, die wir durch den Verlust eines erheblichen Teils unserer Anlagen erlitten haben, in keiner Weise ausgeglichen sind.

Nun kommt weiter die Beseitigung des schienengleichen Uebergangs bei der Zellerstraße in Betracht. Ich bin durchaus der Meinung, daß im Interesse der Verkehrssicherheit hier etwas geschehen muß, es ist wirklich ein Glück, daß sich bisher nicht mehr Unglücksfälle dort ereignet haben, als tatsächlich zu konstatieren sind, da dieser Zeller Uebergang sehr frequentiert ist. Bei dem sehr starken Verkehr, insbesondere beim Mandoverdienst, mit dem wir rechnen müssen, ist eine Beseitigung des Uebergangs in irgend einer Form durchaus am Platze. Aber um die Frage des Ersatzes handelt es sich! Man will der Stadt als solchen eine Ueberführung des Bahndammes etwa 100 Meter südlich von dem bisherigen Wegübergange gegenüber dem Dienstgebäude der Wasser- und Straßenbauinspektion geben. Ich mache aber darauf aufmerksam, daß durch diese Verschiebung des Ueberganges von Norden nach Süden um eine immerhin namhafte Strecke eine Wegverlängerung von ca. 160 Meter für die aus der Altstadt nach der Altstadt hin verkehrenden Leute eintritt, und daß wir zum Leidwesen der Stadt Offenburg einen weiteren sehr bequemen Uebergang verlieren, den Luisensteg, der die Wilhelmstraße mit den Anlagen verbunden hat. Diese Straßenüberführung bietet uns nicht den Ersatz, auf den wir vom Standpunkt der Billigkeit und im Hinblick auf die vorhin schon erwähnten Opfer glauben rechnen zu dürfen. Die Stadtbehörde hat sich, allerdings vergeblich, bemüht, durchzusetzen, daß an dem seitherigen Niveauübergang bei der Zellerstraße eine Unterführung für Fußgänger angebracht werde. Nachdem aber die Generaldirektion erklärt hat, hierauf nicht eingehen zu können, hat man sich auf das Verlangen beschränkt, daß wenigstens im Zuge der Rheinstraße eine Unterführung, und zwar nicht bloß für Fußgänger und Karren, sondern auch für Wagen, oder aber eine Straßenüberführung hergestellt werden möge. Die Großh. Regierung ist darauf nicht in vollem Umfange eingegangen, sie hat die Unterführung der Bahn nur für Fußgänger und Karren eingeräumt. Den Standpunkt, den die Regierung in dieser Frage eingenommen hat, ist wie gesagt nicht der Billigkeit entsprechend. Ganz abgesehen von den Nachteilen, von denen ich bis jetzt schon gesprochen habe — Verlust der An-

lagen, eines Teiles der Wilhelmstraße und Erschwerung der Verbindung der Oststadt, die eine große Verkehrs-entwicklung nimmt, mit der Altstadt —, kommt das weitere Moment in Betracht, daß wir schon früher, bis 1865, im Zuge der Rheinstraße tatsächlich einen schienen- gleichen Uebergang hatten. Dieser fiel und ein eigent- licher Ersatz ist uns nicht geworden. Man hat zwar den Uebergang bei der Zeller Straße als solchen bezeichnet. Ich darf aber darauf hinweisen, daß früher schon dieser Uebergang bestand, und hieß die Zellerstraße damals Schubgasse.

Ich hebe bei dieser Gelegenheit noch mit allem Nach- druck hervor, daß die Großh. Regierung erklärt: Wenn in Offenburg, wie zu erwarten ist, gerade die Oststadt eine so starke Entwicklung aufweist, und wenn dadurch sich die Notwendigkeit herausstellen sollte, eine weitere Straßenverbindung mit den westlich gelegenen Stadtteilen herbeizuführen, dann, sagt die Regierung, es ist in erster Reihe Sache der Stadt, für die Kosten einer aus- schließlich durch ihre Bedürfnisse veranlaßten Anlage auf- zukommen. Ich bin durchaus anderer Ansicht und ich möchte bei dieser Gelegenheit jetzt schon gegen das Ein- halten eines derartigen Standpunktes protestieren. Wenn irgendwo jemand Baugelände besitzt, so hat er auch das Recht, darauf zu bauen, und wenn sehr viele Privat- eigentümer von diesem in ihrem Eigentume liegenden Rechte Gebrauch machen, und wenn dadurch die Not-wendigkeit einer weiteren Verbindung mit der Stadt her- beigeführt wird, dann muß nicht die Stadt für die Kosten dieser weiteren Verbindung, sondern der Eisenbahnstatus aufkommen, der seine Gleise mitten durch dieses Gelände zieht.

Wir haben übrigens in dieser Beziehung ein Präjudiz, auf das ich hinweisen möchte. Als i. Bt. der Luisenweg, die Verbindung der Wilhelmstraße mit den Anlagen und der Mittelstadt, hergestellt worden ist, hatte bereits die Stadt sich damit einverstanden erklärt, einen Teil der Kosten dieses Luisenweges zu tragen. Hier im Land- tage ist trotzdem diese Position gestrichen worden; man hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß derartige Ver- bindungen, die durch die Entwicklung des Verkehrs ent- stehen, auf die Kosten des Eisenbahnstatus genommen werden müßten, weil er durch seine Anlagen und durch die Vermehrung des Verkehrs auf diesen die Städte ge- radezu in die Notwendigkeit versetzt, weitere Verbindungen zu benötigen.

Ich möchte auch darauf hinweisen, daß wir kein richtiges Verständnis dafür haben, daß man jetzt schon uns nicht bloß die Bäume der Wilhelmstraße weggräbt, sondern daß man uns auch bereits die Anlagen verstümmelt hat, obgleich eine Inangriffnahme der Erweiterung des Bahn- geleises durchaus nicht erfolgt ist. Wir sind der Meinung, man hätte die Bäume doch wohl den Sommer über noch stehen lassen können und sie erst wegnehmen sollen, wenn es absolut notwendig ist. Wir sind überhaupt der Meinung, wenigstens ein großer Teil der Einwohner ist es, daß diese ganze Anlage viel besser nach Westen verlegt worden wäre. Es wäre allerdings, wie manchmal behauptet wird, teurer gekommen, ich weiß auch, welche technische Schwierigkeiten vorgeschoben werden. Aber ich habe die Ueberzeugung, nach so und so viel Jahren wird es doch geschehen müssen, und dann sind die vielen Millionen, die jetzt verausgabt worden sind, hinaus- geworfenes Geld.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch wünschen, daß wir endlich einmal in Offenburg von der heillosen Plage des Rauchs so weit verschont werden, als diese Ver- schonung möglich ist. Wir können natürlich nichts da- gegen haben, daß die Züge durchfahren. Bei dieser Ge-

legenheit strömt natürlich auch Qualm und Rauch aus. Aber dagegen können wir etwas haben, daß oft minuten- lang Lokomotive stehen, die dann die ganze Zeit einen geradezu stinkenden Qualm auspusten, einen Rauch verbreiten, der sich über einen großen Teil der Stadt legt, was auch vom gesundheitlichen Standpunkte aus als durchaus verwerflich bezeichnet werden muß. Ich wollte einmal sehen, wie die Regierung — und zwar mit Recht — gegen einen Privatunternehmer auftreten würde, der es wagen wollte, in dieser Weise sich gegen die elementarsten Grundsätze der Hygiene zu verfehlen. Die Großh. Generaldirektion hat in dieser Beziehung durch- aus nicht mehr Recht wie jeder Privatmann. Auch ich kenne keine gesetzliche Bestimmung, die ihr die Kompe- tenz einräumte, in dieser Weise große Teile der Stadt und damit die Gesundheit der Einwohner zu schädigen, und es scheint mir, daß schließlich nichts anderes übrig bleibt, wenn man auf dem Wege des wiederholten Vor- bringens im Landtag nicht zu dem ersehnten Ziele kommt, als daß man den Prozeßweg beschreitet, damit man er- fährt, ob es rechtlich zulässig ist, daß man in dieser Weise mit einer Stadt umgehen darf. Wenn ich hier scharfe Worte gebraucht habe, so dürfen Sie es mir nicht ver- übeln, aber es ist kein Landtag vergangen, in dem ich das nicht vorgebracht habe. In Karlsruhe würde man sich das nicht gefallen lassen; dort mutet man es aber auch der Stadt nicht zu, nicht aus dem Grunde, den der Herr Abg. Zehnter in anderem Zusammenhang hier vor- gebracht hat, sondern weil Karlsruhe Residenz ist, und da magt man es nicht, die Leute in dieser Weise zu be- lästigen.

Wenn Sie die Ueberführung gegenüber der Gr. Wasser- und Straßenbauinspektion machen, und sie wird ja kommen, so möchte ich bei dieser Gelegenheit schon bitten, daß die Generaldirektion die Güte hat, die deko- rative Herstellung dieser Rampe so vorzunehmen, daß man Freude daran haben kann.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit auch wünschen, daß bei dem Umbau des Bahnhofes in Offenburg auch noch eine andere Veranstaltung getroffen wird, die allerdings im wesentlichen nicht allein Offenburg, sondern das ganze Land berührt; ich meine eine bessere Unterbringung un- serer Bahnteigschaffner. Diese befinden sich zum Teil in ihren Häuschen in der Ausgangshalle. Ich will von der Einrichtung dieser Häuschen nicht sprechen; ich könnte ihnen kein Loblied singen, sie sind vielfach die reinsten Marterkassen. Sie dürfen nur die Leute fragen, was sie Ihnen über die Annehmlichkeiten dieser Häuschen sagen. Wenn man stundenlang dastehen soll, ohne die Beine ausstrecken zu können, so zieht man es vor, sich überhaupt nicht hineinzusetzen. Ich möchte nur wünschen, daß man, wenn man derartige neue Häuschen einrichtet, darauf Rücksicht nimmt, und wenn man abgängige erjekt, das nicht vergißt. Ich möchte hier nur den Umstand erwäh- nen, daß gerade in Offenburg — anderwärts ist es aller- dings auch so — die Bahnteigschaffner auf dem zugigen Perron stehen müssen, ohne irgend eine Schutzvorrichtung zu haben. Wenn man nicht diese Etablissements, in denen sie sich aufhalten können, in die Halle hinein verlegen kann, so sollte man wenigstens eine Vorkehrung treffen, daß sie gegen den Zug geschützt sind. Wenn diese armen Menschen bei dem größten Zugwind auf dem Perron stehen, wenn sie vielleicht, um rasch an das Ziel ihrer Tätigkeit zu gelangen, sich vom Hause bis an den Bahn- hof schnell bewegt haben und transpirieren, dann ist es begreiflich, daß, was Ihnen mehr als einer heftigen wird, sie bei dieser Gelegenheit ihre Gesundheit einbüßen. So und so viele Leute, die vorher kerngesund waren, lei- den hinterher an Rheumatismus und sind nach etlichen Jahren nicht mehr dienstfähig. Ich halte das für einen

*

ungehörigen Zustand (Sehr richtig!), für einen graumamen Zustand, und mit geringen Geldmitteln könnte man hier Abhilfe schaffen.

Eine große Anzahl von Einwohnern Offenburgs und auch von Nachbargemeinden haben schon vor 23 Jahren bei der Generaldirektion darum petitioniert, daß man für gewöhnliche Züge am Einlauf der Kinzigtalbahn in die Hauptstrecke an der Hauptstrecke eine Haltestelle errichten möge. Ich halte dieses Verlangen für durchaus berechtigt. Es wird versichert, daß man den Petenten seinerzeit zugesagt hat, bei der Erstellung eines zweiten Gleises der Schwarzwaldbahn werde man auf diesen Wunsch Rücksicht nehmen. Das zweite Gleis ist jetzt erstellt, die Stadt dehnt sich insbesondere auch nach Osten aus, einer der schönsten Teile der Stadt, die Ortenberger Straße, kommt hier besonders in Betracht, wo Haus an Haus im Villenstil erstellt wird. Die Anwohner haben 2 bis 3 Kilometer bis an den Bahnhof. Es sind auch die Gemeinden Jessenbach, Zell usw. lebhaft daran interessiert.

Ich möchte noch einem Wunsche eines anderen Teils meiner Mitbürger Ausdruck geben. Wie ich bereits bemerkt habe, wird der Luisensteg abgebrochen. Nun schien mir die zweckentsprechende Verwendung des Stegs die zu sein, daß man ihn an der Stelle anbringt, an der wir früher über den sogenannten Philosophenweg einen Uebergang hatten. Dieser ging verloren, als die Kinzigtalbahn angelegt wurde. Einen Ersatz für den dadurch entzogenen Uebergang hat Offenburg nicht bekommen, und ich halte es für berechtigt, wenn ein Teil der in Betracht kommenden Anstößer eine bessere Verbindung der Ortenbergerstraße und der Zähringerstraße wünscht. Eine Reihe von Pächtern und Besitzern der Grundstücke, die dort liegen, sind genötigt, einen weiten Weg zu machen; ich darf darauf hinweisen, daß eine Handelsgärtnerei von Glatt in Betracht kommt, und daß die Garpiison ein Interesse daran hat, weil die Soldaten dann rascher zu dem Garnisonsbade kommen. Die Entwicklung der Stadt rechtfertigt meines Erachtens den Wunsch, daß man den Luisensteg einfach dahin transloziert, wo ein Ersatz für einen früher eingegangenen Bivialweg fehlt.

Zu der Petition des Hausbesitzervereins Offenburg muß ich doch auch einiges sagen. Ich stehe durchaus auf dem Standpunkt, ich habe das auch im Landtag bei jeder Gelegenheit vertreten, daß unser Eisenbahnpersonal allen Anspruch darauf hat, so gut und billig zu wohnen wie möglich. Ich möchte aber die Hausbesitzer gegen den Verdacht in Schutz nehmen, der sich einstellen könnte, wenn man mit der nackten Tatsache rechnet, daß sie eine derartige Petition eingereicht haben. Zunächst geht die Petition ja nicht dahin, daß der Eisenbahnfiskus den Bau von Wohnungen für Eisenbahner überhaupt unterlassen soll, sondern die Petition wünscht nur, daß 5 bis 6 Jahre damit Einhalt getan werde. Der Hausbesitzerverein geht von der Ansicht aus, daß in der Zwischenzeit die Entwicklung der Stadt so sein wird, daß dadurch leerstehende Wohnungen auch ihre Mieter finden. Also nicht auf die dauernde Inhibierung der staatlichen Bautätigkeit ist es abgesehen. Aber was zur Erklärung des Vorgehens des Hausbesitzervereins nicht übersehen werden darf, ist bis jetzt nicht hervorgehoben worden, weil es nicht bekannt war. Ich habe hier eine betreffende Bescheinigung des Stadtrats zur Hand; in ihr wird versichert, daß die Stadtverwaltung schon in früheren Jahren, als ihr von seiten der Bahnverwaltung die Mitteilung gemacht worden sei, daß infolge einer Aenderung der Diensterteilung der Lokomotiven eine größere Anzahl von Familien in Offenburg sollte weiter unterkommen, den Bauunternehmern es nahe gelegt hat, in der Nähe des Bahnhofs Wohnhäuser zu erstellen. Die Stadt

hat dafür Bauvorschlüsse von 100 000 Mark zu annehmbaren Bedingungen bewilligt. In Wahrheit ist es also die Anregung der Großh. Generaldirektion, wenigstens mittelbar durch Vermittlung der Bahnverwaltung Offenburg gewesen, welche die Stadt veranlaßt hat, ihrerseits nun die Bauunternehmer für diese Sache zu gewinnen, und die Bauunternehmer haben dann diesem Ansinnen entsprechend gehandelt.

Ich kann es nun durchaus begreifen, daß diese Leute sich in ihren Interessen verletzt und schwer gekränkt fühlen, wenn sie einen derartigen Bau erstellt haben und hintennach die Großh. Generaldirektion selbst eine so enorme Bautätigkeit entfaltet. Der Hausbesitzerverein darf also nicht so angesehen werden, als habe er hier einen nackten Interessenstandpunkt eingenommen, und als habe er nicht irgend welchen Anlaß gehabt, sich um seine Haut zu wehren.

Zum Schluß nun noch einen alten Lieblingswunsch der Stadt Offenburg, der ja bis zu einem gewissen Grade seiner Erfüllung entgegenzureifen scheint. Er ist ja auch Gegenstand einer Budgetposition: die Bahnverbindung von Offenburg mit Kehl. Ich will mich nicht in eine weitere Erörterung dieses Postens einlassen, aus dem Grunde nicht, weil, wie ich höre, die Großh. Regierung weitere Erhebungen machen wird, und weil ich Anlaß habe, anzunehmen, daß uns im nächsten Landtag ein ausgearbeitetes Projekt beschickt wird. Es scheint ja auch kein Zweifel mehr darüber zu bestehen, daß eine direkte Verbindung von Offenburg nach Kehl zustande kommen soll. Es bestehen nur noch Differenzen hinsichtlich des Anschlusses einiger Nachbargemeinden.

Ich hoffe, daß die Techniker der Großh. Generaldirektion einen Ausweg ausfindig machen, der imstande ist, die Interessen der Gemeinde Leigelschurst zu befriedigen (ich möchte auch nicht, daß die Gemeinde Leigelschurst zu kurz kommt), stehe aber andererseits auf dem Standpunkt, und darauf lege ich entscheidendes Gewicht, daß die Gemeinden Griesheim, Sand und insbesondere Willstätt nicht vergessen werden dürfen.

Ich kann mir gar nicht denken, daß eine Verbindung von Offenburg nach Kehl hergestellt werden könnte, wollte und dürfte, ohne diese Gemeinden, insbesondere Willstätt, mit in nähere Bahnverbindung hereinzubringen. Es wäre zwar nicht der kürzeste Weg, das gebe ich zu, aber die finanzielle Seite darf doch nicht in erster Reihe hier in Betracht kommen, sondern, wie man ja immer versichert, vor allem die volkswirtschaftliche.

Ich darf darauf hinweisen, ohne, wie gesagt, mich in eine detaillierte Erörterung zu verlieren, daß schon im Jahre 1869 die Offenburger um diese Herstellung einer direkten Verbindung petitionierten, ebenso im Jahre 1873. Man hat in Offenburg versucht, einen unbegreiflichen Fehler gut zu machen, der seinerzeit begangen worden ist, als man Millionen in unser Oberländer Friedrichsfeld (ich kann es nicht anders nennen!), d. h. in das Appenweierfeld, hineingesteckt hat; man hat sie hier einfach vergraben, während man sie für Offenburg hätte nutzbringend anlegen können. Es war ein unbegreiflicher Fehler, daß man seinerzeit nicht die Verbindung Kehl—Offenburg, Offenburg—Oppenau, sondern die Verbindung Kehl—Appenweier, Appenweier—Oppenau herstellte. Ich habe mich im Jahre 1892 vergeblich bemüht, eine Petition der Stadt Offenburg in dieser Richtung zur empfehlenden Annahme zu bringen. Man hat nach wie vor große Aufwendungen für Appenweier gemacht. Man hat später von Offenburg her eine Straßenbahn herzustellen gewünscht, auch da hat die Großh. Regierung eine sehr farge Hand gezeigt. Sie wollte keinen Staatszuschuß gewährleisten, wodurch das ganze Projekt

von vornherein ausgeschaltet war. Nun, insbesondere seitdem der Verkehr im Kehler Hafen eine so bedeutende Entwicklung gefunden hat, darf wohl nicht mehr gezwifelt werden, daß diese Verbindung hergestellt wird. Ich darf darauf hinweisen, daß insbesondere Willstät einen Anspruch auf endliche Berücksichtigung hat. Willstät war, wie Ihnen wohl bekannt ist, jahrhundertlang Festung; es war vorübergehend auch Regierungssitz des Grafen Sanau-Lichtenberg. Diese Tatsache hat Anlaß gegeben, daß sich eine Reihe von Gewerben dort niedergelassen hat; Willstät war Zentralpunkt für eine reiche gewerbliche Tätigkeit. Diese Gewerbe sind heute noch vorhanden. Willstät hat über 1500 Einwohner; es hat ein großes Kleidergeschäft, Gerberei, Ziegelei, Fruchthändler und insbesondere die bekannte große Mühle, das Willstätter Mühlenwerk, die ein außerordentlich großes Geschäft haben. Ich finde es ganz begründlich, ganz berechtigt und einzig vernünftig, wenn diese Gemeinde alles aufbietet, um eine Bahnverbindung, zu bekommen: eine Bahnverbindung, auf die sie Anspruch hat.

Ich hoffe, daß die Großh. Regierung wenigstens auf dem nächsten Landtag uns Offenburgern so weit als möglich hinsichtlich der Beschwerden, die ich hier kurz vorgetragen habe, Rechnung trage, daß man dann auch wirklich wird befähigen können: es ist nicht bloß ein Entgegenkommen in Aussicht gestellt worden, sondern wir haben auch tatsächlich das Entgegenkommen erfahren.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Die ausführlichen Darlegungen des gedruckten Kommissionsberichtes entheben mich der Notwendigkeit, den Standpunkt der Großh. Regierung gegenüber den hauptsächlichsten, vom Herrn Abg. Nusser vorgetragene Punkte noch einmal zu wiederholen; ich darf mich im allgemeinen auf diesen Bericht beziehen.

Ich möchte aus dem Berichte nur die Rechtsfrage bezüglich des Ersatzes für einen früheren, bis zum Jahre 1865 vorhandenen Weg hervorheben. Auf Seite 74/75 ist ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Aufhebung des Wegübergangs seinerzeit im Einverständnis mit dem Gemeinderat der Stadt Offenburg unter Wahrung aller gesetzlichen Vorschriften erfolgt ist, nachdem durch einen an der Ostseite des Bahnhofes hinziehenden und in die Zellerstraße einmündenden Parallelweg Ersatz geschaffen worden war. Ich glaube, daß damit die Rechtslage vollkommen klar gestellt ist: man kann, wenn man vor 40 Jahren einen Ersatz erhalten hat, doch nicht aus demselben Rechtsgrunde jetzt noch einmal Ersatz verlangen. Es ist eine unanfechtbare Konsequenz aus der damaligen Regelung der Rechtsverhältnisse, wenn jetzt die Eisenbahnverwaltung ablehnt, die gewünschte Ueberführung zu schaffen.

Der Herr Abg. Nusser hat dann die idealen Werte betont, die der Stadt Offenburg dadurch verloren gehen, daß die städtischen Anlagen zum Teil in den Bereich des Bahnhofumbaus hineingezogen werden müssen. Es tut gewiß Jedem weh, daß diese schönen Anlagen zum Teil beseitigt werden. Es ist aber eine unbedingte Notwendigkeit. Es ist auch von dem Kommissionsbericht anerkannt worden, daß die Eisenbahnverwaltung ihrerseits bestrebt war, den Interessen der Stadt möglichst zu entsprechen. Der Herr Abg. Nusser hat freilich gewünscht, daß wegen dieses Verlustes eines idealen Wertes ein realer Ersatz geschaffen werden sollte und zwar durch die Gewährung der Straßenüberführung, die von der Expropriationskommission u. im weiteren Verlauf von dem Staatsministerium abgelehnt wurde. Ich möchte aber bezweifeln, ob es möglich ist, derartige Werte im Enteignungsverfahren überhaupt zu berücksichtigen. Ich erinnere mich an ein Urteil des schweizerischen Bundesge-

richtes, wo es sich um den idealen Wert eines alten Familienbesitzes handelte und wo sich das Gericht auf den Standpunkt gestellt hat, daß nur der reale, nicht der ideale Wert in Betracht kommen könne. Diesen Standpunkt mußte wohl auch die Expropriationskommission und das Großh. Staatsministerium einnehmen; es kann nicht anders als auf Grund des Enteignungsgesetzes Ersatz gewährt werden. Auch wenn bei der Eisenbahnverwaltung etwa Neigung bestünde, ideale Werte zu ersetzen, so glaube ich, daß die Debatte über den Karlsruher Bahnhof kaum ermutigen würde, den Boden des Gesetzes zu verlassen und die idealen Werte zu berücksichtigen. Daß die Bäume der Anlage schon beseitigt sind, ist mir nicht bekannt; ich weiß nicht, warum das geschehen ist, und ob man sie nicht noch etwa diesen Sommer über hätte beibehalten können.

Die Klage des Herrn Abg. Nusser über die Rauchbelästigung ist der Großh. Regierung und Eisenbahnverwaltung wohl bekannt. Man hat vielerlei versucht, man hat auch, wie Sie aus dem Bericht der Budgetkommission über das Betriebsbudget ersuchen können, Versuche mit Rauchverzehrsapparaten an den Lokomotiven gemacht. Die Versuche sind erfolglos geblieben. Der Grund ist im Bericht angegeben: Die Apparate arbeiten gut, so lange die Maschine fährt, sie versagen aber in der Hauptsache, wenn die Maschine still steht. Hierin liegt der Grund, warum die Rauchbelästigung in Offenburg immer noch besteht; die haltende, nicht die fahrende Lokomotive belästigt die Nachbarschaft. Wir haben neuerdings auch eine private Beschwerde bekommen und daraus Veranlassung genommen, durch sachkundige Beaufsichtigung darauf hinzuwirken, daß die Vorschriften, die wir gegeben haben, eingehalten werden. Es wird unser Bestreben sein, daß diesem Punkt eine kräftige Beachtung geschenkt wird; wir wollen die Durchführung unserer Vorschriften, so weit es irgendmöglich ist, überwachen und sicher stellen. Ob allen Klagen abgeholfen werden kann, ist mir zweifelhaft; denn ein Punkt wird immer bestehen bleiben: an gewissen Plätzen des Bahnhofes werden angeheizte Maschinen halten müssen, um zur Ablösung der Maschinen einsehender Züge sofort zur Stelle zu sein. Man wird aber auch in dieser Hinsicht tun, was irgend möglich ist, um die Rauchbelästigung zu vermindern. Ich möchte auch hoffen, daß die Anlage des neuen Bahnhofes darin eine Besserung herbeiführen wird.

Die gärtnerischen Anlagen auf der Lindenhofüberführung in Mannheim sind, soweit ich unterrichtet bin, von der Stadt Mannheim geschaffen und unterhalten. Es würde uns freuen, wenn auch die Stadt Offenburg in ähnlicher Weise Bereitwilligkeit zeigen würde. Wir werden auch unsererseits es nicht an Entgegenkommen, fehlen lassen.

Die bessere Unterbringung der Bahnsteigschaffner während ihres Dienstes ist gegenwärtig der Gegenstand besonderer Untersuchungen, nachdem die Eisenbahnverwaltung nunmehr genügende Erfahrungen besitzt. Ich hoffe, daß mancher Beschwerde abgeholfen werden kann, aber freilich allen nicht, denn der Dienst eines Bahnsteigschaffners läßt sich nicht, wie der Bureaudienst, fern von allen Bitterungseinflüssen vollziehen.

Weiter sind zwei Gesuche vom Herrn Abg. Nusser erwähnt worden: das Gesuch um eine Haltestelle im Süden der Stadt Offenburg, und das Gesuch um Verlegung des Steges, der jetzt im Zug der Zwißerstraße überflüssig wird. Ich bin über beide Gesuche nicht unterrichtet und es tut mir leid, daß ich jetzt keine Antwort geben kann.

Daß der Herr Abg. Nusser mit der grundsätzlichen Haltung der Eisenbahnverwaltung in bezug auf Schaffung von Wohnungen für das Eisenbahnper-

mal einverstanden ist, freut mich sehr. Er hat weiter dargelegt, daß der Gemeinderat neuerdings die Angabe gemacht habe, die Gemeinde sei durch Mitteilungen der Eisenbahnverwaltung selbst veranlaßt worden, sich mit Geld an dem Bau von Wohnungen, die durch Erbauung bahneigener Wohnhäuser überflüssig würden, zu beteiligen. Es wäre wohl zweckmäßig gewesen, wenn der Gemeinderat diese Mitteilung schon früher gemacht hätte; es wäre dann möglich gewesen, die Angabe zu prüfen und namentlich sich zu verlässigen, ob die mit städtischer Unterstützung gebauten Wohnungen jetzt durch das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung überflüssig werden. Ich habe aus früheren Verhandlungen in Erinnerung, daß in der Hauptsache Wohnungen in der inneren alten Stadt leer stehen. Es sind uns wiederholt die Klagen unseres Personals zugekommen, daß Wohnungen in der Innenstadt wohl zu bekommen seien, daß sie aber ungenügend und teuer seien. Wir haben selbst den Versuch der Anmietung von Wohnungen für unsere Beamten zu reichlichen Preisen gemacht, diese Wohnungen wurden aber wieder verlassen, weil sie den Ansprüchen nicht genügen konnten. Ich glaube, daß wir in einen verzögerlichen Gang bei der Erstellung von bahneigenen Wohnungen erst dann übergehen dürfen, wenn wir die Ueberzeugung gewonnen haben, daß in der Stadt Offenburg nicht nur Wohnungen überhaupt, sondern auch in gesundheitlicher Hinsicht genügende Wohnungen zu haben sind, und zwar zu einem Preis, der mit den Mitteln unserer Beamten in Einklang steht.

Schließlich muß ich noch die Frage der Bahn Offenburg-Kehl kurz berühren. Ob schon dem nächsten Landtag ein vollständig ausgearbeitetes Projekt vorgelegt werden kann, vermag ich zurzeit nicht zu übersehen. Die Wünsche der Interessenten gehen noch zu weit auseinander, als daß die Linienführung an und für sich schon gegeben wäre und man nur die Bearbeitung dieser Linie vornehmen müßte. Es kann deshalb vielleicht noch nicht möglich sein, schon dem nächsten Landtag eine Vorlage zu machen.

Abg. Geß (Soz.): Die Stadt Offenburg wird sich freudig der Aufgabe unterziehen, die Ueberführung mit gärtnerischen Anlagen auszustatten, wenn die Stadt auch von Seiten der Generaldirektion ein weiteres Entgegenkommen findet, wie es der Vertreter der Stadt Offenburg bereits vorgetragen hat. Zu diesen Wünschen gehört auch die Verlegung des Luisensteiges in südlicher Richtung an jene Stelle, wo ein früherer Weg durch den Bau der Ringtalbahn beseitigt worden ist. Die Rechtslage liegt hier nicht klar, da nichts Schriftliches besteht. Ältere Leute sind aber über Anschauung, daß eine Verpflichtung für die Generaldirektion bezw. für den Staat bestehe, jene Wegverbindung wieder herzustellen. Jene Petition, von deren Inhalt der Herr Generaldirektor keine Kenntnis hat, ist auch von der Garnisonsverwaltung unterzeichnet, weil hier militärische Interessen in Frage kommen, die ja meistens zugkräftiger sind, als die zivilen. Die Garnison hat einen großen Nutzen davon, wenn die Verbindung der Kaserne mit dem Exerzierplatz durch die Herstellung dieser Bahnüberführung eine kürzere würde.

Nun gab man den Petenten eine Antwort, auf welche ich den Herrn Generaldirektor besonders hinweise:

Durch die Verlegung des Luisensteiges und seine Benutzung seitens der Soldaten würde die Festigkeit, die Konstruktion dieses Steiges erleiden. Es könne also aus rein technischen Gründen dem Wunsche nicht entsprochen werden. Demgegenüber steht fest, daß gegenwärtig schon das Publikum in großer Anzahl über die Brücke geht, und daß vor allem an Sonn- und Feiertagen auf dieser

Brücke starke Ansammlungen, also Belastungen menschengebränge stattfinden, auch die Soldaten dürfen darüber marschieren. Aber wer hindert denn, wenn an der neuen Stelle die Festigkeit der Brücke durch eine allzu große Belastung leiden würde, dem Militär Bedingungen zu machen, über vorsichtiges Begehen dieser Brücke. Ich will aber auch aufmerksam machen, daß, wenn der Steg an die gewünschte Stelle verlegt wird, er dann die große Spannweite wie jetzt ja nicht mehr hat; insofern dessen wäre die Sicherheit eine viel größere. Wenn der Verlegung des Steges zeigen Sie nicht nur den dort vorhandenen lokalen Interessen ein großes Entgegenkommen, sondern insbesondere auch der Landbevölkerung der benachbarten Bergsgemeinden, die zu ihren Pächern einen großen Umweg machen müssen.

Schlimmer und belästigender als der Rauch ist für die Bewohner des südlichen Stadtteils das Pfeifen der durchfahrenden Züge an der großen Kurve, die nunmehr erweitert werden soll. Diese Signalpfeife belästigt besonders zur Nachtzeit, der schreckliche, oft infernalische Lärm läßt die Anwohner aus dem Schlafe aufschrecken, belästigt die Kranken und Nervösen. Dieser grausame Signalbienst geschieht in einer Zeit, wo die Elektrizität dafür zur Verfügung steht. Es ist doch eine telephonische Verbindung von Station zu Station angelegt; die Pfeife könnten jeden Augenblick angeknipst werden. Das Betriebspersonal des Bahnhofes kennt genau, wo der Zug sich zu jeder Zeit befindet.

Barum nun diese Belästigung eines ganzen Stadtteils?

Nun noch eines zu der Eingabe des Hausbesitzervereins. Auch ich sage, ich begrüße es, wenn der Staat seinen Angestellten durch Erbauung der Wohnhäuser Gelegenheit gibt, recht gesund, recht bequem und billig zu wohnen. Für die Stadt Offenburg kommt noch ein anderer Gesichtspunkt in Betracht, und das ist der steuerliche, der etwaige Verlust von Umlagen. Die Stadt (der Hospitalfond) hat hier das große Terrain dem Eisenbahnstaat abgetreten für die Errichtung von Diensträumen. Würden für Wohnhäuser keine Umlagen an die Stadt gezahlt, entstünde dadurch ein Konflikt mit den gesetzlichen Bestimmungen. Eines schönen Tages fragt die Stadtgemeinde bei der Groß-Generaldirektion an, wie sie sich zu der Umlageverpflichtung stellt.

Zu dem Bahnhofprojekt im ganzen will ich wenige Worte verlieren. Die Sache ist fertig und kann leider nicht mehr geändert werden. Von Anfang an war ich schon der Anschauung, daß hier eine Ausführung gewählt ist, die sich in der Zukunft als eine verfehlte erweisen wird. Wir werden später ähnliche Urteile darüber hören, wie sie heute Herr Kollege Muser über den Bahnhof Appenweier und die dort nutzlos verwendeten Millionen gemacht hat, die Zukunft dürfte lehren, daß es ein großer Fehler war, die Bahn nicht westlich an der Stadt vorüberzuführen. Ich glaube auch, daß das jetzige Projekt noch teurer kommt, als die von uns gewünschte Lösung. Allein es ist zu spät; die Nachwelt wird darüber urteilen, und jene behalten Recht, die sagten, man hätte es damals gleich recht machen sollen; dann hätte man sehr viel Geld erspart. Herr Kollege Hergt hat die Ansicht, daß es auf 5 oder 10 Jahre beim Eisenbahnbau nicht ankomme, und daß was sich nicht als praktisch erweist, bald wieder geändert werden muß. Letztere Auffassung wird wohl richtig sein bezüglich der Eisenbahnkurve am südlichen Stadtende, die jetzt verflacht wird mit einem riesigen Aufwand von Geldern für Enteignungen. Trotzdem wird der Radius höchstens um 30 oder 40 Meter größer. Der Kostenaufwand steht nicht im Verhältnis zu dieser Korrektur, die vorgenommen wird. Nach einem später noch auszu-

fahrenden Plan beseitigt man diese Kurve durch eine weitere Parallelführung mit der Schwarzwaldbahn. Nun haben Sie die schweren Kosten und die Konflikte mit den Eigentümern in dem Enteignungsverfahren, was mehr kosten wird, als Sie wahrscheinlich von vornherein dafür veranschlagt haben.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Ich möchte nur kurz berichtigend erwähnen, daß die Dienstwohnungen, wenn sie ausschließlich dem Wohnzwecke dienen, auch gemeindeumlagepflichtig sind. Der Grund, den der Herr Abg. Geß angeführt hat, daß die Gemeinde Offenburg durch die Erbauung solcher Beamten- und Arbeiterwohnungen an Umlagen verliert, trifft also nicht zu.

Abg. Herzt (Zentr.): Ich möchte mir zu den vorgebrachten Bemerkungen über den Bahnhofsbau in Offenburg auch einige Worte gestatten, soweit nicht diese Bemerkungen schon ihre Beantwortung gefunden haben.

Ich möchte zunächst den Herrn Kollegen Muser darauf aufmerksam machen, daß der Kaufwert der städtischen Anlage nicht etwa im Enteignungsverfahren festgestellt worden ist, sondern in einem vorgängigen Verfahren auf gültlichem Wege nach einer Abschätzung durch eine Kommission, in welche auch die Stadt Vertreter geschickt hat. Es muß also doch angenommen werden, daß die Stadt hier ihre Interessen vollständig gewahrt hat, und es kann andererseits nicht zugegeben werden, daß die Eisenbahnverwaltung da etwa geklagt hätte; vielmehr hat sie das, was durch die Taxation der gemeinsamen Kommission festgestellt worden ist, einfach angenommen und dem Vertrag mit der Stadt zugrunde gelegt, ohne das Geringste daran zu ändern.

Was nun die frühzeitige Beseitigung der Bäume an der Anlage betrifft, so liegt auch hier die Ursache in den Wünschen der Stadt selbst. Die Stadt hat zu Beginn dieses Jahres angefragt, ob es erforderlich sei, noch im Laufe dieses Jahres die Anlage bezw. diese Bäume zu beseitigen, bezw. ob noch im Laufe dieses Jahres mit dem Bau begonnen würde. Denn es war dem Stadtrat bekannt, daß die Znangriffnahme des Baues gerade dort in den Anlagen stattfinden solle. Es wurde der Stadt geantwortet, daß allerdings die Znangriffnahme des Baues in diesem Jahre beabsichtigt ist; und sie wird auch tatsächlich noch eintreten, denn in den nächsten Tagen wird das Ausschreiben der Arbeiten erfolgen, und es wird dann in etwa acht Wochen auch mit dem Bau selbst begonnen werden. Da hat nun die Stadt es in ihrem Interesse gefunden, die Bäume noch im Laufe des Winters umschlagen zu lassen, um einen höheren Wert, einen höheren Verkaufspreis für sie zu erzielen, den sie nicht erhalten hätte, wenn sie die Bäume im Sommer, wenn sie schon im Saft waren, verkauft hätte. Das ist der Grund, weshalb ganz ohne unser Betreiben diese Bäume schon damals entfernt worden sind. Wenn es nach der Meinung der Inspektion gegangen wäre, so hätte man sie stehen lassen bis zum Tage der Znangriffnahme der Arbeit.

Der Herr Abg. Muser hat dann mit dem Herrn Abg. Geß wieder auf die früher angeregten Bahnhof-Projekte hingewiesen, die von Einwohnern der Stadt Offenburg ausgegangen sind, und die namentlich einen Gedanken besonders verfolgen, die Verlegung des Bahnhofs auf die Westseite der Stadt. Diese Verlegung — darin sind die Herren nicht gleicher Meinung — soll nach der Meinung des Herrn Abg. Muser teurer sein als das Projekt der Regierung, — dieser Ansicht bin ich auch, — nach Ansicht des Herrn Abg. Geß dagegen billiger. Man glaubt aber auch insbesondere, daß mit der Verlegung die Interessen der Stadt Offenburg besser gewahrt worden wären. Ich

glaube aber nicht, wie der Herr Abg. Geß meint, daß man späterhin die Belassung des Bahnhofs an der jetzigen Stelle für einen Fehler der Eisenbahnverwaltung halten wird, sondern umgekehrt. Der Bahnhof würde auf der Westseite zwischen der Stadt und der Kinzig nicht genügend Platz haben. Er würde in die Kinzig-Niederung zu liegen kommen und es würde eine Verlegung der Kinzig notwendig, wenn man das vorhandene Hochwasserprofil der Kinzig einhalten wollte. Auch die Lage des Güterbahnhofs würde für die Stadt viel ungünstiger. Man hätte mit demselben des Platzmangels halber bedeutend weiter nach Hörden rücken müssen. Die Verlegung der Linie hätte sich bis Windschlag erstreckt und die Ueberbrückung der Kinzig wäre, wenn nicht eine weitgehende außerordentlich hohe Kosten erfordernde Verlegung des Flußlaufes hätte mitausgeführt werden sollen, eine sehr ungünstige geworden. Ebenso wäre die Verbindung mit der Schwarzwaldbahn von dem auf die Kinzigniederung gelegten Bahnhof aus eine wesentlich ungünstigere geworden. Man hätte dort in sehr ungünstiger Weise die an die Kinzig anschließenden Stadtteile durchschneiden müssen. Dazu kommt, daß gerade die jetzige Höhenlage der Bahn im südlichen Einschnitt sehr günstig für die Verhältnisse der Stadt ist, da ja bei dieser Höhenlage die städtischen Straßen ohne Niveauveränderung über die Bahn geführt werden können, was im andern Falle nicht gut möglich wäre. Bei einer Verlegung auf die Westseite müßten die Straßen, die auf die andere Kinzigseite führen, unter dem Bahnhof durchgeführt werden. Es wäre auf der Südwestseite ein hoher Damm vor die Stadt gelegt worden. Ich glaube also, daß die Offenburger später nicht darüber unzufrieden sein werden, wenn der Bahnhof so ausgeführt worden ist, wie er jetzt geplant ist.

Was die Rauchplage betrifft, so bin ich mit dem Herrn Kollegen Muser einverstanden, daß sie einen Grad erreicht hat, der unerträglich ist, vielleicht größer als in irgend einem andern Bahnhof des Landes, etwa Basel ausgenommen. Aber ich mache darauf aufmerksam, daß die Ausführung des projektierten Bahnhofs diese Rauchplage wesentlich verbessern muß; denn die Maschinenhäuser und die Werkstättenanlagen werden weit nach Norden hin geschoben, und auch das Wandverieren nach der Südseite hin wird jedenfalls später einen viel geringeren Umfang haben als jetzt, wo es eben an den nötigen Gleisanlagen auch für die Aufstellung von Maschinen usw. mangelt. Unverständlich ist mir deshalb, daß die Stadt, während sie zur Zeit und mit Recht über diese Rauchplage lebhaft Beschwerde führt, nun darauf ausgeht, einen neuen Stadtteil abermals in die nächste Nähe der künftigen Werkstättenanlagen zu schieben. Denn auf die Möglichkeit einer Entwicklung der Stadt im Nordosten stützt sich ja ihr Verlangen einer weiteren Straßenverbindung zwischen Ost und West im Zug der Rheinstraße. Ich meine, die Stadt Offenburg hätte ein wesentliches Interesse daran, ihre Ausdehnung mehr nach Südosten zu nehmen und gerade die Ausdehnung nach Nordosten hin zu vermeiden. Ich glaube auch, daß das so kommen wird; und aus diesem Grunde, so sehr ich der Stadt Offenburg die Erfüllung ihres Wunsches einer weiteren Straßenverbindung zwischen Ost und West gönnen möchte, glaube ich doch nicht, daß der Fall eintreten wird, den sie bei Geltendmachung dieses Wunsches im Auge hat, nämlich eine rasche Entwicklung eines nordöstlichen Stadtgebietes. Außerdem mache ich auch darauf aufmerksam, es wird dies viel zu wenig in Offenburg beachtet, obwohl es bei den Verhandlungen wiederholt bemerkt worden ist: Wenn die Straßenüberführung bei der Rheinstraße hergestellt werden müßte, so würde dadurch für alle Leute, die von Osten herkommen, eine erhebliche Wegverlängerung entstehen und nicht etwa,

wie man glaubt, eine große Abkürzung des Weges; denn die Brückenrampe, die man gewöhnlich vergißt, würde sich auf der Westseite mindestens bis zur Bolzbacherstraße erstrecken müssen, und wenn man sie nicht weiterführen würde als bis zur Bolzbacherstraße, so würde sie mindestens 5 Prozent Steigung bekommen. Die Rheinstraße von der Güterstraße bis zur Bolzbacherstraße hat 120 Meter Länge. Bei einer Höhenentwicklung von 6 Metern ergeben sich genau 5 Proz. Wenn die Brücke so von der Eisenbahnverwaltung ausgeführt worden wäre, dann glaube ich, hätte sie sich demjenigen Tadel wirklich ausgesetzt, den die Herren vorher ihr in Aussicht gestellt haben für den Fall, daß sie den Bahnhof an der jetzigen Stelle läßt. Wenn man aber die Straße als eine städtische Ortsstraße herstellen wollte mit einem Gefälle von höchstens 3 Proz., würde man bis in die Bühlerstraße hineinkommen; man hätte also, um bis zum Bahnhof zu gelangen, von Osten her nicht bloß die eine ebenso lange Rampe auf der Ostseite aufzusteigen, sondern auf der Westseite abwärts die Rampe nach Westen bis in die Bühlerstraße und in dieser wieder zurück bis zum Bahnhof. Es gibt das einen Weg, der größer wird, als wenn man von der künftigen Kammerweiererstraße aus über den künftigen Zellerstraßenübergang zum Bahnhof geht. Ich glaube, wenn überhaupt später eine weitere Verbindung über die Bahn hergestellt werden sollte, so müßte sie an anderer Stelle ausgeführt werden; an der Stelle, wo die Stadt sie gewünscht hat, wäre sie meines Erachtens ungünstig für die Interessen der Stadt selbst.

Was die Ausgestaltung der Zeller Straßenerführung betrifft, wird ja leider dort nicht so viel Platz zur Verfügung stehen für eine dekorative Ausgestaltung und gärtnerischen Schmuck, wie es bei der vielerwähnten Brücke in Mannheim der Fall war. Man mußte sich in Offenburg auf das äußerste Maaß nach allen Seiten hin beschränken; um nicht mehr Platz in Anspruch zu nehmen, sind die Rampen beiderseits unmittelbar neben den Bahnkörper gelegt, da man sonst noch weiter einerseits in die Wilhelmstraße andererseits in die Gärten und Anlagen hineinfahren müßte. Aus diesem Grunde wird es nicht möglich sein, eine so umfassende Schmuck-Anlage dort herzustellen, wie etwa bei der Ueberbrückung in Mannheim. Aber immerhin nehmen die Projekte für diese Brücke darauf Rücksicht, daß sie an der schönsten Straße der Stadt Offenburg sich befinden wird, und ich hoffe, die Stadt Offenburg wird mit der Brücke zufrieden sein.

Nun möchte ich noch wegen der Wohnungsfrage eine Bemerkung machen und dabei vorausschicken, daß jene Wohnungen, von denen der Herr Abg. Muser gesprochen hat, wegen deren ein Wunsch der Generaldirektion an den Stadtrat gerichtet worden sein soll, Wohnungen für Lokomotivbeamte waren. Es ist aber nicht beabsichtigt, mir ist wenigstens nichts davon bekannt, für Lokomotivbeamte in Offenburg staatliche Dienstwohnungen zu schaffen. Die Dienstwohnungen, die bis jetzt im Projekt vorgesehen sind, sollen erstens Ersatz für solche Wohnungen bieten, die infolge des Umbaus in Wegfall kommen, und dazu gehören auch die Wärterwohnungen; weiter sind einige Wärterwohnungen mehr vorgesehen und außerdem schließlich 30 Arbeiterwohnungen. Im ganzen sind 49 weitere Wohnungen, außer den bis jetzt schon hergestellten, in Aussicht genommen, wovon noch 7 als Ersatz für abzubrechende anzusehen sind. Es handelt sich also in Wirklichkeit um 42 weitere Wohnungen, während der Hausbesitzerverein in seiner Petition von 120 Wohnungen spricht. Ich glaube übrigens, daß bei der Vermehrung des Personals, die der Bahnhof in Offenburg notwendig zur Folge haben wird, der Wohnungsbedarf steigen wird, und daß die Hausbesitzer und die Bauunternehmer in

Offenburg sich keinen Besorgnissen hinzugeben brauchen, ob späterhin ihre Wohnungen besetzt sein werden, vor- ausgelegt natürlich, daß sie den Bedürfnissen des Personals sowohl hinsichtlich der Räume als auch bezüglich des Preises einigermaßen entsprechen. Das war, soweit mir bekannt, bisher allerdings nicht immer der Fall. Es sind auch mir manche Klagen darüber zugegangen, daß gerade die kleinen Wohnungen, namentlich die Wohnungen mit zwei oder drei Zimmern, verhältnismäßig viel zu teuer und auch nicht gut eingerichtet seien, auch ungenügend unterhalten würden. Darin, glaube ich, sollten die Offenburger Hausbesitzer sich etwas mehr bemühen, den Wünschen des Eisenbahnpersonals entgegenzukommen.

Die Verlegung des Luisensteges an das südliche Ende des Bahnhofes findet eine Schwierigkeit hauptsächlich in der künftigen Ausgestaltung der Ausfahrt vom Bahnhof nach Süden und nach Osten. Der Herr Kollege Geck hat schon darauf hingewiesen, daß die Ausführung, wie sie jetzt beabsichtigt ist, eigentlich nur als ein Provisorium gelten kann. Ich müßte aber bestreiten, wenn man behaupten wollte, daß die Aufwendung hierfür etwa verschwendetes Geld sei; bis es zu der Verlegung der Hauptbahnlinie kommt, wird sich die beabsichtigte kleine Verlegung gewiß rentieren. Diese jetzt beabsichtigte Verlegung hat ja den Zweck, die Schnellzüge nicht zu nötigen, ein langsames Tempo gerade bei der Ein- oder Ausfahrt in Offenburg anzunehmen bezw. etwaige Gefahr für schnellfahrende Züge zu vermeiden; und da diese Verlegung nur auf diesen Zweck beschränkt wird, wird sie nicht so große Kosten verursachen, wie der Herr Kollege Geck meint, wenn auch allerdings einige Grundbesitzer mit hohen Forderungen auftreten. Wenn nun während des jetzigen Zustandes der Luisensteg in die Richtung des Philosophenwegs würde verlegt werden, so wäre damit doch nicht der Zweck ganz erreicht. Man muß auch die Hauptbahn überbrücken, sonst müßte man wieder über den Wegübergang am Ende der Zählergerhofstraße gehen, und das wäre auch wieder ein großer Umweg. Dann ist ja doch dieser Steg, so wie er jetzt konstruiert ist, nur 2,4 m breit und nicht eingerichtet für unbeschränkten Gebrauch, wenigstens nicht für eine in Schritt und Tritt marschierende Militärabteilung. Man könnte allerdings den Steg verstärken; aber es wäre doch unrichtig, jetzt an dieser Stelle eine Ueberbrückung herzustellen, während doch, wie der Herr Abg. Geck erwähnt hat, für späterhin eine wesentliche Aenderung in der ganzen Bahnanlage an dieser Stelle bevorsteht.

Ich glaube also, die Einwendungen und Bedenken, die heute von den Herren Abgg. Muser und Geck erhoben worden sind, können wohl bei der Ausführung des Projektes zurücktreten, und ich hoffe, daß späterhin die Stadt Offenburg mit ihrem neuen Bahnhof vollständig zufrieden sein wird.

Die Beratung wird hierauf geschlossen.

Das Schlusswort erhält der

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Ich will nur mit zwei Worten darauf hinweisen, daß im Bericht ausdrücklich niedergelegt ist, daß die Budgetkommission es sehr bedauert hat, daß man den weitergehenden Wünschen der Stadt Offenburg nicht gerecht werden konnte. Aber die Darlegungen der Großh. Regierung waren derartige, und die Rechtslage war so, daß wir eine Berücksichtigung der Wünsche nicht empfehlen konnten.

Dagegen hat der Herr Abg. Muser zwei Wünsche vorgetragen, einmal wegen einer Haltestelle bei der Einzigtalstraße, dann wegen Verlegung des Luisensteges, die wohl vonseiten der Großh. Regierung zu prüfen und wenn tunlich zu berücksichtigen sein werden.

Die anderen Punkte, die noch zur Sprache kamen, sind von der Großh. Regierung beantwortet worden, und kann ich mich darauf beziehen.

Was die Anregung der Petition des Haus- und Grundbesitzervereins anbelangt, so haben wir geglaubt, den bisherigen Anregungen der Budgetkommission entsprechend, tunlichst überall Dienstwohnungen für das Dienstpersonal zu erstellen, auch hier Rechnung tragen zu sollen. Ich glaube also, daß die Stellung, die die Kommission eingenommen hat, durchaus einwandfrei ist.

Der Antrag der Budgetkommission, der dahin geht:

„Das Hohe Haus wolle

1. die angeforderte Teilsumme von 1 500 000 Mk. genehmigen,

2. zugleich aussprechen, daß

a. die Petition des Stadtrats Offenburg,
b. die Petition des Grund- und Häuserbesitzervereins in Offenburg

damit für erledigt erklärt werden“

wird hierauf angenommen.

Ebenso wird angenommen der Antrag der Budgetkommission:

„Das Hohe Haus wolle alle vier eingelaufenen Petitionen (eine der Gemeinde Sand, eine der Gemeinden Willstätt, Eckartsweier, Hesselhurst und Sand, zwei der Gemeinde Regelshurst) der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen“.

Zu § 45, Vörrach, Bahnhofumbau, zweite Teilforderung, ist ein Antrag der Budgetkommission eingelaufen, welcher dahin geht:

„Die Budgetkommission beantragt, daß ihr im Bericht über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues pro 1906/07 zu § 45, Vörrach, Bahnhofumbau, II. Teilforderung, Mk. 750 000 abgedruckter Antrag in folgender Weise abgeändert wird: Antrag: Genehmigung der angeforderten Teilanforderung von Mk. 750 000“.

Dazu erhält zunächst das Wort der

Berichterstatter Abg. Pfeffeler (natl.): Wie Sie aus dem Berichte ersehen haben, ist während der Beratungen der Budgetkommission von der Stadt Vörrach eine Eingabe an die Regierung gekommen in dem Sinne, daß die Regierung eine nochmalige Prüfung eintreten lassen solle, um dem Wunsche der Stadt Vörrach gerecht zu werden, die Durchführung der Straßenumleitungen in einer andern Weise zu gestalten. Die Regierung ist daraufhin mit der Kommission ins Benehmen getreten; wir haben die Sache besprochen und uns mit der Großh. Regierung dahin verständigt, daß diesem Wunsche der Stadt Vörrach dann entsprochen wird, wenn sich die Stadt dazu entschließt, dazu 50 000 Mark Beitrag zu leisten. Um der Stadtverwaltung zu der legalen Beschlußfassung über diesen Antrag Zeit zu geben, hat die Kommission den Antrag gestellt, diese Position vorläufig von der Beschlußfassung abzusehen.

In der Zwischenzeit hat uns nun der Herr Minister eine Zuschrift gemacht, und teilt der Kommission mit, daß der Bürgerausschuß der Stadt Vörrach in seiner Sitzung vom 13. l. Mts. den Antrag des Gemeinderats auf Bewilligung eines einmaligen Zuschusses von 50 000 Mk. zu den Kosten des Bahnhofumbaus in Vörrach einstimmig angenommen hat.

Der für die Eisenbahnverwaltung aus der Aender-
ung des Projekts erwachsende Mehraufwand kann vor-

Ausarbeitung des neuen Gesamtkostenanschlags nicht genau bezeichnet werden; er wird sich aber, wie bereits angenommen, auf etwa 80 000 M. belaufen.

Eine Erhöhung des für das laufende Budget angeforderten Teilbetrags von 750 000 M. ist nicht nötig; auch wird der Zuschuß der Stadt, der erst nach Vollendung des Umbaus erhoben werden soll, erst in das nächste Budget als Einnahme eingesetzt werden.“

Daraufhin hat die Kommission sich schlüssig gemacht, den bisherigen Antrag in dem Sinne abzuändern, das Hohe Haus möchte unter diesen Umständen nunmehr den Betrag von 750 000 M. genehmigen. Ich bitte Sie, diesen Antrag anzunehmen.

In der Beratung erhalten das Wort

Abg. Kösch (Soz.): Es gibt über die Bahnangelegenheit in Vörrach nicht mehr viel zu sprechen, nachdem unser Bürgerausschuß einer Forderung der Regierung bezügl. der 50 000 M. nachträglich nachgekommen ist. Ich muß aber hier betonen, daß es dem Bürgerausschuß und dem Gemeinderat sehr schwer gefallen ist, diese Forderung zu akzeptieren. Wir konnten namentlich nicht verstehen, wie ursprünglich die Regierung zu einer Forderung von 136 000 M. gekommen ist, wie sie dazu kommen konnte, eine derartige Forderung der Gemeinde Vörrach anfragen zu können, weil der nachträgliche Plan, den unsere Stadtgemeinde eingereicht hat und welcher dem Wunsche der Bürgerschaft im großen und ganzen weit mehr entspricht, als der ursprüngliche Plan der Generaldirektion, von ihr angenommen worden ist. Wir konnten tatsächlich nicht verstehen, daß die Generaldirektion mit einer derartigen Riesensumme an die Stadt herantreten konnte. Man ist nachher auf 80 000 M. herabgekommen, und nachdem verschiedene Verhandlungen seitens des Gemeinderats durch einige Deputationen mit den zuständigen Ministerien stattgefunden haben, ist die Regierung auf 50 000 M. herabgekliegen. Ich muß hier nochmals sagen, daß wir uns in der Haltung der Regierung in unserer Bahnhoffrage in Vörrach entschieden getäuscht haben, wegen der Summe insbesondere, die uns zugemutet wird. Die Stadt Vörrach steht so wie so bezügl. ihrer Finanzkraft nicht am besten, sie hat heute schon 64 Pfg. Umlage, in den nächsten Jahren wird die Eingemeindung mit Stetten hinzukommen, welche im ersten Vierteljahrhundert der Stadt Vörrach keine Vorteile bringt. Ich glaube, die Regierung hätte auch mit diesen Tatsachen hier rechnen dürfen, dadurch, daß sie den zweiten Plan der Stadtgemeinde Vörrach genehmigt hätte, ohne eine finanzielle Belastung der Stadt damit zu verbinden.

Der ursprüngliche Plan, den uns die Regierung gemacht hat, entsprach in gar keiner Weise den Wünschen der Bevölkerung von Vörrach. Es sind damals, nachdem der Plan bekannt wurde, Protestversammlungen abgehalten worden, ich habe auch einigen angewohnt, und die Bürger, die dort in Betracht kommen, entlang der Bahnlinie, sie wären nachgerade in ihrer wirtschaftlichen Existenz schwer geschädigt gewesen, wenn dieser erste Plan im vollen Umfange zur Durchführung gelangt wäre. Es war also absolut notwendig, daß die Gemeinde mit einem anderen Plan an die Regierung herangetreten ist. Die Regierung hat dann erklärt, diese vorgeannten 50 000 M. unter allen Umständen verlangen zu müssen, und wenn die Stadt dieselben nicht bezahle, so werde die Regierung ihren Plan ausführen. Der Bürgerausschuß stand also vor dieser Tatsache und mußte wohl oder übel diese 50 000 M. bewilligen, und das ist nun endgültig geschehen. Wir haben uns also mit dieser Tatsache endgültig abgefunden.

Ich glaube aber doch noch einmal darauf hinweisen zu dürfen, daß man bezüglich der Pläne namentlich bei Bahnbauten den Gemeinden in größtmöglicher Weise entgegenkommen sollte, und das war leider bezüglich der Stadt, die ich hier zu vertreten habe, nicht in erwünschter Weise der Fall; es hätte gesehen sollen namentlich unter dem Gesichtspunkt, den ich schon erwähnt habe, daß wir heute schon hohe Umlagen haben und daß eine Eingemeindung der Stadt, neue Schulhäuser u., bevorstehen, was alles für die Stadt Lörrach eine große Belastung darstellt.

Ich möchte nun hiermit das Haus ersuchen, die heute angeforderte zweite Teilforderung für unsere Bahnanlagen von 750 000 M. zu genehmigen, und ich wünsche, daß die neue Bahnanlage, die nun in Lörrach in Angriff genommen ist, dem öffentlichen Betriebe baldmöglichst übergeben werden kann.

Ich möchte aber auch hier hervorheben, daß die Generaldirektion, respektive die zuständigen Stellen, bei der Vergabe der Arbeiten bei unserem Bahnbau dafür sorgen möchten, daß nur solche Firmen berücksichtigt werden, welche in ihren Betrieben solide und geregelte Arbeiterverhältnisse haben. Den Wunsch muß ich hier besonders noch hervorheben.

Im übrigen gebe ich der Genugtuung der Bevölkerung im Wiesental Ausdruck darüber, daß die Generaldirektion unser Tal gewählt hat zur probeweisen Einführung des elektrischen Betriebes einer Talbahn; wir wollen hoffen, daß diese Versuche für die badischen Bahnen bahnbrechend in Bezug auf den Elektrizitätsbetrieb sein möchten.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat **Frhr. von Marshall**: Ich muß offen gestehen, daß mich der Inhalt der Ausführungen des Herrn Abgeordneten der Stadt Lörrach etwas überrascht hat. Ich hatte erwartet, daß der Herr Vorredner für das große Entgegenkommen der Regierung gegenüber den Wünschen der Stadt Lörrach seinen Dank aussprechen würde. Denn ich muß hier nochmals darauf hinweisen, daß die Stadt Lörrach sich mit dem ursprünglichen Projekt, welches die Regierung vorgelegt hatte, vollständig einverstanden erklärt, ja noch mehr, daß sie ausdrücklich ihren Dank dafür ausgesprochen hatte. Auch während des Enteignungsverfahrens hat die Stadt Lörrach keinerlei Einsprüche erhoben. Erst nachträglich wurden dann noch besondere Wünsche geltend gemacht. Die Eisenbahnverwaltung hätte nun in keiner Weise nötig gehabt, auf diese verspätet vorgebrachten Wünsche einzugehen. Sie ist aber der Stadt Lörrach nochmals entgegengekommen und hat diese Wünsche auf das Sorgfältigste geprüft. Anfänglich hat sie geglaubt, daß die Mehrkosten, welche durch die etwaige Berücksichtigung dieser Wünsche erwachsen, sich auf 136 000 M. belaufen; sie hat aber trotzdem nicht eine Summe in dieser Höhe von der Stadt Lörrach als besonderen Beitrag verlangt, sie ist vielmehr bestrebt gewesen, einzelne Beträge bei der Berechnung auszuscheiden und hat dann schließlich eine Summe von 80 000 M. als diejenige bezeichnet, welche durch die Berücksichtigung der nachträglich geltend gemachten Wünsche an Mehrkosten erwachsen würde. Die Stadt Lörrach erklärte aber, nicht im Stande zu sein, sich darauf einzulassen, und nun ist die Großh. Regierung der Stadt Lörrach noch weiter dahin entgegen gekommen, daß sie mit einem Mehrbeitrag von 50 000 M. sich begnügen zu wollen erklärte. Ich glaube deshalb, die Stadt Lörrach hat alle Ursache, hierfür dankbar zu sein, denn das Entgegenkommen erfolgte gegenüber Wünschen der Stadtverwaltung, welche erst in einem Zeitpunkt zur Geltung gebracht wurden, wo sie eigentlich gar nicht mehr zu berücksichtigen waren, in

einem Zeitpunkt, wo die Stadt Lörrach sich schon vor dem früheren Projekt einverstanden erklärt, ja die Großh. Regierung bereits ihren Dank für dasselbe ausgesprochen hatte.

Ich glaube also damit dargelegt zu haben, daß man den Wünschen der Stadt Lörrach in weitgehendster Weise entgegengekommen ist.

Präsident **Dr. Wildens**: Das Wort hat der Herr Abgeordnete **Doktor Obkircher**. (Heiterkeit)

Abg. Dr. Obkircher (natl.): Ich habe mich aber nicht deshalb heute zum Wort gemeldet, damit der Herr Präsident nun Gelegenheit hat, auch mich unter Anführung der neuen Würde aufzurufen. (Heiterkeit)

Der Herr Minister ist enttäuscht darüber, daß der derzeitige Abgeordnete der Stadt Lörrach der Großh. Regierung keinen Dank ausgesprochen hat; und der Herr Minister glaubte anführen zu können, daß der frühere Abgeordnete der Stadt Lörrach vor zwei Jahren der Großh. Regierung den Dank darüber ausgesprochen konnte, daß die Regierung der Kammer dieses Bahnhofsprojekt zur Genehmigung unterbreitet habe. Nach meiner Kenntnis der Tatsachen ist jener Dank des früheren Vertreters der Stadt Lörrach kein unentgeltlicher gewesen; er war verknüpft mit der Hoffnung, daß die Großh. Regierung den Wünschen der Stadt Lörrach (die auch damals schon, wenn auch nicht in breiter Weise ausgesprochen, aber doch ausgesprochen waren) entgegenkommen werde. Die Verhandlungen, die seit zwei Jahren stattgefunden haben, haben nun aber in ihren Anfangsstadien bis in die letzten Wochen hinein nicht dazu geführt, daß die Großh. Regierung sich bereit erklärt hat, all den Wünschen der Stadt Lörrach entgegenzukommen, und daraus ist es zu erklären, daß bis in die letzten Wochen hinein, zum Teil in etwas erregter Weise, Verhandlungen geführt worden sind.

Nun stehen wir aber vor dem Abschluß der Verhandlungen, und zwar vor einem Abschluß, der die beiden Teile befriedigt — wenn auch nicht in aller und jeder Beziehung — so doch im ganzen; wir werden es bei derartigen Verhandlungen wohl kaum je erleben, daß beide Teile, deren Interessen einander in dieser Weise entgegenstehen, vollauf befriedigt werden.

Der Herr Minister fußt bei seinem Anspruch auf eine Dankagung von Seiten der Stadt Lörrach darauf, daß die Großh. Regierung ja gar nicht nötig gehabt hätte, sich noch auf weitere Verhandlungen einzulassen, weil ja das Projekt vor zwei Jahren genehmigt worden ist, und weil bei den Expropriationsverhandlungen Einsprüche von Seiten der Stadtgemeinde und der Interessenten nicht erfolgt wären. Das ist rein formal genommen gewiß richtig; aber ich glaube, die Großh. Regierung tut doch dann nur vollkommen ihre Pflicht, die ihr in der Wahrung der Interessen des Landes und der einzelnen Gemeinwesen auferlegt ist, wenn sie in jedem Augenblick, so lange es nicht zu spät ist, Wünschen, die aus den Kreisen der Bevölkerung an sie herantreten, sofern sie nur berechtigt sind, auch entgegenzukommen sich bereit zeigt. Das ist in vorliegendem Fall geschehen, und darum hat es keinen Zweck, sich über das vergangene des Weiteren zu unterhalten. Ich glaube damit schließen zu können, daß ich erkläre: Die Stadt Lörrach ist nach meiner Kenntnis der Verhältnisse zufrieden mit dem, was jetzt von Seiten der Großh. Regierung geleistet ist; und sie hat den Wunsch, daß die Arbeit, die heute die Genehmigung erlangen wird, auch in möglichster Kürze und Vollkommenheit zur Ausführung gebracht werde.

Abg. Wiest (Zentr.): Ich habe anlässlich der Generaldebatte das Wort nicht ergriffen, obgleich einige Wünsche aus meinem Wahlbezirk vorgelegen sind. Diese Wünsche werden ja anlässlich der Verhandlung der bezüglichen Petitionen zur Sprache kommen, und ich werde dann Gelegenheit haben, über diese Wünsche besonders zu sprechen.

Hier bei der Behandlung der Lörracher Bahnhofangelegenheit möchte ich als Einwohner von Lörrach auch einige Worte sprechen. Es wäre mir sehr lieb, wenn ich der Großh. Regierung den Dank der Stadt Lörrach aussprechen könnte. Ich muß mich aber den Herren Vorrednern anschließen und sagen: Einen Dank, wenigstens einen uneingeschränkten Dank kann auch ich als Bewohner Lörrachs der Großh. Regierung nicht aussprechen. Es ist in den letzten Monaten bezüglich dieses Bahnhofbaues in Lörrach eine große Aufregung gewesen. Unser hochverehrter Herr Bürgermeister Grether, der leider krankheitshalber sein Amt niederlegen mußte, hat bezüglich der Bahnhofangelegenheit einmal das Wort gesprochen, daß Lörrach stets stiefmütterlich und zwar sehr stiefmütterlich behandelt worden sei. Schon seit Jahren hat man in Lörrach danach getrachtet, einen Umbau der Bahn zu bekommen. Das Aufnahmegebäude war so primitiv und ungenügend, daß Fremde, welche nach Lörrach kamen, sich gewundert haben, daß eine Stadt mit über 10 000 Einwohnern kein anderes Aufnahmegebäude habe.

Erst im Landtage 1904/05 wurde ein Projekt für den Umbau vorgelegt und eine Kote in das Budget eingesetzt. Wenn nun damals der Herr Abg. Bortisch der Großh. Regierung Dank ausgesprochen hat, so hat er, wie er mir vor einigen Wochen selbst sagte, diesen Dank nur ausgesprochen dafür, daß endlich einmal auch etwas für Lörrach geschehe. Er hat aber auf das Bestimmteste versichert, daß eine Einwilligung für die Pläne, wie sie damals vorlagen, von seiner Seite nicht gegeben worden sei. Es ist zwar im damaligen Budgetbericht enthalten gewesen, und auch im jetzigen steht es, daß die Stadtverwaltung das Anerbieten der Regierung mit „Dank“ angenommen habe. Man versichert mir aber — und es ist mir das auch in einer Sitzung des Gemeinderats der Stadt, welcher ich auf Einladung angewohnt habe, ausdrücklich versichert worden —, daß die Vertretung der Stadt niemals mit dem Regierungsprojekt einverstanden war und man auch bei der Einleitung des Expropriationsverfahrens ausdrücklich Einsprache gegen das Projekt erhoben habe, daß diese Einsprache aber nicht berücksichtigt worden sei. Niemand in Lörrach konnte die Durchführung des Regierungsprojekts wünschen, weil dieses Projekt der Entwicklung der Stadt schädlich und hinderlich gewesen wäre. Auch die Art und Weise, wie die Großh. Regierung die Verhandlungen mit der Stadtverwaltung geführt hat, darf meines Erachtens keinen Anspruch auf besonderen Dank seitens der Stadt machen. Ich habe die Akten in Abschrift von der Stadt bekommen, und es hat mich sehr befremdet, daraus zu ersehen, daß die Großh. Regierung nach längeren Verhandlungen schließlich zu folgender Entschliebung kommt:

„Damit der Bauangriff nicht weiter ungebührlich verzögert wird, ersuchen wir Sie (nämlich die Stadtverwaltung) ergebenst, nunmehr uns eine bündige und unzweideutige Erklärung zukommen zu lassen, daß Sie den Mehraufwand für das nach Ihren Wünschen abgeänderte Projekt übernehmen. Falls wir nicht innerhalb acht Tagen im Besitze dieser Erklärung sind, wären wir leider gezwungen, mit den Bauarbeiten auf Grund unseres im Enteignungsverfahren genehmigten Entwurfes beginnen zu lassen, da wir eine längere Ver-

zögerung der so lange schwebenden Sache nicht verantworten können.“

Sie werden es mir nicht übel nehmen, wenn ich sage: Einer solchen Zuschrift gegenüber kann von einer besonderen Verbantung an die Regierung nicht die Rede sein. Wir haben gestern und heute die großen Bahnhöfe, besonders den Bahnhof Karlsruhe behandelt und dabei gesehen, wie die Regierung da weitgehendst diesen Stadtverwaltungen entgegengekommen ist; wie ganz anders ist das Verhalten der Großh. Regierung gegen Lörrach! Wenn man die Verhandlungen vergleicht, die Frage anderer großer Bahnhöfe und hier die Lörracher Bahnhoffrage und das Betreiben der ganzen Angelegenheit, so muß man doch wünschen, daß die Großh. Regierung auch Lörrach gegenüber etwas entgegenkommender hätte sein können. Der Gerechtigkeit halber will ich trotzdem nicht verfehlen, anzuerkennen, daß die Großh. Regierung auch nach diesem Schreiben sich noch auf Verhandlungen eingelassen hat, und daß die Großh. Regierung die Kosten, die vielleicht im ganzen über 80 000 M. betragen werden, für Lörrach auf 50 000 M. ermäßigt hat und den Rest der Kosten selbst übernimmt. Ich will ferner anerkennen, daß die Großh. Regierung auch noch in bezug auf diese 50 000 M., wie ich erfahren habe, ein Entgegenkommen gezeigt hat, insofern sie die Kosten für das anzukaufende Terrain, wenigstens zum Teil, selbst übernommen hat. Es wäre mir allerdings lieb gewesen, wenn die Großh. Regierung die Lörracher städtischen Verhältnisse berücksichtigt hätte, wenn sie bedacht hätte, daß so viele Jahre hindurch für Lörrach gar nichts geschehen ist, wenn sie erwogen hätte, was der Herr Abg. Kösch vorhin erwähnt hat, daß wir jetzt 64 Pfennig Umlage zahlen müssen, daß wir vor einem Schulhausbau stehen, vor der Erweiterung der Wasserleitung, der Erweiterung der Kanalisation, also großen Kosten entgegensehen und die Umlage voraussichtlich ohnehin erhöht werden muß. Da hätte die Großh. Regierung wohl auf diese 50 000 M. verzichten können. Immerhin müssen wir die Sache nehmen, wie sie ist, und ich bitte auch meinerseits das Hohe Haus, nachdem die Stadtverwaltung und der Bürgerausschuß sich bereit erklärt haben, die 50 000 M. zu zahlen, nunmehr dem Vorschlag der Budgetkommission Ihre Zustimmung zu geben.

Abg. Kösch (Soz.): Ich möchte nicht haben, daß die Nichtabstimmung eines offiziellen Dankes, wie ihn der Herr Minister gewünscht hätte bezüglich des Abchlusses unserer Bahnverhältnisse, als Undank ausgelegt wird. Ich habe lediglich gesagt: Weil unsere Gemeinde, wie auch der Herr Vorredner betont hat, mit ihren finanziellen Verhältnissen schwer zu rechnen hat, deshalb hätten wir erwarten dürfen, daß die Regierung uns weiter entgegengekommen wäre. Diese meine Anschauung darf ich wohl aufrecht erhalten.

Das Schlusswort erhält der Berichterstatter

Abg. Pfeifferle (natl.): Zur Sache habe ich nichts hinzuzufügen; ich nehme an, daß, nachdem sich kein Widerspruch erhoben hat, die Position einstimmig angenommen wird.

Ich möchte nur eines betonen. Die Stelle des Berichts, in der von dem Dank, den der Herr Abg. Bortisch auf dem letzten Landtag ausgesprochen hat, die Rede ist, ist vom Herrn Abg. Wiest kommentiert worden. Ich habe lediglich das referierend gesagt, was die Großh. Regierung der Budgetkommission gegenüber ausgesprochen hat. Ich möchte also feststellen, daß diese Äußerung nur so in den Bericht aufgenommen und daß solche nicht vor mir aus behauptet worden ist.

Die Position wird genehmigt.

Zu § 48: Konstanz, Erweiterung der Bahnsteig- und Gleisanlagen:

Hg. **Benedey** (Dem.): Es tut mir selber leid, daß ich in so vorgerückter Stunde das Hohe Haus bei diesem Anlaß noch einige Zeit in Anspruch nehmen muß. Aber Sie werden es verstehen, wenn ich bei einer so hoch wichtigen Frage für die ganze Entwicklung der Stadt Konstanz Einiges von dem sage, was im Interesse der Stadt unumgänglich notwendig gesagt werden muß.

Die Bahnhofsverhältnisse in Konstanz sind dem Hohen Hause und der Großh. Regierung aus früheren Verhandlungen innerhalb dieses Hohen Hauses, aus Petitionen usw. im allgemeinen wohl bekannt; ich kann darauf im großen ganzen Bezug nehmen. Diese Verhältnisse sind leider sehr ungünstige und unglückliche. Der Raum, der für den Bahnhof zur Verfügung steht, ist ein durchaus ungenügender, der Betrieb ist nach und nach ein höchst beschwerlicher geworden, es bestehen dort teilweise direkt betriebsgefährliche, unhaltbare Zustände. Ich will weiter darauf hinweisen, daß die Räumlichkeiten im Bahnhofsgebäude so beschränkt sind, daß man, um den nötigen Raum für die Bureauz usw. zu finden, seiner Zeit dazu streiten mußte, die Bahnhofsrestauration in den Wartesaal 3. Klasse hinein zu verlegen, sobald wir dafür keinen besonderen Raum mehr haben. Das ist ein Unikum in unserem badischen Land.

Hinzu kommt, daß in der Führung der Zufahrtslinie zum Bahnhof eine Reihe von schwerwiegenden Mißständen für die Stadt Konstanz und ihre fernere Entwicklung besteht. Ich weise nur darauf hin, daß eine ganze Reihe von schienenebenen Uebergängen über den Bahnkörper führen. Es sind im ganzen von der Kaserne in Petershausen bis zum Bahnhof 6 Uebergänge, und zwar handelt es sich hier nicht um wenig benützte Uebergänge, sondern der größere Teil derselben gehört zu den wichtigen Verkehrsadern der Stadt Konstanz und wird in ungemeinem Maße sowohl von Fuhrwerken wie Fußgängern in Anspruch genommen. Ich erinnere an den Uebergang bei der Mainauftrage, der den gesamten Verkehr für Fußgänger und Fuhrwerke in der Richtung nach Allmannsdorf und nach der Mainau und weiter nach den dort auf der Halbinsel gelegenen Ortschaften zu bewältigen hat. Ein sehr wichtiger Uebergang befindet sich sodann beim Inselhotel. Im Sommer dient er den Kurgästen, die sich dort aufhalten, bezw. den Fremden, die das Hotel, das eine Sehenswürdigkeit 1. Ranges ist, besichtigen wollen; im Winter wird die ehemalige Kirche des Dominikanerklosters, die zurzeit den Speisesaal des Hotels bildet, zu Festlichkeiten aller Art, zu Vorträgen usw. verwendet. Da kommt es vor, daß ganze Scharen von Menschen sich an den Uebergängen stauen und warten, bis die Schranke in die Höhe gezogen wird. In noch höherem Maße ist das der Fall bei dem Uebergang vom Fischmarkt nach dem Stadtgarten, der den ganzen Verkehr nach dem Stadtgarten, der z. B. an Sommerabenden bei Konzerten sehr groß ist, zu bewältigen hat, weiter auch einen Teil des Verkehrs nach dem Hafen hin. Am schlimmsten sind die Zustände beim Uebergang von der Marktstraße nach dem Hafen. Hier bewegt sich beinahe der ganze Verkehr von den Dampfschiffen nach der Stadt und umgekehrt und der gesamte Verkehr von den Zügen nach den Schiffen und umgekehrt. Hier kommt noch die Unbequemlichkeit dazu, daß die Leute, die diesen Uebergang benützen, meistens ziemlich Eile haben, um etwa noch den Anschluß an ein Schiff oder an einen Zug zu gewinnen; wenn dann die Barriere gerade gesperrt ist, so ist das höchst unangenehm für die Betroffenen und wohl geeignet, ihren Unwillen hervorzurufen. Wir in der Stadt Konstanz können oft Aeußerungen

der abfälligen Art von Fremden über diese Mißstände mit anhören, während wir zwar unschuldig daran sind. Wir sind längst davon überzeugt, daß diese Verhältnisse für die Stadt Konstanz ganz unhaltbar sind. Es wäre sehr zu wünschen, daß diese Beschwerden nicht an uns gerichtet würden, sondern der Großh. Generaldirektion und dem Eisenbahnministerium zu Gehör kämen, in deren Hand die Entscheidung liegt.

Ganz unerträglich sind auch im Laufe der Zeit die Zustände auf der Rheinbrücke geworden. Sie muß zurzeit nicht nur als Eisenbahnbrücke dienen, sondern auch der ganze Fußgänger- und der Fuhrwerksverkehr von Konstanz nach dem rechten Rheinufer geht über diese Brücke hin; Petershausen hat eine schnelle Entwicklung im letzten Jahrzehnt genommen, die Einwohnerzahl ist sehr gestiegen, der Verkehr ist bedeutend gewachsen, es bestehen dort zahlreiche große Geschäfte und Fabriken; erst kürzlich ist die große Stromeyerische Zellfabrik auf das rechte Rheinufer verlegt worden. Es bewegt sich also hier zu jeder Tageszeit ein ganz gewaltiger Verkehr von Fußgängern auf beiden Seiten der Brücke, ferner von Fuhrwerken, Automobilen usw., und wenn dann dazu noch die Züge über die Rheinbrücke donnern, so gehören unter Umständen ziemlich starke Nerven dazu, um von diesem Lärm nicht belästigt zu werden. Es kommen aber außerdem auch Gefährdungen des Publikums vor, es kommt öfter vor, daß Pferde, die an diese Verhältnisse noch nicht gewöhnt sind, auf der Brücke scheuen, und es ist der reine Zufall, daß sich nicht schon große Unfälle ereignet haben. Neulich ist eine Frau überfahren, sie ist am Kopfe verletzt worden, sie ist ja mit dem Leben davon gekommen, sie hätte aber auch auf der Stelle tot sein können. Derartige Dinge können sich auch wiederholen.

Man ist in Konstanz darüber klar, daß allen diesen Mißständen nicht etwa durch eine Unterführung oder durch Anlage von Stegen abgeholfen ist. Diese Unterführungen haben ja überhaupt ihre Schwierigkeiten, sie können insbesondere den Fuhrwerksverkehr nicht bewältigen; Stege oder Ueberführungen würden auch die ganze Gegend verschandeln, um mich so auszudrücken, und das Landschaftsbild beeinträchtigen, sie würden aber auch nur eine ganz minimale Abhilfe bringen, und im großen und ganzen würden die Mißstände bestehen bleiben.

Man empfindet es in der Stadt Konstanz sehr, daß sie durch die jetzige Führung der Bahnlinie ganz von dem See abgedrängt ist. Ich gebe ohne weiteres zu, daß es im Interesse der Stadt Konstanz liegt, wenn die Bahnlinie vom See weggelegt wird, ich glaube aber auch nachgewiesen zu haben, daß das auch im Interesse des Betriebes selbst liegt. Die gegenwärtigen Zustände sind einfach nicht mehr zu halten. Diese Ansicht herrscht nicht nur jetzt in der Bevölkerung der Stadt Konstanz, sondern sie hat schon in den 40er Jahren dort geherrscht, sie ist auch damals schon zum Ausdruck gekommen, und es ist auch seinerzeit schon von unserem berühmten Landsmann Gerwig, dem Erbauer der Schwarzwaldbahn, die Meinung vertreten worden, daß es das richtige sei, die Bahnlinie nach dem Westen der Stadt zu leiten. Weit mehr fällt aber meines Erachtens ins Gewicht, daß auch der Vorgänger des jetzigen Herrn Eisenbahnministers, der Herr Staatsminister v. Brauer, sich der Stadt Konstanz gegenüber unzweideutig in diesem Sinne ausgesprochen hat. Er hat sich in einem Schreiben, das die Antwort auf einen Notschrei war, der von einer Anzahl von Konstanzern Bürgern an ihn gerichtet war, dahin ausgesprochen, daß „eine gründliche Beseitigung der Mißstände nur durch die Verlegung der Bahnlinie vom See weg und durch die Führung der Bahn im Westen der Stadt Konstanz geschaffen

werden könne." Er hat diese Verlegung der Bahn als die einzig richtige Lösung bezeichnet, die „allein die Interessen der Stadt Konstanz auf Jahrzehnte hinaus befriedige“, während jede andere Lösung als eine „halbe Arbeit“ bezeichnet werden müßte. Man hat in Konstanz damals nicht gezeifelt, daß die Großh. Regierung auf Grund dieser bestimmten Zusage unseres damaligen Eisenbahnministers, der zugleich der leitende Staatsminister unseres Landes war, sobald wie irgend möglich ein Projekt in diesem Sinne vorlegen und damit das Wort des Herrn Staatsministers v. Brauer einlösen werde.

Ich gebe mich auch heute noch der zuversichtlichen Hoffnung und Erwartung hin, daß die Großh. Regierung in dieser Hinsicht ihre Pflicht nicht verkennen wird, die Zusage des früheren Herrn Staatsministers einzulösen. Das war nicht nur ein hingeworfenes Wort eines beliebigen Herrn, sondern es war eine bestimmte und bindende Zusage unseres leitenden Staatsministers und zugleich des Ministers unserer Eisenbahnen, und es liegt deshalb auch im Interesse der Autorität unserer Staatsbehörden und des Ministeriums, wenn die Großh. Regierung sich für verpflichtet hält, diese Zusage nun auch einzuhalten. Es deckt sich diese Ansicht, die der Herr Staatsminister von Brauer damals ausgesprochen hat, aber auch mit derjenigen des Reichseisenbahnministers. Die Stadt Konstanz hat schon in ihrer Petition darauf hingewiesen, daß auch das Reichseisenbahnamt auf dem Standpunkt stehe, die jetzigen Zustände in der Stadt Konstanz seien unhaltbar und könnten nur durch die eingreifendsten Maßregeln behoben werden. Es ist mir auffallend, daß bisher eine Neußerung der Großh. Regierung hierauf in ihrer Zuschrift an die Kommission nicht erfolgt ist, und ich hoffe, daß die Großh. Regierung Veranlassung nehmen wird, nun auch zu dieser Haltung des Reichseisenbahnministers Stellung zu nehmen, und sich darüber zu äußern.

Auch die Verlegung des Güter- und Rangierbahnhofes nach Petershausen hinüber genügt meines Erachtens nicht, um die erwähnten Nachteile zu beseitigen. Eine derartige Verlegung würde zwar diese Missetände herabmindern. Ich hoffe aber, daß der Personenverkehr immer mehr zunehmen und sich steigern wird, so daß die teilweise Entlastung, die durch die Verlegung des Güter- und Rangierdienstes nach Petershausen hinüber erfolgen würde, durch die Steigerung des Personenverkehrs wieder aufgehoben wird.

Ich habe vorhin schon ausgeführt, daß es allerdings auch im Interesse der Stadt Konstanz selbst gelegen ist, wenn die jetzige Bahnlinie beseitigt und der Zugang nach Konstanz vom Westen und Süden der Stadt her erfolgen würde. Man könnte wirklich der Stadt Konstanz in dieser Beziehung einmal entgegenkommen, und es ist in ihrer Eingabe nicht mit Unrecht bemerkt worden, daß seit längerer Zeit nichts Namhaftes, nichts Großes für die Stadt Konstanz mehr geschehen ist. Wenn wir daneben sehen, welche Summen für andere Bahnhöfe und für andere Städte ausgegeben werden, wenn wir sehen, welche Summen z. B. heute für den großen Umbau des Karlsruher Bahnhofes für nötig erachtet werden — wofür übrigens auch ich gestimmt habe —, dann könnte man auch einmal für eine kleinere Stadt, wie Konstanz, wenn es auch nur 25 000 Einwohner zählt, und nicht 100 000 wie Karlsruhe, eine namhafte Aufwendung machen, und für Konstanz, das unter den dort vorhandenen mißlichen Verhältnissen, durch seine exponierte Lage an der Grenze, sehr zu leiden hat, endlich auch einmal etwas tun.

Die Stadt Konstanz ist besonders deswegen an der Lösung dieser Frage interessiert, weil es ihr dann endlich möglich sein wird, ihre schöne Lage am Bodensee in entsprechender Weise auszunutzen. Es

kann nicht bestritten werden, daß die Stadt Konstanz in dieser Hinsicht ihre Vorteile nicht vollkommen ausnutzen kann, denn das ganze Gestade von der Schweizergrenze bis nach der Rheinbrücke hin ist durch öffentliche Gebäude, Bahnhof, Werft u. dgl. weggenommen. Es mangelt infolgedessen in Konstanz an ähnlichen Etablissements am Seeufer, wie wir sie in allen anderen Bodenseestädten haben. Ich erinnere beispielsweise an die wunderbaren Terrassen der Bahnhofrestaurationen in Friedrichshafen und Korschach mit dem wunderschönen, freien, weiten Blick über den See hinweg. Etwas ähnliches haben wir in Konstanz leider nicht, weil der See vollständig durch diese Führung der Bahnlinie abgesperrt ist. Ich erinnere daran, daß wir beinahe keine Privatwohnungen mit dem Blick auf den See in Konstanz haben. Nur in der Seestraße hat man in letzter Zeit solche geschaffen. Aber sie genügen dem Bedürfnis durchaus nicht.

Ich kann bei diesem Anlaß darauf hinweisen, daß die Frage des Neubaues des Gymnasiums in Konstanz — die Fragen gehören in gewisser Beziehung zusammen — wie jetzt feststeht, eine Lösung in der Richtung finden wird, daß das Gymnasium von der jetzigen Stelle weg auf das rechte Rheinufer hinüber verlegt wird. Es wird dadurch ein großes Terrain zum Ueberbauen frei werden. Das kann nur entsprechend ausgenutzt werden, wenn die unmittelbar dort vorbeiführende Bahnlinie wegverlegt und auf diese Weise dort ein Bauquartier mit Ausblick auf den See in dieser schönen Lage gewonnen wird. Man trägt sich in Konstanz sodann mit dem Gedanken, an der Stelle des jetzigen Dampfschiffsverwaltungsgebäudes oder auf der Ausbuchtung des Stadtparkens gegen den Gondelhafen, die jetzt das Wetterhäuschen trägt, eine große Konzert- und Kurhalle zu errichten, ein sehr dringendes Bedürfnis für die Stadt Konstanz. Auch das ist natürlich durch die jetzige Führung der Bahnlinie beeinflusst und wird nicht gut möglich sein ohne deren Verlegung. Ebenso wird die Möglichkeit eines Umbaus des Konziliumshauses und einer Neubarmachung desselben für öffentliche Zwecke nicht zu lösen sein, bevor diese Frage der Wegverlegung der Bahnlinie entschieden ist. Sie sehen also, daß allerdings ein eminentes Interesse der Stadt Konstanz hier vorliegt. Das sollte der Großh. Regierung Anlaß geben, hier einmal etwas für die Stadt zu tun. Ich habe bei anderem Anlaße darauf hingewiesen, daß man ihr sonst bisher durchaus nicht entgegengekommen ist. Ich habe neulich hier die unangenehme Auseinandersetzung wegen der Auffüllung des Rheingutes gehabt. Ich möchte hoffen, daß man hier einmal ein warmes Herz für die Stadt Konstanz haben möge, mehr als es bisher der Fall war. Es ist mir deshalb unerfindlich, wie die Großh. Regierung die Ansicht vertreten kann, sie sehe ein Interesse der Stadt Konstanz an der Verlegung der Bahnlinie nicht ein. In der Stadt Konstanz ist kein Mensch darüber im Zweifel, daß es das eminenteste und in die Augen springendste Interesse der Stadt Konstanz ist, welches ich hier in meinen Ausführungen zu vertreten bestrebt bin.

Wie nun im einzelnen diese Umliegung sich zu gestalten hätte, das ist natürlich eine schwierige Frage und ich will hier im Augenblick nicht auf Einzelheiten eingehen. Meine persönliche Ansicht, das kann ich wohl aussprechen, geht dahin, daß der jetzige Bahnhof als Hauptbahnhof beibehalten werden sollte, und ich könnte mich persönlich nicht gerade mit dem Projekt befreunden, das ja auch aufgetaucht ist, den Hauptbahnhof in dem Paradies oder auf dem Döbele zu errichten und den jetzigen Bahnhof bloß als Seebahnhof beizubehalten. Es würde das eine ungeheure Verschiebung der Werte in der Stadt hervorbbringen.

Wenn man aber von diesem Projekt abgesehen würde, könnten die Schwierigkeiten nicht mehr so sehr große sein. Insbesondere der Einwurf der Groß-Regierung, daß das Gelände in jener Gegend teilweise überbaut sei, trifft ja wohl nur für den Fall zu, daß man den Bahnhof dorthin bauen wollte. Die Führung der Bahnlinie in der Weise, wie sie in dem Pländchen, das der Eingabe der Stadt Konstanz beigegeben wurde, vorgesehen ist, würde keine besonderen Schwierigkeiten bieten. Sie würde höchstens bei der Engelhofstraße solche verursachen, die aber wohl mit Leichtigkeit bei den heutigen Hilfsmitteln der Technik zu überwinden wären. Aber viele bisher bestehende Gebäude müßten nicht entfernt werden; größere Kosten würden nicht entstehen, wenn man den heutigen Bahnhof als Hauptbahnhof belassen würde. Man hat diesem Projekt, daß der jetzige Bahnhof beibehalten und die Zufahrtslinie zu demselben im Bogen um die Stadt herum geführt werden sollte, in erster Linie entgegengehalten, es sei das nicht möglich, weil sonst der jetzige Bahnhof als Kopfstation eingerichtet werden müßte. Ich bin der Meinung, daß das ein durchschlagender Grund gegen unsere Wünsche nicht sein kann. Wir haben in vielen Städten u. z. in großen Städten wie Berlin, Frankfurt a. M., Stuttgart, Zürich usw. mit viel entwickelterem Verkehr als Konstanz Kopfbahnhöfe. Zudem ist der jetzige Bahnhof schon jetzt sozusagen ein Kopfbahnhof. Schon jetzt muß beinahe jeder Reisende dort, der über die Grenze hinüberfährt, umsteigen oder aussteigen. Es wird dort die Zollrevision vorgenommen, und es sind erst in allerneuester Zeit durchgehende Wagen nach dem Engadin eingelegt worden. Aber im großen ganzen entstehen derartige Belästigungen und Zeitverluste durch die Zollrevision dort, daß diejenigen nicht viel größer werden können, die durch die Schaffung einer Kopfstation dort entstünden.

Es wird dann weiter gegen unsere Wünsche ausgeführt, die Kurve, die diese neue Zufahrtslinie nehmen müßte, würde zu scharf werden und sich mit den diesbezüglichen Vorschriften nicht vertragen. Man müßte, um die zulässige Kurve zu gewinnen, die Linie eine Strecke weit durch die Schweiz führen, und da ständen nun, wie man ausgeführt hat, Bedenken in strategischer und in zollamtlicher Beziehung entgegen. Ich bin nun zunächst der Meinung, daß diese Frage noch durchaus nicht abgeschlossen ist. Es ist sehr wohl möglich, die richtige Kurven zu gewinnen, ohne deswegen die Schweiz zu berühren. Es ist eine solche Zufahrtslinie in der Eingabe der Stadt Konstanz vorgezeichnet, die das Ausland nicht berührt.

Ich weiß auch bestimmt, daß diese Kurve, wie sie hier von der Stadt Konstanz in Aussicht genommen ist, als eine angängige, eine annehmbare auch von dem Reichseisenbahnamt in Berlin bezeichnet wird, daß also in dieser Beziehung dort weniger Bedenken und Schwierigkeiten obwalten, als bei unseren badischen Behörden. Wenn aber schließlich im äußersten Falle diese Linie vielleicht auf eine kurze Strecke durch die Schweiz gelegt werden müßte, so könnten die Bedenken und Schwierigkeiten, die dadurch entstehen, nicht so groß sein, wie die Großherzogliche Regierung sie anzusehen scheint. Wenn man von strategischen Bedenken spricht, so muß ich wirklich sagen: Es hält einigermassen schwer, diesen Einwand ernsthaft zu behandeln. Die Bahn führt von Konstanz in ihrer Fortsetzung ja doch unmittelbar über die Grenze hinüber in die Schweiz. Die Sache ist ja nicht so, als ob die Bahn verschiedene Landesteile miteinander verbinden würde, wie das etwa bei der Hauptbahn der Fall ist, die von Freiburg über Basel nach Konstanz führt. Es ist begreiflich, daß man derartige Bahnen nicht gern durch das Ausland führt. Das trifft hier aber garnicht zu. Ob die Bahn 100 m früher

oder später in die Schweiz hineinkommt, ist durchaus unerheblich. Eine strategische Bedeutung hat diese Bahn dort also in keiner Weise. Es ist ganz selbstverständlich, daß für etwaige Truppentransporte nur der Bahnhof Petershausen in Betracht kommt, da die Kaserne in Petershausen auf dem rechten Rheinufer sich befindet. Man würde, wenn die Bahn in ihrer zukünftigen Linie auch auf eine kurze Strecke die Schweiz berühren sollte, die Soldaten einfach in Petershausen einschiffen. Ich glaube deshalb, daß jeder Mann, der einigermassen über diese Verhältnisse unterrichtet ist, sagen muß: Mit den strategischen Bedenken ist es absolut gar nichts.

Ich bin auch in der Lage, hier dem Hohen Hause vorzutragen, daß bei einer Besprechung, die der Reichstagsabgeordnete für Konstanz, Herr Hug, mit dem Kriegsminister von Einem hatte, der Kriegsminister auf eine entsprechende Erläuterung des Planes der Stadt Konstanz hin selbst zugegeben hat, daß unter diesen Umständen wohl strategische Interessen bei der Ausführung der Linie gar nicht in Betracht kämen. Wenn man also früher von derartigen strategischen Interessen gesprochen hat, hat man die Sache nicht genauer gefaßt. Der Herr Reichstagsabgeordnete Hug hat in dankenswerter Weise sich die Mühe genommen, an zuständiger Stelle, d. h. bei dem Kriegsminister v. Einem vorzusprechen, und es war ihm ein Leichtes, diese Bedenken zu zerstreuen.

Ebenso wird es mit dem Bedenken auf dem Gebiete des Volles sein. Wenn dieselben auf größeren Strecken, so beim Kanton Schaffhausen, wo die Bahn stundenlang durch schweizerisches Gebiet geführt werden muß, überwunden wurden, sollte es auch hier möglich sein. Ich gebe überhaupt anheim, ob man diese Schwierigkeiten, soweit schweizerisches Gebiet durch diese Ausführung berührt werden muß, nicht durch einen Geländeaustausch mit der Schweiz beheben könnte. Die Grenze führt nicht genau dem sog. Grenzbach entlang, sondern die Stadt Konstanz hat einiges Terrain auf der anderen Seite drüber und es wäre eine Ausgleichung und Abrundung der Grenze durch Austausch wohl möglich, so daß eine Berührung der Schweiz vermieden werden könnte.

Man hat nun schließlich auch insbesondere den Kostenpunkt uns entgegengehalten. Es ist in der Erwiderung der Regierung davon beiläufig die Rede, die von uns geforderte Ausführung der Bahnlinie werde einen Kostenaufwand von 7 bis 8 Millionen erheischen. Ich muß nun doch sagen, wenn es sich um die Zukunft der Stadt Konstanz handelt, und gleichzeitig um etwas, was im Interesse des Verkehrs notwendig ist, so werden 7 oder 8 Millionen für eine Stadt wie Konstanz nicht zu viel sein, wenn man vergleicht, daß man in Basel 50 Millionen ausgibt, und daß die Sache in Karlsruhe auch wohl nicht billiger sein wird.

Das einzige, was mich im Kommissionsbericht wirklich gestreut hat, ist, daß man sich auf den Standpunkt gestellt hat, es solle die Entscheidung bald getroffen werden. Die Stadt Konstanz ist in ihrer ganzen Entwicklung, auch in der Bebauung ihrer rechtsrheinischen Stadtteile, wo eine sehr rege Bautätigkeit herrscht, sehr gehemmt dadurch, daß diese Frage nicht entschieden ist, daß man nicht weiß, wie die Bahn gelegt werden soll. Wir hoffen nicht nur, sondern wir erwarten es mit aller Bestimmtheit, daß die Entscheidung hierüber im nächsten Landtage fallen wird. Wenn man dabei berücksichtigt, daß die jetzigen Zustände unhaltbar sind, daß man bei fernerer Einhaltung der bisherigen Zufahrtslinie zu einer Reihe von Unterführungen und Ueberführungen oder etwa gar zu einer Höherlegung der Bahn von der Kaserne bis zum jetzigen Hauptbahnhof gelangen müßte, und daß dadurch schon

sehr namhafte Kosten entstehen würden, so sind die Mehrkosten auch nicht so sehr erheblich, die durch Erfüllung unserer Wünsche erwachsen würden.

Die jetzige Haltung der Großh. Regierung ist zwar noch unbestimmt und zuwartend. Immerhin freue ich mich, daß auch sie eine Lösung für den nächsten Landtag in Aussicht gestellt hat, und ich gebe der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, daß diese Lösung in unserem Sinne den Wünschen der Stadt Konstanz entsprechend erfolgen möge.

Wir haben bei anderem Anlaß gehört, daß man auf einmütige Wünsche einer Stadt und ihrer Behörden Rücksicht genommen hat, daß man dies speziell bei Karlsruhe getan hat, daß man das ursprüngliche Projekt der Großh. Reg., welches mit 4 Mill. nach ihrer Anschauung hätte ausgeführt werden können, hat fallen lassen gegenüber dem einmütigen Widerstand der Stadt Karlsruhe, und daß man nun ein Projekt ausführen wird, das in die dreißig oder vierzig Millionen gehen wird. Ich gönne der Stadt Karlsruhe das von Herzen, aber ich möchte wünschen, daß man bei andern Städten unseres Landes auch auf den einmütigen Wunsch der Bevölkerung, wie er sich in Konstanz in Petitionen und Versammlungen Geltung verschafft hat, Rücksicht nehmen möge. Dann wird man dem nächsten Landtage eine Vorlage zugehen lassen, in der die Ausführung der Bahnlinie vorgesehen ist, so daß die Bahn in Zukunft nicht mehr am See entlang, sondern im Westen und Süden der Stadt dem jetzigen Hauptbahnhof zugeführt wird. Damit wird wirklich etwas Großes, Schönes und Entscheidendes für die Stadt Konstanz geschehen.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Frhr. v. Marshall: Bei der vorgeleiteten Zeit will ich mich gegenüber den Ausführungen des Herrn Vorredners auf eine ganz kurze Erklärung beschränken.

Die Großh. Regierung ist sich der großen Mängel der gegenwärtigen Bahnanlagen in Konstanz und ihrer Pflicht, recht baldige Abhilfe zu schaffen, ganz und voll bewußt. Wie der Herr Vorredner verkennet sie aber nicht die großen Schwierigkeiten, die mit einer Abhilfe verbunden sind. Dieselben liegen nicht bloß auf finanziellem Gebiete, sie sind vorwiegend bau- und betriebstechnischer Natur. Ich kann mich aber mit dem von der Budgetkommission gestellten Antrage vollständig einverstanden erklären. In der Erwartung, daß ein solcher Antrag gestellt, und daß das Hohe Haus demselben beitreten werde, habe ich bereits vor geraumer Zeit den Vorstand der Eisenbahnbauinspektion Ueberlingen beauftragt, eine gründliche Untersuchung vorzunehmen und Vorschläge zu machen, wie man den geltend gemachten Wünschen entsprechen kann.

Ich gebe hier der Hoffnung Ausdruck, daß die Lösung eine solche sein möge, daß sie den Bedürfnissen des Verkehrs und den Interessen der Stadt gleichmäßig entspricht.

Abg. Benedey (Dem.): Ich habe vorhin bereits auf die Stellung des Reichseisenbahnamtes zu dieser Frage hingewiesen, und ich glaube doch dem Hause nicht vorenthalten zu dürfen, was mir in dieser Richtung bekannt geworden ist, nachdem die Großh. Regierung sich bisher hierüber nicht geäußert hat: die Sache verhält sich in der Tat so, wie die Stadt Konstanz in ihrer Petition ausgeführt hat, daß das Reichseisenbahnamt in Berlin sich dahin ausgesprochen habe, der Zustand in Konstanz sei unhaltbar. Der Herr Reichstagsabgeordnete Hug hat auch Gelegenheit genommen, mit dem Präsidenten des Reichseisenbahnamtes v. Schulz in Berlin in dieser

Sache zu konferieren. — Es ist wohl kein Vertrauensbruch, wenn ich die Mitteilung, die Herr Hug an den Stadtrat Konstanz hierüber hat zugehen lassen zur Kenntnis bringe; sie ist von großer Wichtigkeit für unsere Entscheidung. Es hat der Präsident des Reichseisenbahnamtes von Schulz sich dabei dahin ausgesprochen, er habe sich durch die Besichtigung der Bahnanlage in Konstanz überzeugt, daß der Zustand ein unhaltbarer sei, auch ein Beamter des Reichseisenbahnamtes, den er zur Besichtigung nach Konstanz gesandt, habe die gleichen Erfahrungen gemacht. Der Bahnhof sei zu beschränkt, die Anlagen betriebs- und verkehrsgefährlich, und es könne weder durch Ueberführungen noch Unterführungen abgeholfen werden. Nur die Rücksicht auf die schweren Opfer, mit denen die badische Eisenbahnverwaltung z. Bt. für Verbesserung der Bahnanlagen in Basel, Offenburg, Karlsruhe und Heidelberg belastet sei, hätten ihn davon abgehalten, bei der badischen Regierung Schritte zu tun, um eine Aenderung der Bahnhofsanlagen in Konstanz herbeizuführen.

Ich glaube, es bedarf demnach keines Wortes der weiteren Begründung, daß die Zustände geradezu schreiende sein müssen, wenn nur die Rücksicht auf die derzeitige finanzielle Lage des badischen Landes das Reichseisenbahnamt in Berlin davon zurückgehalten hat, von der ihm in der Reichsverfassung gegebenen Befugnis eines Einschreitens gegenüber Baden Gebrauch zu machen. Ich möchte also dringend die Bitte wiederholen, daß man nicht durch Unterführung, Ueberführung, Höherlegung oder dergl. Abhilfe zu schaffen sucht, sondern das tut, was nicht mehr hintanzuhalten ist, nämlich Umführung der Bahlinie im Westen und Süden der Stadt.

Betriebsdirektor Engler: Der Herr Abg. Benedey hat wiederholt von betriebsgefährlichen Zuständen in Konstanz gesprochen und hat Neußerungen des Reichseisenbahnamtes erwähnt, dahingehend, daß die Zustände dort unhaltbar seien. Demgegenüber muß ich ausführen, daß die Hauptsache, die etwa beanstandet werden konnte, die Bahnsteiganlage, bereits geändert ist. Es sind mehr Zugseinfahrten in Konstanz geschaffen worden, die Sache ist bereits in Betrieb, und das, was den Hauptanstand gegeben hatte, nämlich, daß auf einem Gleis, auf dem schon ein Zug stand, auch noch ein zweiter einfuhr, das ist vollständig beseitigt.

Ich muß übrigens bemerken, daß dieser Zustand nicht nur in Konstanz bestand, sondern auch sonst in Deutschland auf vielen Bahnhöfen, und ich kann auch darin durchaus keinen betriebsgefährlichen Zustand anerkennen. Jeder Kopfbahnhof hat ähnliche Verhältnisse; wenn ein Zug über die vorgeschriebene Haltestelle hinausfährt, kann ein Unfall eintreten. Warum soll deshalb auf einem Gleis nicht ein Zug einfahren, auf dem schon ein anderer steht? Ich wiederhole indessen, dieser Zustand ist durch Schaffung weiterer Zugseinfahrten beseitigt, und was im übrigen noch betriebsgefährliches in Konstanz bestehen sollte, wüßte ich nicht.

Präsident Dr. Wilkens schließt hierauf die Beratung und erteilt das Schlusswort dem Berichterstatter.

Abg. Pfefflerle (natl.): Bei der vorgeschrittenen Zeit will ich nur noch das hohe Haus bitten, dem Antrag der Budgetkommission zuzustimmen. Aus dem Antrag geht hervor, daß die Budgetkommission sich wohl bewußt war, welche große Bedeutung diese Angelegenheit speziell für die Stadt Konstanz haben wird, und daß wir auch wünschen, daß mit dem nötigen Wohlwollen für die Stadt an die Sache herangetreten wird. Ich bitte Sie, dem Antrage zuzustimmen.

Der Antrag der Budgetkommission wird hierauf widerspruchslos angenommen.

Damit ist das Eisenbahnbudget erledigt.

Hier wird abgebrochen.

Präsident Dr. **Wilke** machte dem Hause noch folgende Mitteilung:

Während der Sitzung ist die hochehrwürdige Nachricht eingelaufen, daß Ihre Kaiserliche und Königliche Hoheit die Kronprinzessin des Deutschen Reiches und von Preußen heute früh von einem Prinzen glücklich entbunden worden ist. Ich setze die Zustimmung des Hohen Hauses dahin voraus, daß wir Seine Königliche Hoheit den Großherzog ehrerbietig bitten, der Vermittler der innigsten und wärmsten Glück- und Segenswünsche der badischen Volksvertretung an Seine Majestät den Kaiser, sowie an die hohen Eltern des neugeborenen Prinzen gnädigst sein zu wollen. (Zustimmung.)

Während der Sitzung ist eingekommen:

1. Schreiben des Ministers des Innern mit einem Nachtrag zum Spezialbudget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1906/07 und Allerhöchstem Kommissoriums.

2. Petition des Gemeinderats der Stadt Donaueschingen, die Mandenbahn, Eisenbahnverbindung von Donaueschingen nach Schaffhausen betr., übergeben vom Abg. **Silbert** (wird der Kommission für Straßen und Eisenbahnen überwiesen).

Schluß der Sitzung kurz vor 1/22 Uhr.

* Karlsruhe, 4. Juli. 116. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag, den 5. Juli 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

Beratung der mündlichen Berichte der Budgetkommission über das Nachtragsbudget (Drucksache Nr. 7b) und zwar:

Hauptabteilung I, Staatsministerium, nebst der Berichterstattung Ausgabe Titel I Matrifularbeitrag zur Reichskasse und Einnahme Titel I Ueberweisung aus der Reichskasse,

Hauptabteilung II, Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten. Berichterstatter: **Abg. Gieseler**.

Hauptabteilung III, Ministerium der Justiz, des Kultus und Unterrichts.

Ausgabe Titel III, VII — Einnahme Titel I. Berichterstatter: **Abg. Dr. Vinz**.

Ausgabe Titel X. Berichterstatter: **Abg. Obkircher**.

Hauptabteilung IV, Ministerium des Innern.

Ausgabe Titel I, IX, XI. Berichterstatter: **Abg. Fehrenbach**.

Ausgabe Titel XII. Berichterstatter: **Abg. Wiest**.

Ausgabe Titel XV — Einnahme Titel VI. Berichterstatter: **Abg. Reuhaus**.

Ausgabe Titel XVII — Einnahme Titel VIII. Berichterstatter: **Abg. Sörgel**.

Hauptabteilung V, Ministerium der Finanzen.

Ausgabe Titel IV — ausgenommen § 16 (Forsthaus Forbach) und § 18 (Heidelberger Schloß) und Einnahme Titel I. Berichterstatter: **Abg. Breiter**.

Ausgabe Titel V. Berichterstatter: **Abg. Eichhorn**.

Ausgabe Titel VII — Einnahme Titel IV. Berichterstatter: **Abg. Lehmann**.

Ausgabe Titel XI und XIII. Berichterstatter: **Abg. Mayer-Rammheim**.