

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

242 (19.7.1906) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 125. öffentliche Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 242.

Karlsruhe, 19. Juli 1906.

Badischer Landtag.

==== Zweite Kammer. ====

125. öffentliche Sitzung

am Montag, den 16. Juli 1906.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über Titel III § 27 der Ausgabe des Eisenbahnbaubudgets — Pforzheim, Bahnhofserweiterung, IV. Teilforderung — Berichterstatter: Abg. Pfefferle;

2. Beratung der mündlichen Berichte der Budgetkommission über

a. die Bitte der Gemeinden Neustadt i. Schw. u. a. m. um Aufhebung des Entfernungszuschlags für die Fahrradstraße auf der Hölentalbahn. Berichterstatter: Abg. Fergt,

b. die Bitte der Stadtgemeinde Triberg um Gewährung eines Staatszuschusses zur Erbauung eines Kirchhauses und einer Gewerbeausstellungshalle. Berichterstatter: Abg. Fehrenbach.

3. Beratung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitten

a. des Gemeinderats Aach, die Verbindung der Bodensee-

bahn mit der Schwarzwaldbahn, Berichterstatter: Abg. Dr. Weygoldt.

b. der Gemeinde Stodach u. a. D., die Fortsetzung der

Bahn von Nenzingen nach Engen. Berichterstatter: Abg. Dr. Weygoldt.

Am Regierungstisch: Präsident des Groß-

Ministeriums des Groß. Hauses und der auswärtigen

Angelegenheiten Geh. Rat Frhr. von Marschall,

Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor

Schulz, Baudirektor Wasmer und Betriebsdirektor

Engler.

Präsident Dr. Wilkens eröffnet die Sitzung kurz

vor 5 Uhr.

Es wird folgender Einlauf angezeigt:

Schreiben Seiner Excellenz des Herrn Staatsministers

und Ministers der Justiz, des Kultus und Unterrichts

mit einem zweiten Nachtrag zum Spezialbudget Groß-

Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts für

1906 und 1907 (Kultus- und Unterrichtsweesen).

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 erhält zunächst das Wort der Bericht-

erstatter

Abg. Pfefferle (natl.): Ich habe im Namen der Budgetkommission mündlichen Bericht zu erstatten über § 27 des Spezialbudgets des Eisenbahnbaues für die Jahre 1906/07, Pforzheim, Bahnhofumbau, vierte Teilforderung, 500000 M.

Dieser Bahnhofumbau ist ein alter Bekannter in diesem hohen Hause; denn schon im Jahre 1898/99 wurde erstmals eine Anforderung für Geländeerwerb zu einem späteren Bahnhofumbau in Pforzheim gestellt und auf dem Landtage 1900/1901 hat dann die Großh. Regierung erstmals eine Anforderung zur Erweiterung des Pforzheimer Bahnhofes gemacht. Der damalige Kostenanschlag einschließlich der schon im vorhergehenden Budget genehmigten Kosten für Geländeerwerb mit 420000 M. betrug im ganzen — ausschließlich jener für die Stellwerksanlagen, die ausgeschieden sind und unter § 51 besonders verrechnet werden — 440000 M. Es hat sich inzwischen aber gezeigt, daß die damals angeforderten Mittel durchaus nicht genügen, um alledem gerecht zu werden, was für den Umbau des Bahnhofes Pforzheim notwendig ist.

Es ist deshalb ein neues Projekt aufgestellt worden, das auf diesem Landtage zur Vorlage gekommen ist. Der neue Kostenvoranschlag umfaßt ohne die Stellwerksanlage einen Betrag von 6859500 Mark oder 2449500 Mark mehr, als der erste Anschlag betragen hat. Bisher wurden bereits zusammen 3460000 Mark bewilligt, während diesmal Mark 500000. — angefordert werden.

Aus den Erläuterungen des Beihäftes ist hervorzuheben, daß zunächst einmal die Verhandlung mit der Zollbehörde dazu geführt habe, daß für Güter- und Zolldienst getrennte Gebäude mit den erforderlichen Hallen beiderseits der Anshelmstraße errichtet werden, womit für lange Zeit hinaus die Möglichkeit gegeben sei, die etwa erforderlichen Erweiterungen eintreten zu lassen. Durch diese Trennung sei aber auch eine größere Gleisausdehnung notwendig; der Platz vor der Güterhalle wäre erheblich zu verbreitern gewesen, da die auf demselben früher angenommenen Gleisanlagen fortfallen müßten, um Platz für eine Verbindungsstraße zwischen Brettener- und Anshelmstraße zu gewinnen und zugleich geeigneten Platz vor der Güterhalle zu erhalten. Die Fläche des Freiladebahnhofes östlich der Anshelmstraße sei verbreitert worden, um den Lokomotivschuppen mit Ueberrachträumen und die Dreh-scheibe unterzubringen.

Dann wird der Ersatz des sogenannten Brettener Straßenüberganges in Schienenhöhe erwähnt, der durch eine Ueberführung in Verbindung mit ausgedehnten Straßenanlagen als Ersatz eingehender bestehender Wege erfolgen soll. Weiter soll statt der beiden Stege, Eisinger- und Brettenerstege, besondere Ueberführungen für Fußgänger unter dem ganzen Bahnhof hindurch östlich und westlich des Aufnahmegebäudes ausgeführt werden. Neben diesen laufen die eigentlichen Bahnsteigtunnel, welche auf den Bahnsteig für Arbeiterzüge führen; von den Fußwegunterführungen kann man ebenfalls auf den Bahnsteig gelangen.

Zu den Stellwerksanlagen ist, abgesehen von der großen Ausdehnung der Gleisanlagen, noch eine weitgehende Streckenblockierung hinzugetreten.

Die Budgeterläuterungen geben alsdann eine Zusammenstellung der früheren und der jetzigen Anschlagssummen und zwar ohne die Kosten für die Stellwerke.

Die Zusammenstellung ergibt, wie schon erwähnt, nunmehr einen Gesamtaufwand im Betrag von 6 859 500 Mark. Was die Position für elektrische Beleuchtung anbetrifft, so ist solche kleiner geworden; sie betrug im ersten Voranschlag 450 000 M. und jetzt nur 180 000 M. Das rührt daher, daß ursprünglich beabsichtigt war, für den Bahnhof ein besonderes Elektrizitätswerk zu errichten. Das soll nun nicht stattfinden, sondern der Strom soll aus den städtischen Werken bezogen werden. Die Stellwerke waren seinerzeit veranschlagt gewesen auf 210 000 Mark. Es sind nun aber 507 000 M. dafür vorgesehen. Für die Stellwerke ist bis jetzt auf dem letzten Landtag der Betrag von 70 000 M. genehmigt worden.

In den Erläuterungen des Beihfestes ist noch eine Bemerkung enthalten, die ich besonders erwähnen will. Sie lautet, daß, wenn die im jetzigen Projekt und Kostenanschlag vorgesehene Straßenüberführung zur Ausführung kommt, der Ortsbauplan an dieser Straße festgesetzt und diese als Ortsstraße anerkannt wird, werden durch Bezug der Angrenzer zur Ersatzleistung für Straßenherstellungskosten der Eisenbahnverwaltung Rückennahmen zufließen, deren Höhe zur Zeit noch nicht angegeben werden kann.

Soviel über die Budgetanforderung und deren Begründung. Die Budgetkommission hat anlässlich der Beratung des Eisenbahnbaubudgets auch diese Forderung zur Verhandlung gestellt. Sie hat von der Großh. Regierung zunächst die Vorlage des jetzigen Planes und Kostenvorschlages und zugleich eine Auskunft darüber verlangt, in welchem Stadium sich die Verhandlungen mit der Stadt befinden. Daraufhin hat die Großh. Regierung eine Mitteilung an die Kommission ergehen lassen, die im Eisenbahnbauberichte niedergelegt ist, und aus der ich erwähnen will, daß zwischen der Großh. Staatsbahnverwaltung und der Stadtgemeinde Pforzheim Verhandlungen stattfinden, die sich auf die Frage der gemeinsamen Herstellung und die gegenseitige Ueberweisung von Straßen und Wegen beziehen. Die Frage, ob der sogenannte Brettener Uebergang in Schienenhöhe durch eine Ueber- oder Unterführung ersetzt werden soll, werde später durch eine Staatsministerialentscheidung entschieden werden.

Die Stadtgemeinde habe einen Entwurf für eine Unterführung anfertigen lassen, welcher anfangs d. J. vollständig mitgeteilt wurde. Die Generaldirektion sei vom Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten beauftragt worden, diesen Entwurf zu prüfen und über das Ergebnis dem Ministerium Bericht zu erstatten. Mit der Stadtgemeinde habe die Generaldirektion wegen des Brettener Uebergangs keine Verhandlungen zu führen. Auf die Herstellung des Stückguts-, und Freiladebahnhofes, den Bau des Güter-, sowie Zollendienstgebäudes mit ihren Hallen, welche Arbeiten zunächst

in Angriff zu nehmen sind, habe die Lösung jener Frage keinen Einfluß.

So war die Antwort der Großh. Regierung. Daraufhin hat die Kommission beschlossen, zunächst mit der Beschlußfassung über diese Anforderung abzuwarten, bis die Prüfung der Großh. Eisenbahnverwaltung über das von der Stadt vorgeschlagene Unterführungsprojekt stattgefunden habe, zumal inzwischen noch eine Petition des Stadtrats Pforzheim eingelaufen ist, wegen der mit der Großh. Regierung noch eine nähere Erörterung nötig sein wird. Die Kommission hat diese Petition des Stadtrats Pforzheim alsbald der Großh. Regierung zur gest. Rücküberlegung übergeben. Die Antwort der Großh. Regierung ist nach einiger Zeit erfolgt; dieselbe ist abgedruckt worden und befindet sich in den Händen der Herren Abgeordneten. Ebenso ist die Petition im Abdruck vorhanden und sämtlichen Mitgliedern des Hauses zugegangen. Derselben sind drei Anlagen beigegeben. Die erste Anlage enthält den Erlaß der Großh. Generaldirektion vom 14. Mai 1902 wegen des Projekts des Herrn Professor Nestle. Die zweite Anlage besteht aus dem Gutachten des Ingenieurs Gleim in Hamburg und des Geh. Baurats Haack in Karlsruhe, dem eine Anzahl Planstümpfen angefügt sind; dieses Gutachten umfaßt die Prüfung und weitere Ausarbeitung des sogenannten Neuz'schen Projektes. Die dritte Anlage enthält Korrespondenzen der Großh. Generaldirektion, der Großh. Oberdirektion, des Ingenieurs Gleim und des städtischen Tiefbauamts, die sich auf die Ablehnung dieses städtischen Projektes beziehen. Alle diese Druckfachen haben die Herren Abgeordneten in der Hand und kann ich also auch darauf verweisen.

Was die Petition selbst anbelangt, so wird zunächst in längerer Ausführung ein geschichtlicher Ueberblick über diese ganze Frage des Brettener Bahnübergangs gegeben. Es wird darauf hingewiesen, daß schon im Jahre 1886 diese Frage aufgeworfen worden ist, und daß schon damals von der Stadtverwaltung auf einer Unterführung bestanden wurde. Später, als die Großh. Regierung im Jahre 1898/99 bei dem Landtag wegen der Bahnhofserweiterung Mittel angefordert hat, sei die Frage aufs neue in Fluß gekommen. Es hätten zwischen Vertretern der Generaldirektion, der Handelskammer und der Stadt Verhandlungen stattgefunden, sie seien aber gescheitert, weil die Stadtverwaltung auf dem Unterführungsprojekte bestanden habe, während die Großh. Regierung dieses abgelehnt habe.

Nunmehr hätten zunächst die Grundstücksbesitzer in der Nähe des Bahnhofs die Sache selbst aufgegriffen und ein Projekt durch Professor Nestle für eine Unterführung ausarbeiten lassen, das auch von anderer Seite geprüft wurde. Allein dieses Projekt wurde verworfen, die Stadtverwaltung habe selbst nicht daran festgehalten, da es mancherlei Mängel aufzuweisen habe. Damals habe sich Geneigtheit gezeigt, auf eine Ueberführung der Brettener Straße einzugehen, wenn gleichzeitig eine Fußgängerunterführung am jetzigen Niveauübergang gemacht würde. Allein die Großh. Eisenbahnverwaltung und der damalige Minister, Herr von Brauer, haben es abgelehnt, zwei Ausführungen, eine Ueberführung für Fuhrwerke und gleichzeitig eine Unterführung für Fußgänger zu machen, da solches nicht nötig und bisher auch nie gemacht worden sei.

Nun ist die Stadt mit einem andern Projekt hervorgetreten, das der Architekt Neuz ausgearbeitet hat. Die Idee dieses Projektes geht dahin, eine Tieserlegung des ganzen Platzes vor dem Bahnhof zu schaffen, um Platz zu gewinnen für eine Unterführung. Die Stadt hat dieses Projekt von den beiden schon erwähnten Sachverständigen, dem Ingenieur Gleim in Hamburg und Geh. Baurat Haack in Karlsruhe begutachten lassen.

Diese beiden Herren haben dieses Projekt des Architekten Neuz begutachtet und ausgearbeitet, und es ist daraus ein Projekt entstanden, das in dem mehrerwähnten Gutachten eingehend dargelegt ist. Aber die Großh. Eisenbahnverwaltung hat auch diesen städtischen Vorschlag verworfen aus verschiedenen Gründen, auf die ich noch zurückkommen werde. Bei dieser Sachlage sah sich die Stadtverwaltung veranlaßt, sich mit einer Petition an die Kammer zu wenden. In dieser Petition wird zunächst darauf hingewiesen, daß man damals, als die Bahnlinie Karlsruhe—Mühlacker errichtet worden ist, eine Anzahl von Wegen teils habe eingehen lassen und teils habe unterführen müssen, während damals der Brettener Wegübergang als ein solcher festgestellt worden sei, der allezeit als Niveauübergang bleiben soll. Allein die Stadtverwaltung gibt in der Petition selber zu, daß der Zustand am Brettener Uebergang so nicht gelassen werden kann, da einerseits der Eisenbahnverkehr und andererseits der Straßenverkehr so zugenommen habe, daß sich die Stadtverwaltung der Beseitigung des Niveauübergangs nicht widersetzen wolle. Die Stadtverwaltung ist also mit einer Aenderung einverstanden, allein sie besteht nach ihrer Petition darauf, daß eine Unterführung gemacht werden soll. Es wird dazu gesagt, daß die Einwohnerschaft der Stadt einen Anspruch darauf habe, daß, wenn ihr ein Recht genommen werden muß, derjenige, der unter dem Zwang der Verhältnisse einen Weg wegnehmen will oder muß, auch in der Entschädigung nicht tadeln darf. Es sind nun in der Petition die beiden Momente besonders betont, die bezüglich dieses Vorschlags der Stadt in Betracht kommen könnten: einerseits die technischen Verhältnisse, die Möglichkeit der Durchführung dieses Projektes und andererseits die Geldfrage. Ich will natürlich nicht auf die Einzelheiten eingehen, ich will nur darauf hinweisen, daß die technische Möglichkeit von der Großh. Eisenbahnverwaltung an sich zugegeben worden ist, und auf die Bedenken der Großh. Regierung gegen das Projekt selbst werde ich noch zurückkommen. Was die Geldfrage anbelangt, so ist von Seiten der Eisenbahnverwaltung dargestellt worden, daß dieses Projekt über zwei Millionen mehr kosten würde, während die Techniker der Stadt der Meinung sind, daß nur ein Mehrkostenbetrag von etwa 400 000 M. in Frage kommen wird. In der Petition wird von Seiten der Stadt insbesondere darauf hingewiesen, daß Pforzheim einen außerordentlich großen Eisenbahnverkehr hat, wodurch außerordentlich große Mittel in die Eisenbahnkasse fließen, und daß die Stadt bezüglich der Eisenbahnverhältnisse bis jetzt den Staat sehr wenig gekostet habe. Die Petition weist darauf hin, daß die Station Pforzheim hinsichtlich des Güterverkehrs mit Freiburg und Karlsruhe in Wettbewerb stehe, und auch im württembergischen Verkehr nehme sie die vierte Stelle ein. Der Petent kommt schließlich zu dem Wunsche, das Hohe Haus möchte bezüglich des Erfasses des Brettener Wegübergangs dafür eintreten, daß das städtische Projekt der Herren Ingenieur Gleim und Geh. Baurat Haaf in Karlsruhe zur Durchführung gelangt. Soweit die Petition.

Die Rückäußerung der Großh. Regierung auf diese Petition ist abgedruckt und befindet sich in den Händen der Herren Abgeordneten. Die schriftliche Abfassung eines vollständigen Berichtes war bei der Kürze der Zeit leider unthunlich.

Die Regierungsausfertigung umfaßt zwei Teile. Zunächst die Antwort des Großh. Ministeriums selbst. Die Großh. Regierung führt darin aus: „Nach den sachverständigen Ausführungen dieser Behörde (der Großh. Generaldirektion) muß das vom Stadtrat Pforzheim empfohlene Projekt einer Unterführung der Brettener Straße wegen der damit verbundenen unzulässigen Verschmälerung der Bahnsteige 1 und 2 und der württembergischen Bahnsteige, der wesentlichen Verschlechterung der Gleisanlage und Weichen-

verbindung und erheblichen Verkürzung der Nutzlänge der Gütergleise, der erforderlichen Höherlegung des Bahnhofspannums und der dadurch bedingten Verschlechterung der Neigungsverhältnisse der württembergischen Strecke gegen Bröhlingen, der ungünstigeren Gestaltung der Anlagen für den Post- und Eilgutverkehr, der bedeutenden Verschlechterung der Straßenanlagen, der Schwierigkeit der Bauausführung und hauptsächlich der ganz beträchtlichen Mehrkosten als unannehmbar bezeichnet werden. Wir können daher die Berücksichtigung des Antrags des Stadtrats Pforzheim nicht in Aussicht stellen, müssen vielmehr an dem auch vom Großh. Ministerium des Innern und der Großh. Oberdirektion der Wasser- und Straßenbaues empfohlenen Plan einer Straßenüberführung nach dem Projekt der Großh. Generaldirektion festhalten.“

Das Projekt ist also damit regierungsseitig abgelehnt. Dann ist diesem Schreiben des Großh. Ministeriums gleichzeitig ein Auszug über die Äußerung und Stellungnahme der Eisenbahnverwaltung zum Gutachten der Stadt angeschlossen, der ebenfalls abgedruckt ist, und der im großen und ganzen die in der Regierungsantwort erwähnten Verhältnisse weiter ausführt. Die Budgetkommission hat nach Einlauf dieser Antwort der Großh. Regierung die Angelegenheit von neuem beraten. Dabei hat sie den Beschluß gefaßt, weil es außerordentlich schwierig ist, aus den Plänen die Lageverhältnisse genau zu ersehen, selbst an Ort und Stelle zu gehen, um die Terrainverhältnisse, die hier mitspielen, selbst in Augenschein zu nehmen. Diese Besichtigung hat in der letzten Woche stattgefunden und ich möchte als deren Ergebnis folgendes mitteilen:

Zur Beurteilung der Frage der Wegüberführung überhaupt möchte ich zunächst darauf hinweisen, daß z. Bt. folgende Wegführungen vorhanden sind, die die Verbindung zwischen der Nordstadt und der Südstadt über die Eisenbahn herstellen: Es gibt für den Fuhrwerksverkehr drei Straßenführungen; zunächst die Unterführung der Luisenstraße westlich des Bahnhofes. Dieselbe ist seinerzeit errichtet worden bei Erbauung der Bahn Karlsruhe-Pforzheim; mit dieser kann man, wie wir in der Budgetkommission von Seiten der Eisenbahnverwaltung gehört haben, am leichtesten und besten aus der Altstadt zum Güterbahnhof hinüberkommen.

Die zweite Fahrstraßenführung über die Bahn ist der sogenannte Brettener Uebergang, der jetzt beseitigt werden soll. Dieselbe dient zunächst für den Verkehr zwischen der Altstadt und dem Güterbahnhof wie der Nordstadt, allein sie dient auch gleichzeitig als Kreisstraße dem Verkehr zwischen der Stadt und dem Land-Bezirk Bretten hin. Eine dritte Fahrstraße, die auch für Fuhrwerksverkehr eingerichtet ist, ist die Anshelmstraße, eine Unterführung, die die Stadt hergestellt hat; sie hat allerdings Steigungsverhältnisse von 7 bis 8%, das ist ziemlich viel, allein Fuhrwerke, die nicht zu schwer beladen sind, können hier fahren. Dann gibt es noch zwei Fußstege, der eine westlich des Aufnahmgebäudes bei der Eisfingerstraße, und der andere dann östlich vom Empfangsgebäude neben dem Brettener Wegübergang. So sind die jetzigen Wegverhältnisse am Bahnhof in Pforzheim.

Was die Lage des Geländes anbelangt, so verhält es sich damit so: Der Bahnhof liegt selbst schon in einer gewissen Höhe. Aus der inneren Stadt führen alle Straßen ziemlich steil hinauf auf den Bahnhofplatz, während auf der Nordseite des Bahnhofes das Gelände ansteigend ist, sodaß man im großen und ganzen sagen kann, daß über der Bahn das Gelände höher liegt. Nur unmittelbar in der Nähe des Brettener Uebergangs ist eine Mulde vorhanden, indem das Terrain gegen den Brettener Straßenübergang sich senkt und die nächsten Straßenstrecken

mit ihren Gebäuden niedriger liegen, als das nördlich anstößende Gebiet.

Was nun die beiden Projekte anbelangt, so will ich zunächst dasjenige der Generaldirektion besprechen. Es ist das Projekt einer Straßenüberführung, die östlich von dem Aufnahmegebäude beginnt, über die Bahn hinüberfährt und über der Bahn mit minimaler Steigung in dem Gelände sich fortsetzt. Dieses Projekt läßt das Planum des ganzen Bahnhofes, wie es vorhanden ist, vollständig intakt. Nach der Richtung würde also durchaus nichts einzuwenden sein. Ebenso würden an den Privatbauten, die rings um den Bahnhof vorhanden sind, kaum irgend welche nennenswerten Veränderungen notwendig werden.

Das wären die Vorteile des Projektes. Es hat aber auch verschiedene Nachteile: Zunächst würde bei diesem Projekt derjenige Teil der Stadt, der unmittelbar nördlich vom jetzigen Wegübergang liegt, nicht berücksichtigt werden, ja er würde sogar schlechtere Verkehrsverhältnisse bekommen, weil die Bewohner jener Gegend erst auf die Höhe hinauf müßten, ehe sie auf die Ueberführung gelangen. Das ist nun allerdings nur der verhältnismäßig kleinere Teil des ganzen in Betracht kommenden Geländes, während der größte Teil, wie ich vorhin gesagt habe, höher liegt; es handelt sich nur um kleine Wegverlängerungen. Es ist dann weiter in Betracht zu ziehen, daß wenn die Unterführung durchgeführt würde, der Bahnhofsvorplatz tiefer gelegt werden müßte, und sich hieraus für alle Straßen von der Unterstadt nach dem Bahnhof bedeutend bessere Wegverhältnisse ergeben würden. Das würde nun beim Regierungsprojekt allerdings nicht der Fall sein, denn dieses Projekt würde das Aufnahmegebäude an und für sich nicht berühren.

Was die finanzielle Seite anbelangt, so würde nach der Darlegung der Großh. Regierung dieses Ueberführungsprojekt gegenüber dem Unterführungsprojekt wesentlich billiger zu stehen kommen.

Was nun das städtische Projekt anbelangt, so würde dasselbe folgende Vorteile haben: Es legt den Bahnhofsvorplatz niedriger; derselbe würde um einige Meter vertieft werden. Dadurch würde sich, wie vorhin schon erwähnt, die Steigung von der inneren Stadt zum Bahnhof wesentlich verbessern. Dann nimmt dieses Projekt besondere Rücksicht auf jene Straßenstrecken und Gebäude, die in der Mulde unmittelbar beim Brettener Uebergang liegen. Verschiedene Gebäulichkeiten würden unmittelbar an die Hauptstraße zu liegen kommen, die ansonst einen kleinen Umweg erhalten, weil für sie die Straße hinaufgeführt werden müßte; doch dürften diese gegenüber dem ganzen Baugebiet wesentlich in der Minderzahl sein.

Die Nachteile sind aber folgende: Zunächst verlangt das Projekt die Höherlegung des ganzen Planums des Bahnhofes. Dieses hat aber die Eisenbahnverwaltung, und zwar mit Rücksicht auf die Kostenfrage, rundweg abgelehnt. Es müßten nicht nur die Schienen gehoben werden, sondern es müßten auch die Stellwerksanlagen geändert werden, was große Kosten verursachen würde, obendrein käme dazu eine große Betriebsschwörung. Auch würde diese Unterführung nach dem städtischen Projekt gleichzeitig noch bedingen, daß auch das Aufnahmegebäude geändert wird. Denn wenn der Vorplatz tiefer gelegt werden muß, so müßte das Aufnahmegebäude unterfangen werden und daraus ein zweistöckiges gemacht werden, was jedenfalls wesentliche Unkosten verursachen würde. Dieses Projekt beabsichtigt, noch die Gleisanlagen und Bahnsteigverhältnisse, wenn auch nur um wenige Meter, einzuengen, und will auch noch eine freie Geländeparzelle des Bahn-

gebietes in Anspruch nehmen, welche Verhältnisse insbesondere Widerspruch der Eisenbahnverwaltung hervorgerufen haben.

Dann ist der Straßentunnel selbst der nach dem Projekt der Stadt vorgezogen ist, in seiner lichten Höhe so angelegt, daß er nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung und der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues nicht genügt. Der Tunnel ist in einer lichten Höhe von $4\frac{1}{2}$ Meter vorgezogen, während die Eisenbahnverwaltung, insbesondere aber die Wasser- und Straßenbauverwaltung die Meinung vertritt, daß eine solche von 5 Meter unter allen Umständen notwendig sei, und zwar mit Rücksicht darauf, daß sich dortselbst später ein größerer Verkehr entwickeln könnte, sodaß eine elektrische Bahn durchgeführt und die dafür nötigen Drähte angebracht werden müßten. Ferner sind bei der Eisenbahnverwaltung auch Bedenken wegen der Abwasser-Verhältnisse aufgetaucht, da außerordentlich viel Wasser von dem Berg herunterkommt, das gerade bei einer Unterführung Mischlichkeiten mit sich bringen wird. Das sind die hauptsächlichsten Hauptnachteile des städtischen Projektes.

Was die finanzielle Seite des städtischen Projektes anbelangt, so würde es nach der Ansicht der Großh. Regierung und nach ihren Darlegungen wesentlich teurer zu stehen kommen als das Ueberführungsprojekt, insbesondere deshalb, weil nach der Niederlegung des Bahnhofsvorplatzes auch alle Straßen, die darauf zuführen, niedriger gelegt werden müßten und weil eine ganze Reihe von Baulichkeiten, die im Privateigentum sind, unterfangen werden müßten. Es würde für viele Privathäuser kaum mehr ein richtiger Eingang angelegt werden können und es würden insolge dessen große Kosten entstehen.

Das waren die Eindrücke, die bei unserem Pforzheimer Besuch sich uns aufgedrängt haben. Die Mehrheit der Kommission hat schließlich bei erneuter Beratung der Sache sich dahin geneigt, daß hier ein Vermittlungsvorschlag das Beste wäre. In Erwägung dessen, daß, wie ich vorhin schon betont habe, bei Ausführung des städtischen Projektes das Aufnahmegebäude doch unterfangen werden müßte, wodurch namhafte Kosten entstehen, und daß andererseits das jetzige Aufnahmegebäude den derzeitigen Verkehrsverhältnissen in keiner Weise mehr entspricht, so daß über kurz oder lang doch die Frage eines Neubaus des Aufnahmegebäudes hervortreten wird, weshalb es geraten erscheint, die Bahnhofverhältnisse in Pforzheim alsbald gründlich zu regeln und gleich alles auszuführen, was notwendig erscheint, so haben wir in der Kommission die Frage aufgeworfen, ob die Großh. Regierung nicht etwa schon ein solches Projekt bearbeitet hat. Der anwesende Vertreter der Großh. Regierung teilte mit, daß ein solches Projekt schon vorhanden sei, und ist die Mehrheit der Kommission zu der Meinung gekommen, daß ein derartiges Vorgehen bei dieser Sachlage sich rechtfertigen lasse.

Die Großh. Regierung hat zugesagt, daß sie mit der Ausführung dieses Projektes einverstanden sei. Zugleich hat die Mehrheit der Kommission ausgesprochen, es solle das Ueberführungsprojekt durchgeführt werden, es solle aber der Stadt in der Richtung entgegenkommen werden, daß man insbesondere auch beide Fußgängertunnels, die östlich u. westlich des Aufnahmegebäudes geplant sind, besser ausgestaltet und sie statt $4\frac{1}{2}$ Meter 6 Meter weit macht, so daß sie neben dem Fußgängerverkehr gleichzeitig auch den Karrenverkehr aufnehmen können, damit sich der Fußgänger- und Karrenverkehr nicht auf der Ueberführung allein bewegen muß, sondern durch diese Tunneln gehen kann.

Das war der Vorschlag, der aus der Mitte der Kommission gemacht worden ist und Zustimmung gefunden hat. Ich glaube, daß er auch für die Stadt viele Vorteile bringen wird. Es wird manches erreicht, was früher gerne

begrüßt wurde. Es geht aus den Petitionen des Stadtrats hervor, daß die Stadtverwaltung s. Zt. geneigt gewesen wäre, sich mit der Ueberführung einverstanden zu erklären, wenn auch nur ein Fußgängertunnel zugesagt worden wäre. Jetzt sollen sogar zwei Fußgängertunnels ausgeführt werden, wodurch doch eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs geschaffen wird.

Die Verhandlungen der Kommission haben schließlich zu folgendem Antrag geführt:

„Die Budgetkommission beantragt, das Hohe Haus wolle:

1. Die angeforderte Budgetsumme von 500 000 Mark genehmigen,
2. dazu die Erwartung aussprechen,
 - a. daß mit der Ausführung der Straßenüberführung an Stelle des derzeitigen schienen-ebenen Brettener Straßenüberganges zugleich die statt der beiden Stege westlich und östlich des Aufnahmegebäudes geplanten Unterführungen für Fußgänger in einer Breite von mindestens sechs Meter angelegt werden, damit solche den Fußgänger- und den Karrenverkehr in richtiger Weise aufzunehmen in der Lage sein werden;
 - b. daß die Großh. Regierung bis zum nächsten Landtag Plan und Kostenvoranschlag für ein neues Aufnahmegebäude ausarbeitet und den Landständen zugleich mit einer entsprechenden Budgetforderung vorlegt;
3. mit der Genehmigung der Budgetforderung zugleich die eingelaufene Petition des Stadtrats Pforzheim als erledigt erklären.“

Die Großh. Regierung hat darauf alsbald eine Erklärung abgegeben, die sie nachher der Kommission schriftlich übergeben hat. Dieselbe lautet:

„Die Großh. Regierung ist bereit, die lichte Weite der für Fußgänger und Karren bestimmten Unterführungen neben den Bahnsteigtunnels von $4\frac{1}{2}$ auf 6 Meter zu vergrößern.“

Bezüglich des Aufnahmegebäudes hat die Generaldirektion schon in Aussicht genommen, statt eines mit großen Kosten verbundenen Umbaus einen Neubau zu beantragen, weil ein allseitig zu befriedigender Zustand nur auf diese Weise zu erreichen sei. Die Großh. Regierung ist bereit, einen Neubau erstellen zu lassen unter der Voraussetzung, daß die Stadtgemeinde sich mit dem zur Gewinnung der erforderlichen Gebäudetiefe gebotenen Borrücken des Aufnahmegebäudes gegen den Bahnhofsvorplatz um etwa 3 m vor die nördliche Flucht der Luisenstraße einverstanden erklärt. Zur Vermeidung von Mißverständnissen wird bemerkt, daß der Neubau des Aufnahmegebäudes erst im unmittelbaren Anschluß an die Fertigstellung der Bahnsteig- und Tunnelanlagen begonnen werden kann. Um aber den Neubau möglichst zu fördern, wird die Anfertigung der Pläne und Kostenschätzungen so beschleunigt werden, daß schon im Budget 1908/09 die Mittel für den Neubau angefordert werden können.“

Es ist aus der Mitte der Kommission ein gegenteiliger Antrag gestellt worden, der Petition der Stadt Pforzheim zuzustimmen; dieser Antrag ist aber mit 10 gegen 5 Stimmen verworfen worden, während der erstere Antrag, den ich soeben verlesen habe, in der Kommission mit 10 gegen 5 Stimmen angenommen worden ist. Ich möchte bitten, daß Sie diesem Antrag der Kommission zustimmen.

In der Beratung erhalten das Wort:

Abg. Wittum (natl.): Die Frage eines Umbaus des Pforzheimer Güter- und Personenhofes und eines Ersatzes für den der Stadtgemeinde gehörigen Niveauübergang an der Brettener

Kreisstraße bildet für Pforzheim, aber auch für mich als der Vertreter der Stadt, eine wahre Leidensgeschichte und einen fast 20jährigen Kampf. Der frühere, jetzt verewigte Eisenbahn- und Finanzminister Ellstätter war für die Wünsche und Bedürfnisse der Stadt Pforzheim völlig unzugänglich. Er erklärte den Vertretern der Stadt in scharfer Weise: „Die Pforzheimer müssen tun, was wir wollen.“ Seit jener Zeit hat nun eine gewaltige, ja ganz erstaunliche Steigerung des Verkehrs, der Industrie und der Bevölkerungszahl in Pforzheim stattgefunden, ebenso aber auch eine große Steigerung der Liegenschaftspreise, sowie der Preise für Materialien und der Arbeitslöhne. Hätte man schon zu Ellstätters Zeiten das zur Erweiterung des Pforzheimer Bahnhofes nötige Gelände in ausreichendem Maße angekauft, und dies auch anderwärts getan, dann wären dem Staate Baden viele Millionen erspart worden. Ich erinnere mich noch sehr gut, gleich als ob es erst gestern gewesen wäre, wie ich damals einen höheren Beamten der Generaldirektion an Ort und Stelle in Pforzheim auf das Gelände hinwies, welches nach Ansicht der Stadtverwaltung und der Handelskammer vom Eisenbahnfiskus erworben werden sollte; ich sagte ihm: „Seute ist das noch Ackerland, in drei Jahren wird es Baugelände sein, und in abermals drei Jahren stehen Häuser darauf; dann müssen Sie das 30- und 40fache dessen bezahlen, wofür Sie es heute haben können.“ So ist es auch gekommen. Allein damals hat mir der Herr erwidert: „Für uns liegt heute kein Bedürfnis vor, da etwas zu kaufen. Wenn wir es später einmal notwendig haben sollten, und es stehen Häuser darauf, nun, dann müssen wir es eben kaufen und zahlen, so viel es kostet.“ (Unruhe.)

Das war ja eine bewundernswürdige kaufmännische Berechnungsart und Voraussicht! Die Schwaben waren klüger. Als die württembergische Eisenbahnverwaltung die Nagoldbahn nach Calw und Horb, sowie die Enztalbahn nach Wildbad baute, da kaufte sie auf dem ihr geeignet erscheinenden Gelände alles an, was sie nur haben konnte, und zwar zu sehr billigem Preis. Seute, obgleich die württembergischen Bahnanlagen ganz wesentlich erweitert worden sind, steht der Eisenbahnverwaltung noch eine ganze Menge freies Gelände zur Verfügung; wenn sie es heute verkaufen wollte, könnte sie vielleicht das 50fache dessen erlösen, was sie seinerzeit dafür bezahlt hat.

Nun seit dem Jahre 1886 bildet die Frage einer Erweiterung des Pforzheimer Bahnhofes den Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Generaldirektion, der Stadtverwaltung und der Handelskammer in Pforzheim. Im Jahre 1889 wurde seitens der Stadt erstmals eine Verlegung des Güterbahnhofes nach Osten oder Norden oder aber, wenn es der Generaldirektion bequemer wäre, nach Westen auf das Gelände, das der württembergischen Bahnverwaltung gehört, verlangt. Daraufhin hat die Generaldirektion ein Projekt ausarbeiten lassen, aber in einem so engem Umfange, daß die Stadt Pforzheim gar nicht darauf eingehen konnte. Die Generaldirektion wollte lediglich innerhalb des ihr bereits gehörigen Raumes Abhilfe gegenüber den schweren Mißständen schaffen. Hätte die Stadtverwaltung damals dem Vorschlag der Generaldirektion zugestimmt, dann wäre er ausgeführt worden, das dafür verwendete Geld wäre aber auch zum Fenster hinausgeworfen; denn kein Gleis und kein Stein würde heute auf demselben Platz bleiben können, es müßte alles verlegt werden.

Die Absicht der Generaldirektion, sich innerhalb des ihr gehörigen Gebiets zu behelfen, wurde 1890 verlassen und zum Ankauf von Gelände geschritten, leider jedoch, sehr bedauerlicher Weise, in viel zu engem Umfang,

trotz der Warnung der Stadtverwaltung und der Pforzheimer Handelskammer. Der Plan der Generaldirektion ging dann dahin, den sogenannten Brettener Niveauübergang, der ja im Eigentum der Stadt steht, zu beseitigen und denselben durch einen Uebergang 140 Meter weiter im Osten zu ersetzen. Die Stadt aber wünschte die Erhaltung des Brettener Uebergangs, eventuell Ersatz desselben durch eine Unterführung. So konnte eine Einigung zwischen Generaldirektion und Stadtverwaltung nicht zustande kommen.

Fünf Jahre lang, wie der Herr Berichterstatter vorhin bereits erwähnte, ruhten dann die Verhandlungen. Allein der stets und unausgesetzt sich steigende Verkehr am Pforzheimer Bahnhof, die absolute Unzulänglichkeit der ganzen Bahnanlage und die daraus hervorgehende gefährliche Lage für den ganzen Bahnbetrieb drängten energisch zu weiteren Maßnahmen. Es erschien deshalb im Budget von 1898/99 eine erste Rate für eine Erweiterung der Freilade- und der Abstellgleise. In einer Konferenz, die damals zwischen Vertretern der Generaldirektion, der Stadtverwaltung Pforzheim und der dortigen Handelskammer stattgefunden hat, wurde wiederum auf die absolute Unzulänglichkeit der bahnsseitig beabsichtigten Maßnahmen hingewiesen. Abermals wurde dargelegt, daß nur eine durchgreifende Erweiterung der ganzen Bahnhofsanlage, insbesondere eine Verlegung des Güterbahnhofs und damit des gesamten Güter- und Rangierverkehrs nach Osten Abhilfe für diese Mißstände schaffen könne. Diese Darlegungen hatten dann die Wirkung, daß die Generaldirektion ein ganz neues Projekt ausarbeiten ließ, ein zu 4¼ Millionen Mark berechnetes Projekt, das auch für eine fernere Zukunft ausgearbeitet erschien. Dafür wurde in dem Budget 1900/01 eine erste Rate anverlangt. Allein auch bei diesem Projekt wurde bahnsseitig die Bedingung daran geknüpft, daß der Brettener Niveauübergang beseitigt und eine Ueberbrückung seitens der Stadt zugestanden werden soll. Der Stadtrat jedoch konnte schon mit Rücksicht auf die Stimmung der gesamten Bevölkerung in Pforzheim auf dieses Ansinnen nicht eingehen. Er ließ sich deshalb in Beziehung auf den Plan der Generaldirektion von Sachverständigen, und zwar den Herren Oberbaurat Baumeister in Karlsruhe und Generaldirektionsrat Jäger in Augsburg, sachverständig beraten; allein die Gutachten dieser beiden Sachverständigen haben die Hauptfrage, Ueberführung oder Unterführung, auch nicht in absolut schlüssiger Weise gelöst. Daraufhin ließen dann die Grundstücksbesitzer nördlich der Bahnlinie auf ihre eigenen Kosten einen Unterführungsplan durch Herrn Professor Nestle ausarbeiten; jedoch auch dieser Plan hatte verschiedene Mängel, wie sich nachher aus den von der Stadtverwaltung weiter erhobenen Gutachten von Professor v. Willmann in Darmstadt und Stadtbaurat Genzmer in Halle ergab. Diese beiden weiteren Gutachten kamen zu dem Ergebnis, die Stadt Pforzheim solle neben der durch die Generaldirektion geplanten Ueberführung noch eine Unterführung für den Fußgängerverkehr verlangen. Das tat denn auch die Stadt. Zu diesem Verlangen der Stadtverwaltung nahm dann auch der frühere Chef der Eisenbahnverwaltung, der Herr Staatsminister v. Brauer, in einer mündlichen Erörterung mit den Vertretern der Stadtgemeinde Pforzheim und der Handelskammer Stellung. Er sprach seine Meinung dahin aus, er sei nicht dafür, daß für den Fußgängerverkehr eine Ueberführung und für den Personenverkehr eine Unterführung gemacht werde, dagegen sei er bereit, eine Prüfung darüber eintreten zu lassen, ob eine Unterführung für den gesamten Verkehr technisch möglich sei, eine gute Lösung bilde und keine abnorme Kosten verursache. Man möge, so sagte er, das gesamte einschlägige Material nach Karlsruhe an die Generaldirektion senden,

welche dann in eine genaue Prüfung darüber eintreten werde. Das geschah denn auch; alles Material wurde nach Karlsruhe gesandt.

Allein, die Generaldirektion ließ lange, sehr lange nichts mehr von sich hören, sie legte schließlich weder einen Unterführungsplan für den gesamten Verkehr, noch einen Unterführungsplan für den Fußgängerverkehr vor, sondern beharrte unter Ablehnung jeglicher Unterführung auf ihrem Ueberführungsplan. Sie erklärte dann in einem Brief vom 14. Mai 1892, daß sie nunmehr genötigt sei, das Enteignungsverfahren gegen die Stadt Pforzheim einzuleiten. Nun ist meine persönliche Ansicht die, daß die Einleitung eines solchen Expropriationsprozesses gegen eine ansehnliche und volkreiche Industriestadt ein großer und sehr bedauerlicher Fehler war, zum Schaden sowohl für die Stadt Pforzheim, als auch besonders für den Staat selbst. Damals, bei Erlassung des Schreibens vom 14. Mai 1904, war die Situation so, daß die Generaldirektion ihre Ueberführung hätte haben können, wenn sie den günstigen Moment zu benutzen verstanden hätte. Dieser günstige Moment lag darin, daß zu jener Zeit ein durchaus brauchbares und einwandfreies Unterführungsprojekt überhaupt nicht vorhanden war, und daß der Stadtrat in Pforzheim geneigt gewesen wäre, die Ueberführung zuzugestehen, wenn nur die Generaldirektion zugestimmt hätte, eine Unterführung für den Personenbahnhof zu bauen und sonst noch einige kleine Wünsche von geringer Bedeutung zu erfüllen. Allein die Generaldirektion weigerte sich dessen, sie führte den Expropriationsprozeß weiter, der heute noch schwebt. Allerdings hat sie dann später, um ihren Ueberführungsplan durchzusetzen, manches, was die Stadt sonst noch wünschte, zugestanden, nur bezüglich des Hauptstreitpunktes, Unterführung oder Ueberführung, beharrte sie auf einer Ueberführung. Da konnte selbstverständlich eine friedliche und scheidliche Entscheidung überhaupt nicht herbeigeführt werden.

Einige Zugeständnisse, die späterhin dann von der Generaldirektion gemacht wurden, kamen, wie es oft im menschlichen Leben der Fall zu sein pflegt, insbesondere auch bei denjenigen, die das Nötige ausreichend und rechtzeitig durchzuführen von Amts wegen berufen sind, zu spät, weil sich inzwischen die ganze Situation völlig verändert hatte. Diese Veränderung der Situation bestand darin, daß ein hervorragender und erfahrener Architekt der Stadt Pforzheim, Herr Neusch, aus eigener Initiative heraus einen Unterführungsplan ausarbeitete und dem Stadtrat vorlegte. Dieses Neuschsche Projekt basiert auf der Idee einer Tiefverlegung des ganzen Bahnhofs-vorplatzes, teilweise auch einzelner in diesen Bahnhof einmündender Straßen und auf einer schrägen Durchführung der Unterführung im Zuge der Christophallee. Dieses Projekt, durch Zeichnungen und Modelle klar dargestellt, fand in Pforzheim eine ganz ungemein begeisterte Zustimmung und zwar in allen Kreisen der Bevölkerung. In einer großen, ganz ungewöhnlich zahlreich aus allen Kreisen der Bevölkerung besuchten Bürgerversammlung trat diese Begeisterung mächtig hervor, und es wurde eine Resolution einstimmig angenommen, in welcher der Stadtrat ganz energisch aufgefordert wurde, den Niveauübergang am Brettener Weg nur herzugeben gegen eine Unterführung auf Grund des Neuschschen Planes. Der Stadtrat war aber pflichtgemäß nicht geneigt, in der von jener Versammlung begehrten stürmischen Weise vorzugehen. Zunächst ließ er den Neuschschen Plan durch das städtische Tiefbauamt einer gründlichen Prüfung unterziehen. Nachdem das Tiefbauamt zu einem günstigen Ergebnis gelangt war, erhob der Stadtrat dann noch weitere Gutachten, und zwar von dem Stadtbaurat Genzmer in Halle und dem Generaldirektionsrat Jäger in Augsburg. Erst dann, als auch diese das Neuschsche

Projekt befürworteten, legte der Stadtrat, unter besonderer Billigung des Bürgerausschusses, den Neuzischen Plan der Generaldirektion vor mit dem Ansuchen, das Projekt als die beste Lösung der Angelegenheit zu betrachten und sobald wie möglich auszuführen.

Allein die Generaldirektion weigerte sich, darauf einzugehen, und infolgedessen erfolgte dann jene, vielleicht einer ganzen Anzahl von Herren noch in Erinnerung stehende Verhandlung am, ich glaube, 14. Juli 1904 hier in der Zweiten Kammer. An dieser Verhandlung beteiligten sich damals der frühere Abgeordnete Schneider von Pforzheim, meine Wenigkeit, der Herr Generaldirektor, der Herr Abg. Eichhorn und sonst noch einige andere Herren. Zur Auffrischung des Gedächtnisses und zur Aufklärung für die neuen Mitglieder dieses Hauses möchte ich mir erlauben, einige Stellen aus der Schneiderschen Rede, die in Pforzheim eine geradezu stürmische Zustimmung in allen Kreisen gefunden hatte, zum Vortrag zu bringen. Er sagte:

Es ist zu bedauern, daß trotz des dringendsten Bedürfnisses die ganze Angelegenheit so sehr hinausgezogen und verschleppt wird. Es sind noch nicht einmal alle für den neuen Güterbahnhof erforderlichen Grundstücke seitens der Generaldirektion erworben worden. Das hätte man schon vor Jahren tun können; heute werden viel höhere Preise verlangt.

Von der Differenz der früheren billigen Geländepreise gegen die heutigen teuren hätte man die Mehrkosten einer Bahnhofsüberführung gegenüber der vorgeschlagenen Ueberführung decken können.

In der alten Güterhalle herrschen schreckliche Zustände. Der rapid ansteigende Güterverkehr läßt sich in den beschränkten Räumen absolut nicht mehr ordnungsgemäß bewältigen, und beide Teile, sowohl Eisenbahnverwaltung als Publikum, leiden schwer unter diesen Mischständen.

Schon im Jahre 1889 wurde von der Generaldirektion in Aussicht genommen, den Brettener Niveauübergang durch eine Ueberführung weiter östlich zu erfassen, und sie begann 1890 mit Geländeerwerbungen, leider trotz Warnung durch die Stadtverwaltung in zu geringem Umfang, zu ihrem pekuniären Schaden.

1892 war wegen Ueberführung eine Einigung fast erzielt; sie scheiterte aber an drei Punkten von untergeordneter Bedeutung.

Ich stehe hier als Vertreter der öffentlichen Meinung in Pforzheim, und da muß ich sagen, daß durch dieses jahrelange Sinausziehen der Lösung der Unterführungsfrage die Bürgerschaft Pforzheims die Geduld verloren hat. Diese Frage beruht nicht etwa auf Raunen oder Oppositionslust, sondern sie ist eine brennende Lebensfrage, besonders für die Bewohner des nördlichen Stadtteils. Sie geht nicht von einer einzelnen Partei aus, sondern sie ist der Wunsch der Stadtgemeinde, aller Bürger, aller beteiligten Grundbesitzer und der benachbarten Gemeinden. Die öffentliche Meinung ist aber auch sehr erregt, daß man immer wieder hinauschiebt, und, unbekümmert um alle Wünsche und Ansprüche, eine Ueberführung erzwingen will, wo doch die Möglichkeit vorliegt, mit verhältnismäßig geringen Opfern den Unwillen und die Erbitterung einer in Betracht kommenden Bevölkerung von insgesamt wohl 100 000 Seelen abzuwenden.

Pforzheim ist eine Hügelstadt; sein Bahnhof liegt gegen Marktplatz und Durchschnittsniveau der Stadt etwa 40 bis 60 Meter höher, und Menschen und Tiere müssen diese Steigung mit Anstrengung überwinden. Man wird daher doch nicht zu diesem Berg noch einen künstlichen Berg hinzubauen, damit die Bewohner oder Besucher des nördlichen Stadtteils, der für 20 bis 30 000 Einwohner Raum bietet, bei Wind und Wetter weitere

6 Meter steigen und dazu einen Umweg von etwa 300 Meter machen müssen.

Auch für die Bahnverwaltung ist eine Unterführung praktischer. Daß aus technischen Gründen die Unterführung nicht möglich sei, wird niemand behaupten wollen, nachdem man in ganz flach gelegenen Städten, wie Freiburg, Augsburg, München, Frankfurt a. M. große und breite Unterführungen in befriedigender Weise ausgeführt hat.

Die Gutachter der Stadt Pforzheim haben die gründliche Prüfung der Pläne und der Dertlichkeiten samt ihren gutachtlichen Äußerungen in nicht ganz zwei Monaten fertiggestellt, während die Generaldirektion in einem vollem Jahre keine Zeit gefunden hat, sich über das Projekt zu äußern und ihre prinzipielle Entscheidung von immer noch weiteren Erhebungen und Prüfungen abhängig macht. Es verlangt niemand, daß die Unterführung nun in aller Eile bis auf jedes Detail ausgerechnet und sofort begonnen werden soll. Aber das, was ganz Pforzheim verlangt und was von dringlichster Wichtigkeit ist, das ist eine prinzipielle Zusage der Generaldirektion, die Unterführung zu machen, damit wenigstens die so lange Jahre hingehaltenen Grundbesitzer im nördlichen Stadtteil ihre Baufluchten festgestellt bekommen.

Seit jener denkwürdigen Kammer Sitzung hat dann die Generaldirektion allerdings, wie ich früher schon bemerkt habe, die verschiedenen sonstigen Wünsche der Stadt Pforzheim erfüllt und den ganzen Bahnhofsumbauplan noch wesentlich erweitert und vervollkommenet.

Um nun den finanziellen und technischen Aussetzungen der Generaldirektion an dem Neuzischen Plane zu begegnen, hat der Stadtrat in Pforzheim sich veranlaßt gesehen, nochmals zwei Gutachten, gewissermaßen Obergutachten, zu erheben, u. z. durch den Herrn Oberbaurat Haack in Karlsruhe und durch den dem Stadtrat in Pforzheim als eine Autorität auf dem Gebiete des Eisenbahnbauwesens bezeichneten Eisenbahningenieur Gleim in Hamburg, der, wenn ich recht unterrichtet bin, schon eine ganze Anzahl von Bahnhöfen und Eisenbahnen in Norddeutschland, in Dänemark und in Schweden gebaut hat. Diese beiden Obergutachter haben dann in monatelanger Arbeit, teilweise an Ort und Stelle, den Neuzischen Plan umgearbeitet und weiterverbessert. Sie kamen am Schluß ihres mit erläuternden Plänen reichlich belegten Gutachtens zu dem Schluß, der Stadtverwaltung anzuraten, an dem Neuzischen Projekt, als der besten Lösung in der ganzen Frage, festzuhalten. Nachdem nun unsere beiden Obergutachter in ihrem Schlußresümé in einer so kategorischen, absoluten Weise dem Stadtrat empfahlen, an der Unterführung festzuhalten, konnte und kann der Stadtrat garnicht anderes tun, als die Stellung einzunehmen, die er in seiner an das Haus gelangten Petition eingenommen hat.

Der Stadtrat in Pforzheim hat also alles getan, was menschenmöglich war, um nach allen Seiten hin gut und einwandfrei technisch beraten zu sein. Alle diese Gutachten und alles, was damit zusammenhängt, kosteten der Stadt ein schweres Geld; ich schätze es auf mehr als 30 000 M.

Es stehen also auf Seiten der Stadt Pforzheim eine ganze Reihe anerkannter Sachverständiger. Es sind dies, ich wiederhole es, Generaldirektionsrat Jäger in Augsburg, Professor von Willman in Darmstadt, der Stadtbaurat Benzmer in Halle, Oberbaurat Haack in Karlsruhe und der Eisenbahningenieur Gleim in Hamburg. Wer aber steht auf Seiten der Generaldirektion? Immer nur ihre eigenen zwei oder drei Techniker. Ich will diesen Herren bezüglich ihres theoretischen Wissens und bezüglich ihres technischen Könnens gewiß in keiner Weise zu nahe treten. Die Techniker der Generaldirektion

können ja ganz hervorragendes leisten, wenn sie nur wollen. Das haben sie gezeigt an den großen neuen Güterbahnhöfen in Basel und in Freiburg. Allein speziell in der Pforzheimer Sache sind es immer dieselben Herren Techniker, die von allem Anfang an den Ueberführungsplan faßten, denselben bearbeitet haben und nunmehr von der einmal in ihnen festgewurzelten Idee sich nicht mehr loszurichten vermögen. Man kann es aber in Pforzheim bis zur Stunde absolut nicht begreifen, daß der Herr Eisenbahnminister von Marschall und der Herr Generaldirektor die Gutachten einer ganzen Reihe Männer von Ruf und Ansehen, welche die Stadt beraten haben, für nichts achten und nur ihre eigenen Techniker für unfehlbar halten. Nun, es mag ja auch in der Pforzheimer Stadtverwaltung das eine oder andere Mitglied gegeben haben, welches im geheimen die Hoffnung hegte, daß unsere Obergutachter bezüglich des Neuk'schen Planes zu einem negativen Ergebnis kommen werden, damit der lange Kampf beendet, die Streitart begraben und ein erträglicher Zustand für beide Teile hergestellt werden könnte. Aber ich habe Ihnen vorhin schon gesagt: Nach dem so kategorisch erklärten Schlußsatz in dem Gutachten unserer Sachverständigen konnte und kann der Stadtrat Pforzheim in keiner Weise anders handeln, als er gehandelt hat. In Pforzheim ist jetzt mehrfach der Ruf laut geworden, daß es doch wohl nicht bloß Richter in Preußen, sondern auch noch Richter in Baden geben werde.

Da mir nun einige der verehrten Herren Kollegen hinreichend verdächtig erscheinen, daß sie die Petition des Pforzheimer Stadtrats und die dieselbe begleitenden Gutachten und Pläne aus Zeitmangel keinem gründlichen Studium unterziehen konnten, so möchte ich mir erlauben, aus dieser Petition hier eine Stelle vorzutragen. Es heißt da: „Als die Bahnlinie Karlsruhe—Mühlacker erbaut wurde, mußte aus Ersparnisgründen, damit das Tunnel vor der Stadt Pforzheim hoch genug gelegt werden konnte, der ganze Platz, auf welchem jetzt der Bahnhof liegt, höher gelegt werden. Obwohl die sämtlichen nach dem Bahnhof einmündenden Straßen hierdurch schlechtere Steigungsverhältnisse bekamen, mußte sich die Stadtverwaltung diese Verschlechterung ihrer Straßenverhältnisse gefallen lassen. Mit dieser Bauanlage mußte auch die Regulierung der von Süd nach Nord über die Bahngleise führenden Wege erfolgen. An der Springer- und Luisenstraße wurden kurze Unterführungen angelegt, der Weg an der Esingerstraße wurde gesperrt (es wurde hier nur ein Fußgängersteig über die Bahnlinie angelegt), dagegen zugelassen, den sog. Brettenener Uebergang stets als Niveauübergang zu erhalten. Heute ist dies indes nicht mehr möglich; die Verkehrsverhältnisse verlangen gebieterisch auch die Schließung dieses Weges, und die Stadtverwaltung kann und will sich dieser Maßnahme an sich nicht widersehen. Allein die Stadtgemeinde glaubt einen Anspruch darauf zu haben, daß, wenn ihr ein Recht genommen werden muß, derjenige, der es ihr unter dem Zwang der Verhältnisse nehmen will und muß, auch in der Entschädigung nicht kargen darf. Wie bei Wegnahme eines Grundstückes oder Gebäudes nach allgemeinen Rechts- und Billigkeitsgrundsätzen, insbesondere auch nach dem Enteignungsgesetz, völliger Ersatz, ganze Entschädigung zu erfolgen hat (die Städte erfahren dies reichlich bei den ihnen obliegenden Enteignungsprozessen), so muß auch hier nach Recht und Billigkeit völliger Ersatz für das Weggenommene gegeben werden und diesen vollwertigen Ersatz erblickt die Stadtvertretung und Bevölkerung Pforzheims in der Unterführung, keineswegs aber in der Ueberführung.“

In dem Widerstreit der Meinungen spielten hauptsächlich zwei Fragen eine Rolle. Die erste ist die einer

technischen Möglichkeit einer Unterführungsanlage, und die zweite ist die des Geldes. Die technische Möglichkeit einer solchen Unterführungsanlage werden die Herren Techniker der Generaldirektion heute wohl nicht mehr bestreiten wollen; also handelt es sich nur noch um die leidige Geldfrage. In dieser Beziehung sagt die Petition der Stadt Pforzheim auf Seite 7: „Die ablehnende Stellungnahme der Generaldirektion auf Vorlage des Projekts Neuk's stützt sich, neben technischer Bemängelung, auf den Einwand, die Unterführung komme über zwei Millionen teurer zu stehen, als die Ueberführung. Das Gutachten hält dies aber für ausgeschlossen und rechnet nur einen Mehraufwand von M. 400 000; sollte er aber auch größer sein, etwa doppelt so groß (obwohl Gleim als erfahrener Techniker verlässlich zu rechnen versteht), so darf daran ein Projekt nicht scheitern, das ausgeführt werden soll anstelle einer Anlage, die der Inhaberin im Zwangswege weggenommen werden muß.“

Die Stadt Pforzheim, deren Bahnanlage dem Staat seit ihrer Erstellung noch wenig Geld gekostet hat, die aber ihrerseits nach den 40 Jahren des Bestehens der Bahn einen Verkehr von ganz gewaltigem Umfang aufweist und noch stets weiter im Aufblühen ist, dürfte wohl billiger Weise Anspruch auf einen solchen Mehraufwand haben.“

Ich möchte dem noch beifügen, daß es sich bei den Bahnhöfen in Basel, Freiburg, Offenburg, Appenweier, Karlsruhe, Heidelberg nicht bloß um etwa einen Mehraufwand von einer Million, sondern gleich um 10 und noch viel mehr Millionen gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag handelt.

Ich möchte Ihnen nun auch über die Frequenz an Pforzheimer Bahnhof an der Hand einiger Zahlen ein klares Bild geben. Das hat zwar der frühere Abg. Schneider schon auf dem letzten Landtag getan, allein das Gedächtnis der Menschen ist im allgemeinen kurz, und Zahlen insbesondere werden sehr leicht vergessen. Außerdem sind die Zahlen auch heute wieder ganz andere, als diejenigen, die vor zwei Jahren durch Herrn Schneider mitgeteilt worden sind. Ich folge hier hauptsächlich den Mitteilungen der Pforzheimer Handelskammer in ihrem letzten Jahresbericht: Im Jahre 1905 wurden Arbeiterwochenkarten an badischen und württembergischen Stationen nach Pforzheim ausgegeben zusammen 315 971 Stück mit 3 580 588 Einzelkarten. Das ist eine abermalige erhebliche Steigerung gegen das Vorjahr und ergibt im Durchschnitt täglich 11 933 Arbeiter, welche mit der Bahn nach und von Pforzheim fahren. Zur Beförderung dienen jetzt täglich 105 badische und 270 württembergische Wagen. Der gewöhnliche Reiseverkehr hat auf der Station Pforzheim im Jahre 1905 ebenfalls wieder stark zugenommen. Es wurden 537 967 Fahrkarten, einschließlich 18 238 Kilometerbeste, mit einem Erlös von 1 019 785 Mk. verkauft. Auch der Güterverkehr hat sich wiederum stark gesteigert. Gegen das Vorjahr ist ein Mehrgewicht von 48 841 239 Kilogramm und eine Mehreinnahme von 223 802 Mk. erzielt worden. Damit tritt Pforzheim (ohne Station Brötzingen) mit Freiburg (ohne Station Wiehre) und mit Karlsruhe Hauptbahnhof in Wettbewerb. Bezüglich des Personenverkehrs aber steht Station Pforzheim unter allen württembergischen Stationen an zweiter Stelle, gleich hinter Stuttgart und unter den badischen Stationen an dritter Stelle. Hinsichtlich des Arbeiterverkehrs steht Pforzheim überhaupt unerreicht in Süddeutschland da; sagt doch die Generaldirektion selber in einem Schreiben an die Budgetkommission, daß die Strecke Wilsbergingen—Pforzheim—Mühlacker einen in ganz Deutschland wohl nicht übertroffenen Massenverkehr an Arbeitern aufweise.

Was die mit den Zügen beförderten Wertpakete betrifft, so hat Pforzheim bereits Hamburg überflügelt und kommt an zweiter Stelle unmittelbar nach Berlin. Die Gesamteinnahme vom Personenverkehr betrug 1108 520 M., vom Güterverkehr 1810 300 M., das sind zusammen fast rund 3 Millionen M. und ein Mehr gegen das Vorjahr von fast 300 000 M. Die überaus rasche Zunahme der Pforzheimer Bevölkerung, der gute Gang der Geschäfte, die vielen Neubauten — es werden z. B. gebaut ein neues großes Volksschulhaus für eine Million, eine neue Goldschmiedegewerbeschule, eine neue Oberrealschule, eine neue höhere Mädchenschule, die Kunstgewerbeschule, die Doppelvergrößerung des Schlachthauses, die große Erweiterung des Pforzheimer Gaswerkes, die Kanalisation; ferner stehen bereits die Enztorrektoren, die Nagoldkorrektoren und wie ich gestern gehört habe, die Herstellung eines neuen Krankenhauses, schließlich die ungewöhnlich vielen Privat- und Fabrikbauten — alles das wird eine weitere erhebliche Steigerung des Güterverkehrs im Laufe dieses Jahres herbeiführen. Aber auch der Stückgutverkehr ist dermaßen angewachsen, daß in der Pforzheimer Frachthalle bereits seit dem letzten Oktober ein förmlicher Nachtdienst eingerichtet werden mußte. Vor einigen Monaten fuhr der amtliche Güterbestatter in Pforzheim, ein in der ganzen Stadt wegen seiner Tüchtigkeit und Pflichttreue hoch angesehener und geachteter Mann, mit mir hierher nach Karlsruhe. Er erzählte mir unterwegs, daß er nach Karlsruhe zur Generaldirektion fahre, um seinen Vertrag zu kündigen. Er sei förmlich überarbeitet, seine Nerven seien ruiniert, und wenn es so weiter gehe, dann müsse er selbst zu Grunde gehen. Ich habe hier den Wortlaut seiner Eingabe an die Generaldirektion, in der es heißt: „Der Güterverkehr hiesiger Station ist in den letzten Jahren beständig gestiegen und hat in dem letzten Spätjahr einen solchen Umfang angenommen, daß die Abwicklung der Geschäfte nur mit Ueberanstrengung aller Kräfte noch möglich gewesen ist. Auch in den abgelaufenen 2 Monaten dieses Jahres ist eine weitere Verkehrszunahme zu verzeichnen. Mit Rücksicht darauf, daß auch in dem laufenden Jahre eine große Anzahl von Neubauten hier erstellt werden, die Industrie sich anhaltend ausdehnt und entwickelt, läßt sich mit Bestimmtheit annehmen, daß der diesjährige Spätjahrsverkehr alle vorhergehenden an Bedeutung übertreffen wird. Ebenso bestimmt ist aber die Tatsache, daß diese voraussichtliche Gütermenge in den durchaus unzulänglichen Räumen der Güterhalle nicht abgefertigt werden kann. Eine wenn auch nur provisorische Vergrößerung der jetzigen Güterhalle ist zur Bewältigung des gesteigerten Verkehrs unter allen Umständen notwendig und ist es nach meiner Ueberzeugung ausgeschlossen, daß ein Zuwarten bis zur Erstellung der künftigen großen Halle im neuen Güterbahnhof möglich ist. Dieser Umstand veranlaßte mich zu der Erklärung, daß ich nur dann in der Lage bin, meine Vertragsverbindlichkeiten als amtlicher Güterbestatter zu erfüllen, wenn der nötige Raum geschaffen wird, anderenfalls ich gezwungen wäre, vom Vertrag zurückzutreten.“ Wenn dieser Herr Loch gezwungen wäre, von seinem Dienst zurückzutreten, so würde das eine kolossale Verlegenheit, ja geradezu eine Katastrophe für das Publikum in Pforzheim und für die Eisenbahnverwaltung bedeuten. Ähnlich wie bei dem Herrn Güterbestatter scheint es mir aber nach meinen Beobachtungen auch bei dem Herrn Bahnverwalter und bei dem Herrn Güterverwalter in Pforzheim zu liegen. Diese Beamten mit allen ihren Unterbeamten bis zum Weichensteller sind bei den absolut unzulänglichen Bahnanlagen in Pforzheim dermaßen physisch und geistig überanstrengt, daß es ohne schwere Gefährdung ihrer Gesundheit nicht mehr lange so fortgehen kann. Wir haben es nur der Pflichttreue dieser

Beamten — es gibt, Gott sei Dank, noch pflichttreue Beamte — nur der unausgesetzten Wachsamkeit dieser Herren nebst ihrem Personal zu verdanken, wenn bis jetzt ein größeres Unglück verhütet worden ist, und ich will nicht versäumen, ähnlich wie dies mein Freund Rohrhurst vor einiger Zeit bezüglich der Heidelberger Eisenbahnbeamten getan hat, dem ganzen Eisenbahnpersonal in Pforzheim — ich glaube dies auch im Namen der ganzen Bevölkerung tun zu dürfen — den besten Dank und die höchste Anerkennung dafür auszusprechen, daß sie in solch ausgezeichnete Weise ihren verantwortungsvollen Beruf erfüllen.

Nun möchte ich Ihnen auch noch über die nationale und internationale Bedeutung der Pforzheimer Industrie an der Hand einiger Zahlen ein kleines Bild geben. Ich habe früher einmal hier in diesem hohen Hause darauf hingewiesen, daß die Pforzheimer Gold- und Silberwarenindustrie hier in Karlsruhe bis vor wenigen Jahren viel weniger bekannt gewesen und gewürdigt worden sei, als in fremden Erdteilen. Gestern und heute fand in Pforzheim ein Kongreß des Verbandes der Großfirmen des Edelmetallgewerbes statt. Ich habe vorgestern einem Begrüßungsabend angewohnt und dort die Freude gehabt, mitanzuhören, wie der Präsident dieses Verbandes darauf hinwies, daß, wie ehemals Genua und Hanau, heute Pforzheim die Hochschule der Goldschmiedekunst sei, daß die Stadt Pforzheim heute weltbeherrschend in ihrer Industrie dastehe, daß sie ihre hauptsächlichsten Konkurrenzstädte, nämlich Genua und Gmünd in Deutschland, Paris in Frankreich, Birmingham in England, Providence in den Vereinigten Staaten, hinsichtlich der Massenhaftigkeit des Absatzes ihrer Produkte weit überflügelt habe. Sie werden mir deshalb gestatten, um auch Ihnen und namentlich der Großen Regierung ein genaues Bild zu geben, einige Zahlen dazu anzuführen: Nach der Schätzung einer Sachverständigenkonferenz wurden aus Deutschland (der Löwenanteil selbstverständlich aus Pforzheim) Waren aus edlen Metallen ausgeführt im Jahre 1905 im Werte von 117 508 260 M., im Jahre 1904 im Werte von 95 077 270 M., also im Jahre 1905 ein mehr von 22 430 990 M. Hierzu kommt noch eine Ausfuhr von vergoldeten und versilberten Waren aus unedlen Metallen im Betrag von rund 37 Millionen. Waren aus edlen Metallen wurden ausgeführt — es werden hier Namen erscheinen, von denen vielleicht, ich will einmal sagen, manche der Herren Zuhörer auf der Galerie noch gar keine Ahnung haben (Geiterkeit) — es wurden Waren ausgeführt nach Belgien für 4 001 200 M., nach Gibraltar, Malta und Cypern für 279 000 M., nach Dänemark für 1 631 000 M., nach Frankreich für 4 980 800 M., nach Großbritannien 6 886 200 M., Italien 6 659 000 M., Niederlande 3 725 800 M., Norwegen 1 080 000 M., Schweden 1 373 000 M., Oesterreich-Ungarn 10 830 400 M., Portugal 1 430 000 M., Rumänien 768 000 M., Rußland 7 348 250 M., Finnland 618 000 M., Schweiz 3 966 400 M., Spanien 4 166 000 M., europäische Türkei 1 155 000 M., Aegypten 2 087 000 M., Tunis 200 000 M., Britisch-Indien 3 663 000 M., Ceylon 130 000 M., China 672 000 M., Kiautschau 393 000 M., Japan 107 400 M., Niederländisch-Indien 980 000 M., Philippinen 304 500 M., Argentinien 15 018 300 M., Brasilien 8 010 000 M., Chile 1 288 000 M., Columbien 108 000 M., Guatemala 162 000 M., Mexiko 6 999 000 M., Peru 1 988 000 M., Cuba und Porto-riko 4 130 000 M., Uruguay 3 066 000 M., Venezuela 226 000 M., Britisch-Australien 232 000 M. Ferner wurden noch nach folgenden Ländern und Orten Bulgarien, Serbien, asiatische Türkei, Algier, Sansibar, Süd-, Ost- und Westafrika, Marokko, Singapur, Hongkong, Französisch-Indien, Persien, Siam, Bolivien,

Britisch-Nordamerika, Costarica, Ecuador, Honduras, Nicaragua, San Salvador, Paraguay Edelmetalle im Gesamtwerte von 1 112 900 Mark ausgeführt. Ich glaube, wenn auf Nowaja-Semlja oder in Franz-Josef-Land im nördlichen Eismeer oder auf den Kergueleninseln und in Grahamland im südlichen Polarmeer auch Menschen wohnen würden, daß die Pforzheimer auch dorthin Geschäfte machen würden (Geitert).

Die steuerlichen Leistungen der Stadt Pforzheim bewegen sich in folgenden Zahlen: Im Jahre 1904 hat der Staat in Pforzheim eingenommen an direkten Steuern 1 154 390 M., im Jahre 1905 dagegen 1 443 431 M., das ist ein Mehr von 289 041 M.; an indirekten Steuern sind im Jahre 1904 eingenommen worden 386 755 M., im Jahre 1905 dagegen 402 319 M., also ein Mehr von 15 564 M., an Justiz und Polizeigefällen 1904 247 650 M., im Jahre 1905 273 546 M., also ein Mehr von 25 896 M. Zusammen wurden also eingenommen an direkten und indirekten Steuern, Justiz- und Polizeigefällen im Jahre 1905 2 119 296 M.

Der gesamte Umsatz in An- und Verkauf von Liegenschaften in Pforzheim betrug im Jahre 1905 nicht weniger als 20 657 986 M., woraus der Staat auch noch eine Einnahme an Verkehrssteuer im ungefähren Betrag von 400 000 M. bezieht.

Wenn man von dem, was der Staat aus dem Verkehr, aus direkten und indirekten Steuern in Pforzheim einnimmt, das in Abzug bringt, was der gleiche Staat für eine gestrenge Regierung der Bevölkerung Pforzheims auszugeben hat, dann wird ein sehr bedeutendes Plus zugunsten des Staates herauskommen. Mit diesem Plus allein könnte die Stadt Pforzheim, wenn sie freie Hansestadt wäre, ganz gut sich selber regieren (Geitert).

Ich habe eine so große Menge Material vor mir liegen, daß ich unmöglich alles vorbringen kann, ich müßte sonst zwei Stunden lang reden. Ich möchte Sie nur noch auf eine hochinteressante Erscheinung aufmerksam machen. In den letzten Jahren, in diesem Jahre in ganz besonderem Maße, wird rings um Pforzheim herum, an den Bergen hinauf bis zur Wasserscheide und bis zum Waldrand hin eine Menge von Ackerland, Wiesen und Weidland in schöne Gartenanlagen umgewandelt. Dieser Prozeß vollzieht sich fort und fort und dadurch werden selbstverständlich auch erhöhte Steuerquellen geschaffen. Ich freue mich immer, wenn ich an einem sommerlichen Abendspaziergang — dieses Jahr bei dem langen Landtag kommt man ja leider überhaupt nicht mehr dazu — sonst aber freue ich mich immer, wenn ich draußen Goldschmiede mit Weib und Kindern im selbstgeschaffenen Garten emsig hantieren sehe. Dieselbe erfreuliche Entwicklung vollzieht sich auch in den großen und volkreichen Dörfern rings um Pforzheim herum. Man ist da geradezu erstaunt, wenn man von Zeit zu Zeit durch diese Ortschaften wandert (der Herr Abg. Eichhorn wird mir das bestätigen können), wenn man da immer wieder neue schöne zwei-, drei- und vierstöckige Neubauten aus der Erde hervorwachsen sieht und wenn auch dort allenthalben neue Gartenanlagen entstehen. Ich möchte die Großh. Regierung und die Herren Kollegen dringend einladen, sich einmal an Ort und Stelle von dieser Entwicklung zu überzeugen. Es wird Sie sicherlich nicht gereuen und ich glaube, daß Sie im ganzen Großherzogtum Baden, vielleicht mit Ausnahme der Umgebung von Mannheim, etwas Ähnliches nicht finden werden.

Diese ganze hocherfreuliche Entwicklung, diese ganze fortgesetzte Vermehrung der Steuerkapitalien, diese ganze Summe von Kulturarbeit, die sich da unausgesetzt vollzieht, resultiert einzig und allein aus der weltbeherrschenden Stellung der Pforzheimer und damit der badischen Gold- und Silberwa-

renindustrie. Und diese wiederum resultiert aus der bis aufs Äußerste angespannten Tätigkeit und Energie, auf dem Unternehmungsgeist und dem Wagemut der Pforzheimer Fabrikanten in Verbindung mit dem Fleiß, der Intelligenz und der Geschicklichkeit des größten Teiles der Pforzheimer Arbeiterschaft. Ich meine nun, eine weise Regierung — in diesem Falle das Ministerium der Eisenbahnen — sollte den Wünschen einer derartig tüchtigen, betriebsamen Bevölkerung, die produktiv wirkt, die Werte schafft, die Millionen aus dem Auslande hereinbringt, entgegenkommen und sie nicht durch starres Festhalten an dem einmal eingenommenen Standpunkt und durch Zurückweisung auch kleinerer Wünsche erbittern und dem Radikalismus in die Arme führen (Lachen bei den Sozialdemokraten). Ich sage das nicht für meine Person, sondern ich erhebe hier als Patriot, der ich von Jugend auf gewesen bin und bleiben werde, der Großh. Regierung gegenüber warnend meine Stimme! Wie sehr die Erbitterung in Pforzheim in allen Kreisen der Bevölkerung bis zur Stunde gewachsen ist durch die vieljährige Haltung der Generaldirektion, das ist am schärfsten und drastischsten zum Ausdruck gekommen in einer Menge von Versammlungen, im Bürgerausschuß und in einer Anzahl von „Eingefandt“ in den Zeitungen. Ich habe hier die Ausschnitte vor mir liegen, was im Bürgerausschuß besprochen worden ist; ich wollte Ihnen noch eine Stelle einer Rede eines früheren Kollegen dieses Hauses vortragen, des Vorsitzenden des Nordstadtkomitees, des früheren Abg. Professor Köhler; ich habe auch Auszüge aus anderen Reden, es ist außerordentlich scharf gesprochen worden; ich habe hier Auszüge darüber, was in einer dreistündigen Verhandlung der Expropriationskommission der verdienstvolle verehrte Ministerialdirektor Heil gesagt hat und zwar im Sinne der Stadt Pforzheim; ich habe auch eine Reihe von Artikeln vor mir liegen, die teils mit ehrlicher Entrüstung, teils mit echt germanischer Grobheit, teils mit attischem Wit gegen die Generaldirektion gerichtet sind. Ich will Sie aber mit Rücksicht auf die vorgefertigte Zeit mit diesem Allem verschonen und möchte nur einem Eisenbahnbeamten noch das Wort geben, der in Pforzheim sehr ernst zu nehmen ist. Er schreibt u. a.:

„Die Entscheidung scheint bevorzustehen. Es gilt also jetzt für die Pforzheimer, zusammenzustehen und ihrer Ueberzeugung, daß eine Unterführung die einzig annehmbare, weil die einzig vernünftige und durch die Terrainverhältnisse zwingend bedingte Lösung darstellt, in einer solchen unzweideutigen Weise Ausdruck zu geben, daß über die Stimmung und öffentliche Meinung in dieser Sache kein Zweifel mehr bestehen kann. Man sollte denken, daß dann die maßgebenden Stellen, insbesondere der Landtag, die Hand nicht bieten werden zu einer Vergewaltigung einer rasch aufblühenden Stadt von 60 000 Einwohnern, wie Pforzheim, welches in ganz bedeutendem Maße nach jeder Richtung hin zu den Staatseinkünften beiträgt. Wir müssen uns vor Augen halten, daß es sich hier um die Festlegung der Verbindung mit dem nördlichen Stadteil für alle kommenden Zeiten handelt und daß ein jetzt gemachter Fehler nie wieder gut gemacht werden kann. Gegenüber dem Urteil kompetenter Sachverständiger und Praktiker, welche ihr Gutachten und ihre Pläne nach Besichtigung an Ort und Stelle gefertigt haben, können die Pläne vom grünen Tisch der Generaldirektion, welche einzig und allein vom Bestreben der Kostenersparnis diktiert sind, unbekümmert darum, ob durch ihre Ausführung die Stadt Pforzheim und ihre Bewohner für alle Zeiten geschädigt werden, nicht mehr in Frage kommen für eine Stadt, die sich bewußt ist, daß sie auf Grund ihrer Größe und wirtschaftlichen Bedeutung ein Recht hat, zu verlangen, daß in einer solch wichtigen Ange-

legenheit ihre Interessen gewahrt und berücksichtigt werden, und daß solche nicht einer momentanen Kostenersparnis halber für alle Zeiten schwer geschädigt werden."

Diese Ausführungen kennzeichnen klar und zutreffend die Stimmung der Bevölkerung Pforzheims durch alle Klassen hindurch. Ich will diesen Ausführungen bezüglich der Ueberführungs- und Unterführungsfrage jetzt nichts mehr weiter beifügen.

Zum Schlusse möchte ich mir nur noch ein paar Worte bezüglich des Pforzheimer Aufnahmegebäude's erlauben. Der Pforzheimer Bahnhof ist im Jahre 1862 erbaut worden, als die Stadt Pforzheim noch etwa 15 000 Einwohner zählte; seither ist die Bevölkerungszahl auf 60 000 Seelen herangewachsen. Inzwischen ist auch die württembergische Bahn durch das Nagoldtal nach Calw, Gorb und durch das Enztal nach Wildbad gebaut und in den Pforzheimer Bahnhof eingeführt worden. Bis heute aber steht noch das alte Bahnhofsgelände. Allerdings ist hier und da innerhalb der Umfassungswände eine Veränderung eingetreten durch Verletzung der Wände, Herstellung anderer Räume usw., um den Betrieb wenigstens notdürftig aufrecht erhalten zu können. Man hat auch einmal an der Außenseite des Bahnhofes gegen die Stadt zu eine große schöne Uhr, die den Pforzheimern, wenn sie nach dem Bahnhof gingen, schon von weitem zeigte, wie viel die Uhr geschlagen hat, entfernt und dafür mit einem erheblichen Kostenaufwand ein steinernes badisches Wappen eingesezt. Das hätte man ganz ruhig bleiben lassen können (Aufe: Sehr gut! Heiterkeit); denn daß die Pforzheimer badische Staatsbürger sind, das wissen sie schon aus den Steuern, die sie an den badischen Staat zu zahlen haben (Heiterkeit).

Die Bahnbeamten in Pforzheim, die von früh bis spät in engen und unzulänglichen Räumen ihre Pflicht erfüllen müssen, sind in mancher Beziehung zu bedauern. Die Schalter gehen in Pforzheim nicht, wie anderwärts, in eine geschlossene Vorhalle oder einen Vorraum, sondern sie öffnen sich direkt ins Freie und zwar gerade nach der Richtung hin, von welcher den größten Teil des Jahres die Winde herkommen; also sind diese Schalterbeamten im Winter den schneidenden kalten Winden direkt ausgesetzt. Rheumatismus und Gicht sind gar leicht die späteren Folgen. Auch sonst müssen sich die Bahnbeamten in einem viel zu engen Raum zahlreich abmühen. Da werden z. B. in einem Raum Fahrkarten verkauft, da wird depechiert und telephoniert, disponiert und reklamiert und nebenbei auch noch dem reisenden Publikum Auskunft erteilt, und dazu muß auch noch ein überaus schwieriger und gefährlicher Zugbetrieb geleitet werden! Da ist es gar nicht anders denkbar, als daß auch die stärksten Nerven mit der Zeit in ihrer Kraft erschüttelt, vielleicht gar völlig ruiniert werden.

Früher war wenigstens in Pforzheim noch ein württembergischer Bahnhof vorhanden; es war zwar nur ein niederer, langer und häßlicher Holzschuppen. Allein als eines Nachts ein Spahvogel in hochroter Farbe mit Riesenschwanz längs dieses ganzen Bahnhofschuppens den altberühmten Wahlspruch hinmalte: „Sie gut Württemberg alleweg“, und als dann am anderen Morgen die Bevölkerung in Scharen hinauströmte, um sich diesen Schabernack anzusehen und darüber zu lachen, da ist sehr rasch dieser Bahnhof abgetragen worden und verschwunden, und unsere badischen Betriebsbeamten mußten dann den württembergischen Betrieb noch mitübernehmen. Späterhin hat dann, damit zur Tragik die Komik nicht fehle, ein württembergischer Lokomotivführer, ich weiß nicht, aus Unachtsamkeit oder Rache, seinen Zug so schneidig in den Bahnhof geführt, daß seine Maschine in das badische Abortgebäude eindrang u. dasselbe vollständig zerstörte (Heiterkeit).

Ich will nicht mehr weiter Ihre Geduld in Anspruch nehmen. Ich danke Ihnen recht herzlich für die Geduld, die Sie bewiesen haben, und für die Aufmerksamkeit, mit der Sie meinen Ausführungen gefolgt sind. Ich möchte aber auch noch meinen speziellen Dank aussprechen dem Herrn Präsidenten Wildens, der die erste Anregung dazu gab, dann dem Herrn Berichterstatter Abg. Pfefferle und der ganzen Budgetkommission, daß sie in ihrer letzten Sitzung wenigstens die Grob. Regierung darauf hinwies, daß der Bau eines neuen Bahnhofes in Pforzheim eine absolute Notwendigkeit sei. Wenigstens in dem einen Punkte darf ich der Grob. Regierung, speziell dem Herrn Minister von Marschall, Dank aussprechen, daß er bereitwilligst dieser Forderung der Budgetkommission stattzugeben versprochen hat.

Damit will ich schließen. Ich werde nachher dem Herrn Präsidenten einen Antrag auf Schaffung einer Unterführungsanlage statt einer Ueberbrückungsanlage vorlegen, und bitte die verehrten Herren Kollegen, diesem Antrage Ihre Zustimmung nicht zu verweigern (Beifall auf der linken Seite und der Mitte des Hauses).

Abg. G e f f (Soz.): Als zweiter Vertreter der Stadt Pforzheim kann ich nur versichern, daß meines Kollegen Wittum Auffassung richtig ist: in Pforzheim sind alle Schichten der Bevölkerung darin einig, daß eine Unterführung den Zwecken am besten entsprechen würde. Wer an Stelle einer Uhr im Bahnhofsgelände das badische Wappen angebracht hat, wollte wohl damit andeuten, daß den Pforzheimern immer ihre Zugehörigkeit zu Baden zum Bewußtsein gebracht werden soll. Die Stadt liegt so sehr im schwäbischen Kreis, daß die Bevölkerung meinen konnte, daß die Stadt Pforzheim von ihrer Mutter Badenia etwas sehr stiefmütterlich behandelt würde. Nun brechen wir mit dieser Vergangenheit, um der Stadt entgegenzukommen. Mit Rücksicht auf die farge Behandlung Pforzheims in der Vergangenheit sollten wir ihr jetzt eine rosigere Zukunft im Eisenbahnverkehr gewähren. Dabei dürfte die materielle Differenz, die hier ausgerechnet worden ist, die allerletzte Rolle spielen. Darüber sind wir ja einig, und auch die Generaldirektion spricht es nicht anders aus, daß die technische Lösung der Frage sehr gut möglich ist. Ich beneide die Stadt Pforzheim um das Entgegenkommen, das sie in diesem Geständnis der Generaldirektion gefunden hat, weil ich als Offenburger sagen muß, man hätte der Stadt O f f e n b u r g ähnliche Konzessionen auf dem Eisenbahnbaugebiete machen sollen, man hätte ihr, die sich auch sehr gegen eine Ueberführung gewehrt hat, ein ähnliches Zugeständnis der Ausführbarkeit machen können.

Die ganze Bevölkerung Pforzheims, der Stadtrat, die Bürgermeister, die industriellen Kreise, die Handelskammer, sie alle sind in dieser Frage jetzt einig; sie hatten allerdings ja auch einmal entgegengesetzte Ansichten. Was ich insbesondere hochachten muß: sie scheuten keine Mühe und Kosten, um durch Einholung privater Gutachten die Sache zu klären. Sie haben sich bemüht, Techniker in den Dienst ihrer Sache zu stellen, die an ihre Aufgabe mit der größten Gewissenhaftigkeit herantreten sind.

Viel wirksamer und eindrucksvoller war aber der Augenschein, den wir genommen haben, und es hätte sich vielleicht empfohlen, daß sämtliche Mitglieder des Hauses diese Fahrt mitgemacht hätten, um an Ort und Stelle sich davon zu überzeugen, daß der Wunsch Pforzheims und die Anschauungen ihrer Techniker ein sehr berechtigter ist. Leider hat der Himmel mit dem Besuch der Budgetkommission kein Einsehen gehabt, ein Gewitter überlachte uns und verhinderte das erschöpfende Studium. Der erste, überwältigende Eindruck war doch der, daß die Ueberleitung des Straßenverkehrs über die Bahn ganz

ungenügend und so lange Zeit geduldet worden ist, statt schleunigste Abhilfe herbeizuführen.

Als Vertreter der Stadt Pforzheim im Landtage habe ich vor vier Jahren die Unterführung als die beste der Lösungen bezeichnet. Es ist gar nicht notwendig, daß wir die große wirtschaftliche Bedeutung Pforzheims im inneren Verkehr und im Weltverkehr betonen; die Fragen der praktischen Verbindung des südlichen alten Pforzheims mit dem im Norden entstehenden neuen Stadteil erfordert eine solche Lösung. Es muß der kürzeste Weg gefunden, es muß Zeitersparnis erzielt, und insbesondere die Lastenhebung auf eine zu große Höhe vermieden werden! Teilweise mag allerdings der nördlich vom Bahnhof liegende Stadteil eine Unterführungsanlage weniger begrüßen, als eine Ueberführung. An diesem Mangel leidet wohl das Projekt. Allein es ist andererseits feststehend und klar, daß den Hauptvorteil von der Unterführung eben die alte Stadt Pforzheim hat, das historisch gewordene Pforzheim mit all seiner Bedeutung, wie wir sie aus den Mitteilungen des Herrn Kollegen Wittum gehört haben, das Pforzheim, das nach Osten und Süden ausgedehnt ist. Die Altstadt erhebt den Anspruch, daß man den gesamten jetzt so sehr gehemmten Verkehr in einer Weise bewältige, die dem lebhaften Pulsieren des Verkehrs in der Stadt in erster Reihe Rechnung trägt. Die Ueberführungsfrage löst das nicht in zufriedenstellender Weise; sie belästigt jenen Hauptstadteil, belästigt die Altstadt Pforzheim. Die Unterführung mit ihren in Kauf zu nehmenden Nachteilen kann den neuentstehenden Stadteil im Norden der Bahn nicht in der gleichen Weise belasten; denn in jenem Stadteil — das glaube ich annehmen zu können — werden im allgemeinen solche Einrichtungen entstehen, die nicht so ausgesprochen dem allgemeinen Verkehr und dem gewerblichen Betriebe dienen, sondern eher dem angenehmen Wohnen. Jedenfalls bleibt der Schwerpunkt des ganzen Verkehrs auf Jahrzehnte, Jahrhunderte hinaus dem alten Pforzheim erhalten. Es führt ja auch die Konfiguration des Terrains dazu, daß eine Unterführung bevorzugt werden muß.

Die technischen Gutachten in dieser Frage sind sich einander so nahegerückt, daß die Vertreter der verschiedenen Projekte die technische Ausführbarkeit gegenseitig anerkennen müssen. Man streitet schließlich nur noch über den Kostenpunkt; das Mehr beläuft sich nach der einen Auffassung auf weit über eine Million, nach der anderen auf kaum eine halbe Million. Ich glaube aber, man könnte wohl eine mittlere Linie finden durch eine Revision des Projektes. Ist es denn absolut notwendig, die Unterführung damit zu verknüpfen, daß man eine Höherlegung des ganzen Bahnterrains um 36 Zentimeter vornimmt? Die Herren Techniker der Generaldirektion sagen, das sei einer der schlimmsten Punkte in dem ganzen Unterführungsprojekt, daß die Hebung des Planums große Schwierigkeiten in technischer Beziehung bringe und den Verkehr in dieser Zeit sehr gefährden würde. Ich erinnere aber daran, daß auch bei dem Bahnhofprojekt Offenburg eine Planumsverlegung scrupellos stattfindet. In Offenburg wird eine Ueberführung für praktischer gefunden, obschon dabei eine Verlegung des Planums auszuführen ist. Dort schwindet also die Gefahr, dort kann man es machen! In Pforzheim dagegen versteift man sich auf diese Gefahr. Die Unterführungsfrage wird gelöst, ohne daß man eine Erhöhung des bisherigen Niveaus herbeiführt.

Auch bedarf die Berechnung der Kostendifferenz einer besseren kaufmännischen Grundlage. Einige Häuser in Pforzheim fallen vielleicht dem Staate zur Last, er muß diese Anwesen ankaufen, er muß eine Stärkung des Erdgeschosses herbeiführen usw., das kostet so und so viel. Das rechnet man alles nur in die Auslagen. Ich habe

die Auffassung gewonnen, daß etliche Anwesen, die jetzt in das Eigentum des Staates überführt werden sollen, nach Fertiglegung des Unterführungsprojektes, nach Lieferung des Bahnhofvorplatzes nicht an Wert verlieren werden, sondern gewinnen. Ein solches Resultat wird zur Ausgleichung der Differenz bei der Kostenberechnung wesentlich beitragen. Auch kommt als kostenmindernd in Betracht, daß die Großh. Regierung erfreulicherweise zwei Unterführungen zugestanden hat, Unterführungen für Fußgänger, zugleich für den Transport mittels kleiner Wagen oder Karren geeignet. Wenn Sie das Unterführungsprojekt in der ganzen gewünschten Tragweite richtig durchführen, so ersparen Sie, wenn nicht beide Unterführungen, so doch eine derselben! Der Herr Berichterstatter hat betont, daß man bei der Unterführung mit der Schwierigkeit der Wasserabführung nördlich vom Bahnhofkörper zu rechnen hat, weil das bergige Terrain zu einer ziemlichen Höhe ansteigt, es also bei einer Unterführung eine Höhlung geben wird, in der sich Wassermassen ansammeln. Die Voraussetzung ist richtig, allein die Aufgabe, das Wasser richtig abzulassen, wird auf alle Fälle bleiben, ob eine Unterführung kommt oder nicht. Die dortige bergige Lage bringt eben immer, wenn der dortige Stadteil sich entwickelt, es mit sich, daß man das häufig zu Tal treibende Wasser durch eine genügende Kanalisation, durch besondere Vorrichtungen von dem Bahnhofkörper fern halten muß. Das ist also eine Frage, die die Technik lösen muß, einerlei, ob die Unterführung stattfindet oder ob die Ueberführung stattfindet. Sie kann also bei der Beurteilung, welchem der beiden Projekte man zustimmen will, nicht als schwerwiegend in die Wagtschale geworfen werden.

Nun muß ich ja zugestehen, daß die Arbeiterschaft, die in Pforzheim sehr für die Unterführungsfrage von jeher begeistert war, soweit sie genötigt ist, außerhalb Pforzheim ihren Wohnsitz zu haben, für ihren täglichen Verkehr wohl mit zwei Unterführungen, wie sie geplant sind, wohl zufrieden sein dürfte. Die Arbeiter würden von vornherein einräumen, daß für sie damit die brennendste Frage gelöst sei. Allein diese Arbeiterschaft ist ein Teil des ganzen Pforzheimer Verkehrslebens, der ganzen Pforzheimer Industrie, der ganzen wirtschaftlichen Entwicklung Pforzheims; und die Arbeiter haben eben auch ein Interesse daran, daß das Ganze im Auge behalten werde. In einer Besprechung, die ich nach der Besichtigung des Bahnhofs in der vorigen Woche mit den Vertretern der politisch und gewerkschaftlich organisierten Arbeiter hatte, haben dieselben erklärt, daß sie nach wie vor in Uebereinstimmung mit der übrigen Bevölkerung Pforzheims an der Lösung der Bahnhoffrage durch die Unterführung beharren. Sie ersuchten ihren Abgeordneten, wenn es möglich ist, der Unterführungsfrage zur Genehmigung zu verhelfen.

Herr Kollege Wittum wird auch davon überzeugt sein, daß wir in neuerer Zeit einem großen Widerspruch hier im Hause begegnen; wir sollten unsere Reden eindringlicher an die Mitglieder des Hauses richten als nach der Seite der Großh. Regierung hin; denn die Budgetkommission ist die Macht, die der Unterführungsfrage jetzt entgegentritt und die mit einer Mehrheit beschlossen hat, dem Hause zu empfehlen, der Regierung in der Weise entgegenzukommen, daß das von ihr gewählte Projekt der Ueberführung im großen und ganzen angenommen wird mit einer kleinen Modifikation. Da die Budgetkommission der Zweiten Kammer in dieser Weise den Pforzheimer Interessen entgegentritt, so hätte ich gewünscht, daß Herr Kollege Wittum die Schärfe seiner Rede mehr wider die Kollegen des Hauses gerichtet hätte. Wenn alle die gewichtigen Ausführungen des Herrn Kollegen Wittum, die sich auf Pforzheim, seine historische Entwicklung, seine Be-

deutung im Lande Baden, auf seine internationale, wirtschaftliche, überhaupt seine Weltstellung beziehen, für die Regierung von Wichtigkeit sind, so müssen diese Gründe gerade so überzeugend für uns, für die Mitglieder der Zweiten Kammer sein. Wir müssen gestehen: Wir haben anderen Städten des Landes reichlich gewährt, wir haben da und dort ein Auge zugedrückt, um reichlicher zu geben, wo gewiß nicht alle diese Momente so einschneidend und so sehr begründet wie hier in Betracht kamen, und das selbe müssen wir Pforzheim gewähren.

Deshalb möchte ich Sie bitten, wenn für Sie die Ausführungen des Herrn Kollegen Wittum, wenn Ihnen die Ergänzung, die ich dazu gegeben habe, wirklich überzeugend waren u. wenn Sie sich der Ansicht nicht verschließen können, daß wir es hier mit einer einmütigen Rundgebung der ganzen Einwohnerschaft zu tun haben, so führt doch die Konsequenz dessen dazu, daß Sie den Wünschen der Stadt näher treten, daß wir uns hinwegsetzen über die kleinen finanziellen Differenzen, die noch vorhanden sind, die kaum auf eine Million zu schätzen sind.

Das möchte ich auch den Herren von den Regierung sagen: Fürchten Sie sich in dieser Angelegenheit nicht vor dem Radikalismus in Pforzheim! Es ist ja allerdings zur Hälfte radikal vertreten. Und wenn Pforzheim auch noch radikaler werden sollte, so kann an sich die Frage der Unter- oder Ueberführung doch zur Radikalisierung der Pforzheimer Einwohner nichts beitragen, es sei denn, daß gewaltige Interessen verletzt werden, Interessen aller Kreise, nicht nur solche einer einzigen Schicht. Wenn in Pforzheim die Arbeiterschaft radikaler wird, wenn sie wirtschaftliche Forderungen sich aneignet, die man als Radikalismus bezeichnet, so bringt eben das die Situation mit sich, wie sie Herr Wittum geschildert hat: Er hat den gewaltigen Umsatz gerühmt, den gewaltigen Weltverkehr. Man muß zugeben, daß dadurch auch ein gewaltiger Reichtum entsteht, daß es in Pforzheim sehr viel reiche Leute gibt, die immer noch reicher werden, und wenn auch die Arbeiter sich glücklicherweise noch ein Guttes in der Umgebung der Stadt anlegen können, so wächst doch das Einkommen der arbeitenden Schichten nicht in demselben Verhältnis.

Ich schließe mich den Ausführungen des Herrn Kollegen Wittum, sofern sie von den Wünschen der Stadt Pforzheim getragen sind, sofern sie auch zeigen, daß mit einem nicht allzugroßen Opfer an Geld und technischem Aufwand den Wünschen der Pforzheimer entgegengekommen werden kann, vollständig an. Wir hoffen, daß sich die Ueberzeugung Bahn bricht: durch Ablehnung des Beschlusses der Budgetkommission und durch Beitritt zum Antrag Wittum (der nachher eingebracht wird) können die Fragen in der richtigsten und für Pforzheim glücklichsten Weise gelöst werden. (Beizeitztes Bravo!)

Hg. Dr. Obkircher (natl.): Wie aus anderen Orten, die an der Grenze unseres eigenartig gestalteten Landes liegen, so sind bei wiederholten Gelegenheiten auch aus der Stadt Pforzheim, unserer Grenzstadt nach dem Nachbarlande Württemberg hin, lebhafteste Klagen darüber laut geworden, daß sie von Seiten der badischen Regierung und auch der badischen Volksvertretung nicht diejenige Förderung ihrer Interessen finde und gefunden hätte, die nach der Bedeutung des Ortes Pforzheim, nach der Zahl ihrer Bevölkerung erwartet werden konnte. Dieselben Klagen haben wir nun in diesem hohen Hause heute wieder vernommen. Es ist gesprochen worden von einer wahren Leidensgeschichte, die speziell das Projekt des Erlases für den Brettener Uebergang durchzumachen gehabt hätte von dem ersten Anbeginn an, wo der Erlas dieses Ueberganges als eine Notwendigkeit erkannt worden ist. Eine wahre Leidensgeschichte für die Stadtverwaltung in Pforzheim muß diese Geschichte allerdings ge-

nannt werden, denn wohl selten hat eine Stadtverwaltung sich so sehr wehren müssen, um für ihre Auffassung von der Lage der Dinge den Erfolg herbeizuführen, wie das die Stadtverwaltung in Pforzheim getan hat, und selten hat eine Stadt aus eigenen Mitteln so erhebliche Summen aufgewendet, um Pläne und Gutachten zu erhalten, welche sie den Plänen von Seiten der Eisenbahnverwaltung entgegenhalten konnte. Eine wahre Leidensgeschichte hat dieses Projekt auch für die Bevölkerung, weil sie durch die Umstände, unter welchen es von Anfang an und bei der Fortführung behandelt worden ist, allmählich in eine Stimmung hineingearbeitet worden ist, die als eine glückliche keineswegs bezeichnet werden kann, eine Mißstimmung, eine Verbitterung gegen die Groß-Regierung, die uns vorhin aus den verschiedensten Vorgängen von unserem Freunde Wittum in so beweglichen Worten geschildert worden ist.

Es hat zu dieser Verbitterung auch eine gewisse Anzahl von Imponderabilien, von unwägbar kleinen Einzelthaten beigetragen, und die Summe von diesen Imponderabilien erzeugte schließlich die große allgemeine Gesamtstimmung. Solche Imponderabilien kann ein geschickter Diplomat in einem frühen Zeitpunkt verhindern, ebenso wie ein weniger geschickter Diplomat sie erzeugen kann. Nun ist ja vielleicht nicht aus Zufall, sondern aus Absicht gerade die Verwaltung unseres Eisenbahnwesens demjenigen Ministerium angegliedert, in welchem unsere badischen Diplomaten sitzen; aber wir erleben es und haben es auch bei der Reichsdiplomatie erlebt, daß sie schon manchmal den Moment verpaßt, Stimmungen, die in der Bevölkerung vorhanden waren, nicht ausgenutzt hat, um ihre Zwecke zu erreichen: so auch in dem vorliegenden Falle unsere badische Diplomatie, die Eisenbahndiplomatie.

Nachdem nun aber aus diesen Gründen die Verhältnisse so geworden sind, wie sie uns von den beiden Vorrednern geschildert wurden, war es eben die Sache der Budgetkommission, als des in der Volksvertretung maßgebenden Faktors, möglichst den verloren gegangenen Anschluß wieder zu erreichen. Die Budgetkommission kann es für sich in Anspruch nehmen, daß sie mit der eingehendsten Gründlichkeit die vorliegende sehr schwierige Frage geprüft hat. Das hat sie unter anderem auch dadurch an den Tag gelegt, daß sie sich an Ort und Stelle begeben hat, daß sie die Verhältnisse besichtigt und sich dort die nötigen Erklärungen hat geben lassen, um darauf ihre Meinung zu gründen. Sie ist aber noch weiter gegangen zu einem außerordentlichen Schritt: sie hat die Sachverständigen, die die Stadt zur Ausarbeitung des Gutachtens in Anspruch genommen hatte, selbst angehört, sich die nötigen Erläuterungen zu den Plänen und auch zu der Kostenberechnung geben lassen, um möglichst unparteiisch der Frage gegenüberzutreten. Sie hat damit auch Rücksicht getragen der großen Bedeutung der Stadt Pforzheim, wie sie vorhin in so schönen und beweglichen Worten von meinem Freunde Wittum uns wieder vor Augen geführt worden ist. Die Budgetkommission kann also für sich in Anspruch nehmen, daß sie in durchaus gründlicher Weise und von einem für die Interessen der Stadt Pforzheim durchaus wohlwollenden Standpunkt aus und völlig unparteiisch bei dieser Frage ihre Entscheidung getroffen hat. Ich möchte glauben, daß die große rhetorische Kraft, die mein Freund Wittum auch heute wieder an den Tag gelegt hat, und die Ausführungen des Herrn Kollegen Ged nicht in der Lage sind, eine so gewissenhaft vorbereitete Meinungsäußerung der Budgetkommission zu beseitigen; ich möchte auch glauben, daß dieses Haus durch diese beiden Reden nicht wird dahin gebracht werden können, über die Frage anders zu urteilen, als es die Budgetkommission getan hat.

Auch die Budgetkommission ist der Meinung, daß für den bisher bestandenen sogenannten Brettener Uebergang ein vollwertiger und in jeder Richtung erstklassiger Ersatz geschaffen werden muß. In welcher Weise dieser Ersatz stattfinden soll, das ist freilich gerade die Frage, um die der Streit sich dreht. Wenn ich nun meine eigenen Stimmungen, wie sie zu den verschiedenen Zeiten in der Behandlung dieses Projektes vorhanden waren, schildere, so glaube ich damit die Stimmungen sämtlicher oder wenigstens fast sämtlicher Mitglieder der Budgetkommission zu schildern. Ich will es offen sagen: ich bin von hier nach Pforzheim gefahren und in Pforzheim angekommen in einer hellen Oppositionsstimmung gegen das Projekt der Generaldirektion. Diese Stimmung hat angehalten, als uns vor dem Aufnahmegebäude erklärt wurde, was hier geschehen solle, nämlich die Tieferlegung, die Art und Weise, wie von diesem nieder gelegten Platz in die Unterführung hineingegangen werden müsse u. a. mehr. Die Stimmung hat angefangen, sich etwas zu wandeln, als wir an die Erbprinzenstraße kamen, um dort zu sehen, was mit Häusern geschehen müsse, die dort liegen. Ein vollständiger Wandel in meiner Stimmung ist dann eingetreten, als wir drüben waren auf der anderen Seite des Bahnhofes, dort auf jenem hochgelegenen Gelände, wo man die Stadt übersehen kann, wo man übersehen kann, daß die Ueberführung keine verlorene Steigung mit sich bringt, sondern gewissermaßen eben hinüberführt auf das Gelände der Zukunftsentwicklung der Stadt Pforzheim. Wenn man die Frage beurteilt lediglich vom Standpunkt der Altstadt aus, dann hat die Stadt Pforzheim mit ihren Gutachten recht; wenn man aber die Sache betrachtet vom Standpunkt der Neustadt Pforzheim in jenem historischen Viertel, das uns im Plane vorgezeigt worden ist, dann hat die Generaldirektion recht, und die Generaldirektion kann dieses Mal jenen weiten Blick für sich in Anspruch nehmen, der ihr in anderen Fragen so gar oft schon abgesprochen worden ist.

Es ist nicht richtig, wenn gesagt wird, daß die Stimmung in Pforzheim ganz allgemein für die Unterführung sei. Als wir dort in jenem schön gelegenen großen Garten des Handelsgärtners Hoheisen waren, da haben wir gehört, wie dieser Mann uns mitteilte, er sei für die Ueberführung (Abg. Eichhorn: Der Mann verkauft ja!). So geschieht sind wir auch gewesen, Herr Kollege Eichhorn! (Geisterkeit.) Wir sagten uns freilich, der Mann wird die Frage von einem ganz anderen Gesichtspunkte aus beurteilen, denn er wird sehr erhebliche wirtschaftliche Vorteile von dieser Ueberführung erhalten. Aber der Mann hat ja nicht allein Grundbesitz drüben, sondern es gibt noch sehr viele andere, die dort auch Grundbesitz haben; aber wir wollen von diesen Einzelinteressen ganz absehen, die sind hier in gar keiner Weise ausschlaggebend. Das steht fest: die Zukunft Pforzheims liegt dort in jener Gegend; das hat die Stadt Pforzheim durch die Inplanlegung für ihre Stadterweiterung selbst zum Ausdruck gebracht. Die schönsten und großartigsten Viertel werden in Zukunft dort entstehen — nicht nur, wie der Herr Kollege Geck gemeint hat, Villen, sondern auch wirtschaftliche Unternehmungen in weitem Maße. Wenn man dort oben steht, findet man, wie ich schon gesagt habe: die Höhe, die mit der Ueberführung erreicht wird, muß von demjenigen, der auf jenen Stadtteil hinüber will, unter allen Umständen erreicht werden. Er erreicht sie mit der Ueberführung auf einer bequemen, sachte ansteigenden Straße — durch die Unterführung würde er sie erreichen mittels einer kürzeren und stärkeren Steigung, nach Ueberwindung eines Schlupfes, eines Windfangs, der mit dieser Unterführung unter allen Umständen entstehen würde. Denn wir haben gehört: die Unterführung liegt in der herrschenden Windrichtung; auch dieses Moment sollte der Berücksichtigung wert gefunden

werden. Die Ueberführung führt gewissermaßen ebener Erde dort in jenes Viertel hinüber (Abg. Geck: Und wie ist es mit dem Wind?) Freies Licht, freie Luft, und kein Windfang wie bei der Unterführung.

Wenn ich nun bei der Beurteilung von diesem Gesichtspunkte ausgehe, so weiß ich wohl, daß eine ganze Summe von Einzelgründen untergeordneterer Art — finanzieller, technischer und auch wirtschaftlicher Art — für die Unterführung angeführt werden kann; denen sind aber dann wieder ebensovielen Gründe für die Ueberführung entgegenzuhalten.

Im ganzen habe ich, und hat mit mir die überwiegende Mehrheit der Budgetkommission die Ueberzeugung gewonnen, daß die Generaldirektion mit ihrem Projekt im Recht ist und daß dieses Projekt das bessere ist, gegenüber demjenigen Projekt, das die Stadt vorgelegt hat. Ich bin überzeugt, daß die Einwohner der Stadt Pforzheim, wenn sie erst einmal das Projekt ausgeführt vor sich sehen werden, und wenn eine gewisse Zeit darüber hingegangen ist, in welcher sich diese durch Imponderabilien erzeugte Verstimmung und Erbitterung gelegt haben wird, das einsehen werden. Insbesondere wird ein solcher Wandel in der Stimmung hervorgerufen werden, wenn, dem Antrage der Budgetkommission entsprechend, nach der Zusage, die die Großh. Regierung bereits abgegeben hat, für den Personenverkehr durch jene weit und groß angelegten Personenunterführungen, die auch für die Karrendurchfahrt bestimmt sind, in reicher Weise gesorgt werden wird, und namentlich, wenn bei dieser Gelegenheit die Großh. Regierung jenen alten, oft gehörten und dringenden Wunsch erfüllt: den Wunsch nach einem neuen, den Verhältnissen und der Bedeutung der Stadt Pforzheim in vollkommener Weise entsprechenden Aufnahmegebäude.

Daß die Verhältnisse in dem bestehenden Aufnahmehaus völlig unzureichend sind, haben wir an Ort und Stelle selbst gesehen. Und wenn wir gehört haben, welche rege Tätigkeit in den einzelnen Bureaus, namentlich in den Bureaus, wo Schalterbeamte sitzen, sich entfaltet, dann müssen wir der Stadt Pforzheim und auch den Beamten der Bahndirektion, die da ihres Amtes zu walten haben, zugeben, daß der Wunsch nach einem anderen, erweiterten Aufnahmegebäude durchaus gerechtfertigt ist.

Wenn dem entsprochen sein wird, dann wird wieder die alte, ruhige und vaterlandsfrohe Gesinnung in Pforzheim einkehren (Nachen bei den Sozialdemokraten), eine Gesinnung übrigens, die, wie ich glauben möchte, durchaus nicht in der Art, wie es manchmal geschildert wird, gelitten hat; denn diese vaterlandsfrohe Gesinnung hat sich bei verschiedenen Gelegenheiten in so reichem und schönem Maße gezeigt, daß sie durch derlei Einzelvorkommnisse wohl kaum ausgegilt werden kann (Zuruf des Abg. Eichhorn). Das ist meine Ueberzeugung. Und deshalb glaube ich, daß wir mit gutem Gewissen für das Projekt der Generaldirektion stimmen können.

Präsident Dr. Wilkens teilt mit, das ein Antrag eingekommen ist, unterzeichnet von den Abgg. Wittum, Geck und Eichhorn:

„Die Zweite Kammer wolle die in § 27 des Eisenbahnbaubudgets enthaltene vierte Teilforderung für die Bahnhofserweiterung in Pforzheim im Betrage von 500 000 M. mit der Maßgabe genehmigen, daß der Ersatz des sogenannten Brettener Uebergangs in Schienenhöhe nicht durch die von der Großh. Regierung vorgesehene Ueberführung, sondern durch eine Unterführung nach dem von den Herren Oberbaurat Haack in Karlsruhe und Eisenbahningenieur Gleim in Hamburg weiter ausgearbeiteten Neuzugsplane hergestellt werde.“

Der Antrag wurde in der Rede des Abg. Wittum bereits begründet.

In der Diskussion erhalten weiter das Wort:

Abg. Gergt (Zentr.): Nachdem der Herr Kollege Wittum den Verhandlungen der Budgetkommission in dieser für die Stadt Pforzheim so sehr wichtigen Frage beigewohnt hat, muß ich sagen, daß ich einigermaßen erstaunt gewesen bin über den Ton der Rede, mit der er die heutige Verhandlung eröffnet hat. Ich hatte mir vorgestellt, daß er nach dem Verlauf der Verhandlungen in der Budgetkommission und auch der Besprechung in Pforzheim an Ort und Stelle, heute geneigt wäre, den langen Streit durch eine versöhnliche Haltung auch seinerseits zum Abschluß zu bringen. Freilich muß ich dem Herrn Kollegen Wittum, wie dem Herrn Abg. Gek. zubilligen, daß sie hier die Meinung des Stadtrates und Bürgerausschusses Pforzheim vertreten müssen. Allein die Sachlage hat sich doch seit jenem Beschluß des Bürgerausschusses, auf den der Herr Kollege Wittum Bezug genommen hat, wesentlich geändert: er selbst hat darauf hingewiesen, daß inzwischen erfreuliche Konzessionen gemacht worden sind, und ich war befriedigt darüber, daß er wenigstens am Schluß seiner Rede noch ein Wort dafür gefunden hat, daß durchaus nicht, mindestens heute nicht mehr, jene gegen Pforzheim feindselige Stimmung herrscht, die er vorher noch als eine wesentliche Ursache des langjährigen Streites bezeichnet hatte.

Der Herr Kollege Wittum hat sich darauf berufen, daß in Pforzheim die allgemeine Stimmung gegen das Projekt der Regierung sei. Es ist vorhin schon von seinem Fraktionsgenossen Obkircher an eine Stimme in anderem Sinne erinnert worden, die wir in Pforzheim zu hören Gelegenheit hatten, und ich glaube meinerseits einen kleinen Zweifel gegen die Behauptung erheben zu dürfen, daß die Bevölkerung allgemein für das Projekt der Unterführung eingenommen sei, so wie es uns zuletzt vorgeführt worden ist.

Der Herr Kollege Wittum hat uns die lange Geschichte des Pforzheimer Bahnhofstreites, die er eine Leidensgeschichte nennt, wieder vorgeführt, wir haben sie ja auch gedruckt in den verschiedensten Variationen gelesen. Ich weiß nicht, ob es richtig ist, sie eine Leidensgeschichte der Stadt Pforzheim zu nennen, jedenfalls wäre sie es dann auch für die Eisenbahnverwaltung. Es ist der Kampf zweier verschiedener Standpunkte; und warum der eine mehr berechtigt sein soll als der andere, das kann doch nur entschieden werden nach dem Gewicht der Gründe, die jeder Teil für seine Stellungnahme anführen kann.

Der Herr Kollege Wittum hat zu meinem Bedauern ausgesprochen, daß die Stadt Pforzheim absolut nicht abgehen könne von ihrer Stellungnahme, und doch hat er nachher es wieder als fraglich bezeichnet, erstens für welches der beiden Projekte die besseren technischen Gründe sprechen, und zweitens wer in der sog. Selbstfrage Recht habe. Wenn die Stadt Pforzheim durch ihre Sachverständigen, die der Herr Abgeordnete Wittum mit Unrecht als Obergutachter bezeichnet hat, wirklich hätte nachweisen können, daß das Projekt der Unterführung so wie es zuletzt gestaltet wurde, in technischer Beziehung und in wirtschaftlicher Beziehung das Bessere sei, dann, aber nur dann hätte sie die Berechtigung, auf ihrem Standpunkt festzustehen und zu sagen: „Wir gehen absolut nicht davon ab.“ Aber dieser Nachweis ist den Sachverständigen der Stadt Pforzheim in keiner Weise gelungen. Und ich muß daran erinnern, daß doch nicht nur die technische Möglichkeit und technische Wichtigkeit des Straßenunterführungsprojekts und nicht nur die Frage des Kostenaufwandes in Betracht kommt, sondern

daß doch auch die Gestaltung der eigentlichen Eisenbahnanlage für die Stadt Pforzheim von größter Wichtigkeit ist.

Was die Frage der Unterführung betrifft, so ist von dem Herrn Vorredner schon darauf hingewiesen worden, wie es sehr wohl auch vom Standpunkt des Laien aus, ohne Rücksicht also auf die technische Seite der Frage, als das Richtige erscheinen kann, in der Weise vorzugehen, wie es in dem Projekt der Regierung geschieht. Ich muß es als ein Schlagwort bezeichnen, wenn man immer wieder sagt, es solle auf einen vorhandenen Berg noch ein weiterer Berg aufgetürmt werden. Das ist nicht der Fall. Der Herr Kollege Obkircher hat ganz richtig gesagt, wenn man von der Altstadt in die Neustadt kommen will, so muß man eben den zwischen beiden Stadtteilen vorhandenen Höhenunterschied überwinden. Die Aufgabe des Technikers besteht nun darin, die Ueberwindung des Höhenunterschiedes möglichst günstig für den Verkehr zu gestalten. Dieser Bedingung entspricht das Projekt der Regierung ohne Zweifel viel besser als das Projekt der Stadt Pforzheim; nämlich mit geringeren prozentualen Steigungen und ohne Gegengefälle, ohne sogenannte verlorene Steigungen. Es ist doch in die Augen springend, daß es für den Verkehr von der Altstadt mit dem nördlichen Stadtteil die beste Lösung ist, wenn man in einem Zug bis auf die zu ersteigende Höhe kommt und dann nahezu horizontal auf das Gelände der Neustadt hinüberkommen kann, günstiger also durch eine Unterführung, bei welcher man zunächst einen Teil der Höhe ersteigen, dann wieder abwärts gehen und wieder steigen muß; ich habe noch nie gehört, daß im Verkehr eine solche verlorene Steigung zu den Annehmlichkeiten gehört. Sie bedeutet einen Kraftverlust für alle, die von der einen Stadtseite auf die andere gehen oder fahren. Dabei kommen für die Ueberführung zweifellos noch eine ganze Anzahl von Nebenvorteilen in Betracht, die sie als die bessere Lösung erscheinen lassen. Man geht in der freien Luft, man hat immer die Ueberblick über den Weg, man ist nicht durch die mannigfachen Unannehmlichkeiten gestört, die in allen längeren Unterführungen nicht zu vermeiden sind. Wenn es sich nur um eine Unterführung unter 3 oder 4 Gleisen handelte, um eine Unterführung von 30 bis 40 Meter, dann könnte man über diese Unannehmlichkeiten hinweggehen, wenn nicht noch die verlorene Steigung dazu käme; wenn aber eine solche Unterführung über 100 Meter lang wird, dann treten die Unannehmlichkeiten bei deren Benützung in hohem Maße hervor. Ich glaube, die Stadt Pforzheim würde, wenn die Unterführung wirklich zur Herstellung gelangte, nachträglich es bitter bereuen, daß sie nicht die Ueberführung gewählt hat.

Der Herr Kollege Gek. hat gemeint, die Wasserableitung könne eine Schwierigkeit nicht bilden. Aber die Kanalisation kann nur so hergestellt werden, daß sie für den Ablauf des Wassers unter normalen Verhältnissen reichlich sorgt, nicht aber für außerordentliche Fälle, denn da würden die Kanaldimensionen viel zu groß. Die Schwierigkeit liegt auch nicht, wie der Herr Abg. Gek. gemeint hat, darin, daß etwa starker Wasserzudrang die Bahn gefährden könnte, sondern darin, daß es den Straßenverkehr hemmen und gefährden könnte. Bei plötzlichen, sehr starken Niederschlägen ist keine Kanalisation imstande, alles Wasser sofort abzuführen. Sie erleben deshalb auch bei besten Kanalisationseinrichtungen bei plötzlich niedergehenden Gewitterregen, daß Straßen vorübergehend überschwemmt werden. (Abg. Eichhorn: Sehr richtig!) Wenn nun aber im Straßenzug eine Einsenkung vorhanden ist, wie es bei dem Unterführungsprojekt der Fall wäre, dann fließt bei Platzregen das Wasser von beiden Seiten hier zusammen und bleibt so lange stehen, bis

im Kanal der Wasserspiegel sich wieder senkt und ein genügender Abfluß wieder stattfinden kann. Es ist daher nicht vermeidbar, daß in einer solchen Unterführung mit beiderseits in dieselbe fallender Straße dann und wann eine Ueberschwemmung eintreten wird, die den Verkehr stört, ja sehr gefährdet. Das ist gemeint gewesen, wenn an Ort und Stelle gesagt wurde, daß die Wasserableitung in einer solchen Unterführung Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten bereitet. Eine so lange Unterführung bleibt auch immer feucht, weil Licht und Luft nicht genügend Zutritt haben, namentlich das Sonnenlicht nicht eintreten kann. Diese Mängel haben auch die Sachverständigen der Stadt Pforzheim sehr wohl gekannt, und sie haben sich daher aufs Aeuzerste bemüht, die Länge der Unterführung tunlichst einzuschränken und sie noch durch Lichtschächte zu verbessern.

Damit komme ich auch auf die zweite, wie mir scheint, sehr wichtige Frage, die der Herr Kollege Wittum vergessen hat, nämlich zu der Frage: Wie hat sich die Eisenbahnanlage nach dem Projekt dieser Pforzheimer Sachverständigen gestaltet? Es ist an Ort und Stelle den Sachverständigen der Stadt Pforzheim nicht gelungen, zu entkräften, was in dieser Richtung gegen ihr Projekt eingewendet werden muß. Ich meine, die Stadt Pforzheim hätte doch selbst das größte Interesse daran, daß nicht nur die neuen Straßenanlagen, nicht nur die Verbindung von einem Stadtteil zum andern bei dieser Gelegenheit in möglichst vollkommener Weise ausgebildet werden, sondern daß namentlich auch die Eisenbahnanlagen selbst allen Bedürfnissen der Stadt Pforzheim entsprechen; und gerade die Stadt Pforzheim mußte sich mit Entschiedenheit dagegen wehren, wenn der Versuch gemacht werde, die Eisenbahnanlagen zugunsten der Straßenanlagen zu verschlechtern. Das ist aber durch das Projekt der Sachverständigen der Stadt Pforzheim in weitgehendem Maße geschehen, und ich halte es für sehr natürlich und pflichtgemäß, daß die Großh. Generaldirektion auf eine solche Schmälerung und Verschlechterung der Eisenbahnanlage, wie ihr in dem Unterführungsprojekt der Sachverständigen der Stadt Pforzheim zugemutet wird, nicht eingeht. Wenn die Generaldirektion auf so fehlerhafte Aenderungen ihres Projektes sich einlassen würde, dann, glaube ich, wäre man eher berechtigt, ihr das Vertrauen versagen, als wenn sie gegen die Vorliebe der Stadt Pforzheim für eine Unterführung sich ablehnend verhält. Auf die Einzelheiten, worin die Verschlechterung der Eisenbahnanlage im Projekt der Stadt Pforzheim besteht, kann ich hier natürlich nicht eingehen, da sie nur an der Hand der Pläne gezeigt werden können; aber im allgemeinen will ich doch einiges erwähnen, um zu zeigen, daß die Sachverständigen der Stadt Pforzheim nicht mit jener Gewissenhaftigkeit bezüglich der Eisenbahnanlage vorgegangen sind, die sie hätten beobachten müssen, wenn sie der Stadt Pforzheim wirklich ein in allen Hinsichten gutes Projekt vorlegen wollten. Die Einschränkung des ohnehin so knapp bemessenen Bahnplanums, die Zusammenrückung der Gleise in einer Weise, daß der Rangierverkehr und der übrige dienstliche Verkehr nicht mehr mit der notwendigen Sicherheit und in der richtigen Weise vor sich gehen kann, die Kürzung und Schmälerung der Bahnsteige, die Verschiebung der Treppen an das Bahnsteigende, die Gleisanlage an der Filguthalle mit einem Gefälle, welches überhaupt nicht zulässig ist, dann die Lichtöffnungen in der Unterführung, die nur gewonnen werden können durch Ausschaltung von notwendigen Gleisanlagen, alles das sind Dinge, die vollkommen unzulässig sind. Was die Tieflegung des Vorplatzes vor dem Aufnahmegebäude betrifft, so glaube ich, wenigstens die Herren, die damals in Pforzheim anwesend waren, haben sich davon überzeugt, daß eine solche Tief-

legung bestenfalls um 4 bis 5 Meter nicht im Interesse der Stadt Pforzheim gelegen sein kann; von den Hausbesitzern will ich dabei absehen, denn diese würden schon dafür sorgen, daß sie nicht zu Schaden kommen, und ich bin der Ansicht, daß die für Ankauf und Entschädigungen in dem Kostenvoranschlag eingelegte Summe nicht zu hoch gegriffen ist. Während der Zeit der Bauausführung, während der Tieflegung des Bahnhofplatzes und der Zufahrtstraßen würden sich große Schwierigkeiten und Verkehrshindernisse einstellen, welche mehrere Jahre ertragen werden müßten. Das ist wohl nicht überlegt worden, und ich glaube, die Bevölkerung der Stadt Pforzheim, namentlich Handel und Industrie würden mit dem Stadtrat vielleicht etwas anders sprechen, wenn einmal diese überaus mißlichen Zustände wirklich eintreten würden. Die Stadt Pforzheim, deren Bedeutung uns der Herr Kollege Wittum in vollständig beweiskräftiger Weise dargelegt hat, die kann sich ihrerseits nur dazu gratulieren, daß ihrem Verlangen von seiten der Großh. Regierung nicht nachgegeben worden ist. Es war, meine ich, kein ganz richtiges Verfahren, daß die Stadt Pforzheim Gutachten über Gutachten erhoben hat, um ihren Standpunkt in bezug auf eine einzige Frage des Wegüberganges so lange festhalten zu können. Ich glaube, einem günstigen Fortgang der Sache hat das nur geschadet; und wenn von der Stadt Pforzheim immer nur auf die verzögernde Haltung der Generaldirektion hingewiesen wird, so glaube ich, dem gegenüber doch auch darauf verweisen zu müssen, daß eben die Stadt Pforzheim, nachdem sie sich bereits einmal für die Ueberführung erklärt hatte, abermals und selbst dann noch nein gesagt hat, nachdem diejenigen Einrichtungen, die sie damals als Bedingung für ihre Zustimmung angegeben hatte, konzediert waren. Ich glaube, in jenem Zeitpunkt hätte die Stadt Pforzheim ihre weiteren Begütigungen einstellen und Frieden schließen sollen. Die Bedeutung der Stadt Pforzheim ist sicherlich eine sehr große, und nicht nur die Bürger der Stadt Pforzheim, sondern die ganze badische Bevölkerung, und vor allem auch der badische Landtag haben das größte Interesse daran, daß diese herrliche Blüte der Industrie der Stadt Pforzheim erhalten werde und immer weiter anwachse, und daß ihr alles dasjenige geboten werde, was zur besseren, zur bequemeren und günstigeren Abwicklung ihres Verkehrs notwendig ist. Aber das ist doch auch wieder nicht richtig, wenn man glaubt, die Eisenbahnverwaltung sei nur dazu da, nach Ansicht und Willen der Stadt Pforzheim unter Verzicht auf eigene Prüfung vorzugehen. Die Stadt Pforzheim braucht die Eisenbahnverwaltung, ohne deren Mitwirkung sie wohl nicht zu ihrer großartigen Entwicklung gelangt wäre. Es wäre deshalb wohl am Platze, daß von seiten der Stadt Pforzheim der Eisenbahnverwaltung mehr Vertrauen entgegengebracht würde. Ich bin der Meinung, daß, wenn das Projekt nun nach den Plänen der Eisenbahnverwaltung, die uns in der Budgetkommission vorlagen und mit den weiteren Zugaben, die die Großh. Regierung der Stadt Pforzheim bereits zugestanden hat, ausgeführt wird, dann die Stadt zufrieden sein kann und wird; und in der Ueberzeugung, daß, um diese Zufriedenheit zu erreichen, die Ausführung des Regierungsprojektes die richtigen Mittel bietet, bin ich dafür, daß der Kommissionsantrag angenommen wird. Wenn man sich ja davon überzeugen könnte, daß die Stadt Pforzheim wirklich mit ihren Vorschlägen eine im beiderseitigen Interesse bessere Lösung der Frage herbeiführen könnte, dann wäre die Sache anders. Ich glaube aber, wir sind in der Kommission mit Recht zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Großh. Regierung mit ihrem Projekt weitaus besser auch für die Interessen der Stadt Pforzheim sorgt, als es mit dem Projekt der Fall wäre, das die Stadt Pforzheim von ihren Sachverständigen hat aufstellen lassen.

Ich bitte Sie deshalb, nicht für den Antrag Wittum, sondern für den Kommissionsantrag zu stimmen.

Während der Rede des Abg. Hergt hat Vizepräsident Dr. Zehnter das Präsidium übernommen.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freiherr v. Marschall: So scharf sich auch bei der heute Ihnen zur Beschlussfassung vorliegenden Frage der künftigen Gestaltung der Bahnhofsanlagen in Pforzheim die Ansichten gegenüberstehen mögen, in einer Beziehung sind gewiß alle Mitglieder dieses Hohen Hauses einig, daß die Bahnhofsanlagen in dieser großen Industriestadt so bald wie irgend möglich einer Umgestaltung und Erweiterung unterzogen werden müssen, und daß insbesondere auch der schienenartige Übergang beseitigt werden muß. Weder die Großh. Regierung noch die Landstände sind in der Lage, noch länger die Verantwortung für die Gefahren zu tragen, die eine längere Fortdauer des jetzigen Zustandes in sich schließen würde.

Während in Pforzheim sich immer mehr die Ansicht herausgebildet hat, daß der Ersatz des schienenebenen Uebergangs im Bahnhof durch eine Unterführung gewonnen werden sollte, ist die Großh. Regierung unentwegt der Ansicht gewesen, daß er durch eine Ueberführung zu gewinnen sei, und daß auch nur eine Ueberführung im wahren Interesse der Stadt Pforzheim gelegen ist. Dabei war keineswegs nur der finanzielle Gesichtspunkt ausschließlich entscheidend, obgleich derselbe, zumal bei der gegenwärtigen Finanzlage und bei den außerordentlichen Anforderungen, welche die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in großen Städten gegenwärtig an die Regierung stellt, sehr wohl im Auge behalten werden muß. Es waren namentlich auch technische Gesichtspunkte, die die Großh. Regierung davon abhielten, mit einer Unterführung sich einverstanden zu erklären. Es ist ganz unrichtig, wenn behauptet worden ist, daß die Techniker der Generaldirektion allein diese Anschauung gehabt hätten. Es wurde sogar die Ansicht ausgesprochen, es sei immer der gleiche Referent gewesen, und darum habe man so eigensinnig auf dieser Anschauung beharrt. Ich muß dem gegenüber hervorheben, daß in dem Respekt sich eine Wandlung vollzogen hat, indem der sehr verdiente frühere technische Respekt für den Bahnhof Pforzheim vor noch nicht langer Zeit mit dem Tod abgegangen und ein anderer an seine Stelle getreten ist. Ich muß aber auch darauf besonders abheben, daß die Techniker der Generaldirektion in ihrer Ansicht durchaus nicht allein stehen. Der Herr Abg. Wittum hat auf ein Gutachten abgehoben, welches Herr Oberbaurat Baumeister, ein gewiegter Sachverständiger auf dem Gebiete der Gestaltung neuer Stadtanlagen und auch Eisenbahnanlagen, abgegeben hat. Er hat uns aber den Inhalt dieses Gutachtens nicht wieder vorgetragen. Ich erinnere Sie daran — es ist dies auch in dem Schreiben des Ministeriums an die Budgetkommission ausdrücklich hervorgehoben —, daß Oberbaurat Baumeister und Direktionsrat Jäger in Augsburg sich bereits unter dem 7. Juli 1900 für die Ueberführung ausgesprochen haben, und zwar unter Hinweis darauf, daß eine Unterführung nur unter Inanspruchnahme solcher Bahnhofsflächen möglich wäre, welche für die unbedingt notwendige Bahnhofserweiterung nicht entbehrt werden könnten, daß eine Straßenrampe auf die nördlich der Bahn in lebhafter Bebauung begriffenen Straßenzüge äußerst nachteilig einwirken würde, und daß sich auch auf der Seite der Altstadt trotz des außerordentlich hohen Kostenaufwandes keine entsprechende Ausfahrt gegen die Lindenstraße zu herstellen ließe; bei einer Ueberführung

dagegen erleide der Bebauungsplan keine Störung, die Verbindungsstraßen und die Steigungsverhältnisse der beiderseitigen Brückenrampen seien für den Ortsverkehr recht günstig, und eine verlorene Steigung bestehe lediglich für den Verkehr von der Altstadt nach der Güterstraße, nicht aber für den Verkehr, der sich aus der Altstadt in die Kronprinzenstraße und den nördlich davon liegenden Stadteil bewegt, weil Brückenbahn und Kronprinzenstraße beinahe gleich hoch liegen. So äußerte sich Oberbaurat Baumeister und Direktionsrat Jäger bereits im Jahre 1900, also vor sechs Jahren.

Aber auch sonst stehen die Techniker der Generaldirektion nicht allein. Sie haben schon wiederholt gehört, daß die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues und insbesondere der Vorstand derselben, Herr Geheimrat Konzell, dessen Ruf als Techniker weit über die Grenzen unseres engeren Vaterlandes, ja sogar unseres weiteren Vaterlandes hinausreicht, sich mit der größten Entschiedenheit gegen eine Unterführung ausgesprochen hat.

Die Schwierigkeiten, welche mit der von Herrn Ingenieur Gleim und Herrn Geh. Baurat Haas befürworteten Unterführung für den Bahnbetrieb und für die künftige Gestaltung der Bahnhofsanlagen verbunden wären, haben diese Herren nicht zu beseitigen vermocht. Wenn ich je etwa daran hätte zweifeln können, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung für jeden Zoll breit Gelände, wenn es sich um die Gestaltung der Bahnhofsanlagen in Pforzheim handelt, mit allen Mitteln kämpfen muß, so haben mich davon die Ausführungen des Herrn Abg. Wittum vollständig überzeugt. Der Verkehr ist ein so großer, ein so mächtiger, wir müssen eine bedeutende Ausgestaltung und Vergrößerung des Verkehrs voraussehen, daß wir alles tun müssen, was in unseren Kräften liegt, um bei den an sich sehr ungünstigen Terrainverhältnissen in Pforzheim den Bahnhof möglichst zu erweitern, um den Betrieb, der jetzt die dortigen Beamten ganz besonders in Anspruch nimmt und ihre Verantwortung ungemein belastet, tunlichst zu erleichtern. Wir würden dem Pforzheimer Verkehr nach meiner Ueberzeugung einen sehr schlechten Dienst erweisen, wenn wir auch nur die geringste Einschränkung der Pforzheimer Gleisanlagen, wenn wir auch nur eine geringe Schmälerung der dortigen Bahnsteiganlagen dulden würden. Das können wir nicht. Das wäre aber unbedingt notwendig, wenn wir die Unterführung zur Ausführung brächten.

Sie haben gehört, welche großen Bedenken auch der Disposition der Weichenanlagen nach den Plänen der Herren Gleim und Haas entgegenstehen. Die beiden genannten Herren verlangen eine Höherlegung des Pforzheimer Bahnhofs um 36 Zentimeter. Nun sagt man wieder, der Technik ist alles möglich. Bei einem auf einem größeren Bahnhof zu bewältigenden Betrieb, der so gestaltet ist, wie ihn Herr Wittum uns geschildert hat, da ist aber eine solche Hebung der Gleisanlage während des Betriebs absolut untunlich, und ich könnte die Verantwortung nie dafür übernehmen, daß sie während des Betriebs ausgeführt wird. Wir wären dann schuldig an jedem Menschenleben, an allen Schädigungen von Leben und Gesundheit, die etwa während einer solchen Höherlegung und während eines derartig erschwerten Betriebs vorkommen könnten. Auch aus diesem Grunde verbietet es sich, dem Projekt einer Unterführung näher zu treten.

Gestatten Sie mir aber auch, Sie noch auf einen ästhetischen Gesichtspunkt aufmerksam zu machen. Der jetzige Bahnhof bietet dank seiner hohen Lage einen prächtigen Ausblick und verschafft dem Pforzheim betretenden Fremden weithin einen überaus günstigen Eindruck. Ich meine, darauf sollte Pforzheim auch einen gewissen Wert legen; denn der erste Eindruck, den ein Fremder in einer Stadt

gewinnt, ist oftmals der entscheidende. Würde der Bahnhofplatz tiefer gelegt, dann würde der Pforzheim betretende Reisende ein eigentümliches Gefühl empfinden, wenn er auf den Bahnhofplatz heraustritt und nun nach allen Seiten Bückungen oder Hohlwege erblickt und nur durch drei Straßen hindurch nach der Stadt hinsehen kann.

Ich bin überzeugt, daß, wenn einmal die Entscheidung für die Ueberführung getroffen ist, allmählich auch wieder eine Beruhigung in Pforzheim eintreten wird, und daß unter den Einwohnern auch diejenigen Elemente wieder an Einfluß gewinnen werden, welche sich eigentlich jetzt schon mit dem Ueberführungsprojekt befreundet haben.

Technisch, das muß ich immer wieder erklären, ist ja vieles möglich, aber nie und nimmermehr darf man etwas ausführen, was bei einer mächtig aufblühenden Stadt eine Verschlechterung der bestehenden Betriebsverhältnisse auf ihrem Bahnhof zur Folge hat. Auch in dieser Hinsicht kann ich mich auf die beredten Ausführungen des Herrn Abg. Wittum berufen.

Ich ersuche also das Hohe Haus, dem Standpunkt seiner Budgetkommission beizutreten, welche mit großer Gründlichkeit und Objektivität die hier in Betracht kommenden Verhältnisse geprüft hat. Wenn das Haus diesem Antrag beitrifft, so wird es, davon bin ich überzeugt, einen Beschluß fassen, der sowohl den Interessen der Allgemeinheit, als den speziellen Interessen der Stadt Pforzheim in vollem Maße entspricht, einen Beschluß, den eine spätere Zeit in der Stadt Pforzheim selbst auch noch lebhaft begrüßen wird, wenn einmal, wie ich hoffe und wünsche, die Stadt sich noch weiter ausdehnt, und wenn auch nördlich des Bahnhofs ein schöner, prächtiger Stadtteil sich erhebt, für den eine günstige Verbindung eben nur durch eine Ueberführung zu erreichen ist.

Abg. **Gichhorn** (Soz.): Der Herr Minister hat eben das Versprechen abgegeben, daß sobald wie möglich mit der Ordnung der Bahnhofsverhältnisse in Pforzheim begonnen werden soll. Er hat mit einem gewissen Nachdruck, und ich muß anerkennen, mit einer gewissen Wärme von der Notwendigkeit der Ausdehnung der Bahnanlage in Pforzheim geredet. Aber ich bin so wenig an das Komplimentschneiden gegenüber der Regierung gewöhnt, daß man mir es wahrscheinlich auf der Regierungsbank auch nicht übel nehmen wird, wenn ich selbst diesem blühenden Versprechen der Regierung mit einer großen Dosis von Skeptizismus gegenüberstehe, wenn ich nicht glaube, daß jetzt sobald an den Ausbau des Pforzheimer Bahnhofes gegangen wird, und auch nicht glaube, daß, wenn der Bau einmal kommt, die weite große Ausdehnung der Anlage im Auge behalten wird. Die lange Geschichte der Entwicklung der Bahnhofsverhältnisse in Pforzheim, die der Herr Kollege Wittum vorgebracht hat, ist von ihm und anderen Rednern eine Leidensgeschichte genannt worden, und wer ist verantwortlich dafür, daß die Geschichte des Pforzheimer Bahnhofes eine Leidensgeschichte geworden ist? Niemand anders als die Großh. Regierung. Man hätte schon vor Jahrzehnten an den Erweiterungsbau gehen können, ehe die Dinge so brennend wurden, wie sie im Augenblick sind. Es ist gar kein Wort darüber zu verlieren, daß die Zustände in Pforzheim einfach unhaltbar geworden sind, unhaltbar, soweit der Personenverkehr in Frage kommt, und unhaltbar in bezug auf den Güterverkehr. Es mußte so weit kommen, daß von dem Personal Leute totgefahren wurden, ehe man mit größerem Eifer daran ging, die Verlegung des Güterbahnhofes und die Umgestaltung der dortigen Bahnhofsverhältnisse überhaupt zu erwägen.

Wenn Herr Kollege Wittum sagte, es sei heute nur noch dem Personal zu danken, daß dort nicht größere Unglücks-

fälle vorkommen und daß überhaupt der Verkehr aufrecht erhalten werden kann, und wenn er dem Personal gedankt hat, so schließen wir uns diesem Danke aus vollem Herzen an. Wir möchten nur wünschen, daß es nicht nur bei den Dankesworten bleibe, sondern daß zu dem Danke auch eine bessere Bezahlung, eine bessere Dotierung gerade dieser ungemein angestrengten Leute kommt.

Herr Kollege **Ged** hat, als von den Remunerationen an die Bauleiter die Rede war, darauf verwiesen, daß gerade bei solchen Umbauten das Betriebspersonal doppelt schwer angestrengt und belastet sei, und daß es viel notwendiger wäre, dem Betriebspersonal Remunerationen zu gewähren. Hier in Pforzheim, wo man anerkennen muß, daß die Verhältnisse unhaltbar sind, wäre es schon lange am Plage gewesen, Dienst- und Stellenzulagen an die Leute zu gewähren für die außergewöhnliche Anstrengung und Verantwortung, die sie zu tragen haben. Kein Mensch dankt es ihnen, wenn sie mit der größten Mühe den Betrieb aufrecht erhalten; und wenn einmal eine ihrer Kalkulationen dabei fehlschlägt und ein Unglück geschieht, so sind sie es, die sich dafür ins Gefängnis zu setzen haben, daß sie eine große Fahrlässigkeit der Regierung, die darin zu suchen ist, daß sie nicht früher an die Erweiterung gedacht hat, durch erhöhte Anstrengung auszugleichen suchten. Die Regierung stand diesen Verhältnissen in Pforzheim, deren Unhaltbarkeit eben von der Ministerbank zugegeben wurde, die Jahre her ziemlich gleichgültig gegenüber, sonst müßte die Sache schon viel weiter sein. Ich bin überzeugt: Wenn es feinerzeit jenen böshartigen Spatzvogel, der an den württembergischen Bahnhof die Worte schrieb: „Sie gut Württemberg alle Wege“, eingefallen wäre, diese Worte ins Badische überzusetzen an den badischen Bahnhof zu schreiben, die Regierung wäre nicht so feinfühlig gewesen und hätte an die Erweiterung des Bahnhofes gedacht, sie hätte in ihrer bekanntheit — ich will den Ausdruck lieber nicht gebrauchen und sagen: Gleichgültigkeit gegenüber den Volkswünschen ruhig die Dinge gehen lassen und höchstens nach dem Lächer gefahndet, um ihn der Bestrafung zuzuführen. Ein Blick in die Antwort der Großh. Regierung auf das Gleim-Gaahsche Gutachten zeigt uns schon, wie bei diesem Bahnhofsbau verfahren worden ist. Seit 1886, also seit jetzt 20 Jahren, schweben die Verhandlungen, das heißt, was man „Schweben der Verhandlungen“ nennt. Jahrelang ist überhaupt kein Finger gerührt worden in der Angelegenheit, sonst müßte man selbst bei dem etwas sehr gemäßigten Tempo, das unsere Eisenbahnverwaltung in allen ihren Maßnahmen einschlägt, wenigstens ein Stück vorwärts gekommen sein. Ich will nur ein paar Momente hier herausgreifen. Da hat z. B. am 27. Februar 1903 eine Enteisungstagsfahrt stattgefunden. Hierbei hat die Stadtverwaltung von Pforzheim ihren veränderten Standpunkt dargelegt, daß sie nicht mehr mit einer Ueberführung einverstanden sei, daß sie eine Unterführung haben wolle. Die Großh. Regierung hat bis zum 14. September 1904 gebraucht, um auf diese veränderte Sachlage eine Antwort zu geben. Was ist das für ein Verfahren? Das nennt man dann noch „in der Schweben bleiben“ mit Verhandlungen, die wegen eines Eisenbahnbaues geführt werden müssen!

Es wird an einer anderen Stelle weiter mitgeteilt, daß schon am 2. März 1904 eine Staatsministerialverfügung ergangen sei, wonach unbeschadet der Lösung der Frage des Brettener Ueberganges am Güterbahnhof gebaut werden soll. Dann wird einfach mitgeteilt: Bis zum heutigen Tage konnten diese Bauten noch nicht in Angriff genommen werden, weil der Rezipient im Ministerium des Innern für diese Sache gestorben ist! Glauben Sie, wenn jetzt plötzlich ein Minister stirbt, daß dann die badische Geschichte stille steht? Es ist wirklich unerhört, wenn un-

in einem Berichte mitgeteilt werden muß, daß, weil ein Beamter stirbt, man nicht mehr vorwärts kann! Ist denn bei uns in den Verwaltungsämtern alles auf einzelne Personen gestellt, liegt nicht das Material so klar und durchsichtig vor, daß sofort, wenn ein so bedauerlicher Fall eintritt, ein anderer Beamter eintreten kann, und nun denselben Gegenstand zu fördern in der Lage ist? Es ist also der Großh. Regierung der Vorwurf nicht zu erheben, daß sie die Sache außerordentlich verschleppt hat und daß sie die Schuld trifft, wenn in dieser langen Zeit nichts geschehen ist, wenn man gestehen muß: Die Frage befindet sich seit 20 Jahren „in der Schwebe“.

Nun will ich auch gerecht sein, wie ich es immer bin, und will zugestehen, daß die Stadtverwaltung in Pforzheim nicht ganz von Schuld freizusprechen ist. Die schwankende Haltung, die sie in der Frage eingenommen hat, hat zweifellos mit dazu beigetragen, daß die Sache etwas verzögert worden ist. Heute für die Ueberführung, später für die Unterführung — und der Herr Kollege Hergt hat diesen schwachen Punkt auch herausgefunden und hat die ganze Schuld auf die Stadtverwaltung Pforzheim abwälzen versucht. So liegen die Dinge aber doch nicht. Wenn die Stadtverwaltung in Pforzheim eine etwas schwankende Haltung eingenommen hat, dann liegt es daran, daß die Generaldirektion die Frage der Beseitigung des schienenenebenen Uebergangs nicht nach allen Seiten hin beleuchtet hat, daß die Großh. Regierung von vornherein ein Ueberführungsprojekt aufstellte und sagte: So, jetzt ist unsere Pflicht und Schuldigkeit getan, wir machen eine Ueberführung, und wenn das nicht paßt, der kann sehen, wie er sich damit abfindet! Und nun war die Stadtverwaltung Pforzheim gezwungen, sich Projekte ausarbeiten zu lassen, sich selber der Lösung der Frage anzunehmen, was die Pflicht der Generaldirektion gewesen wäre. Hätte man ursprünglich der Stadt Pforzheim ein Ueberführungs- und ein Unterführungsprojekt vorgelegt, und gesagt, diese beiden Möglichkeiten bestehen, um den schienenenebenen Uebergang zu beseitigen, ich bin keinen Augenblick im Zweifel: Wie später mit einer gewissen unaufhaltsamen Bewegung sich das Unterführungsprojekt in Pforzheim Bahn gebrochen hat, so würde man im ersten Augenblick damals schon gesagt haben: Wir sind für die Unterführung und nicht für die Ueberführung. Dann wäre erstens einmal die schwankende Haltung der Pforzheimer Stadtbehörde nicht vorgekommen, dann wäre weiterhin ein ganz erheblicher Zeitverlust vermieden gewesen. Die Großh. Regierung hat das aber nicht getan, sie hat bis zum heutigen Tage sich noch nicht daran gemacht, ein selbständiges Unterführungsprojekt auszuarbeiten. Was die Großh. Regierung jetzt vorlegt in dieser Denkschrift, die die Antwort auf das Gutachten Gleim-Haack ist, das ist eine Karrikatur eines solchen Unterführungsprojektes. Man polemisiert gegen ein Projekt, das von der Stadtverwaltung vorgelegt ist, und weil man sich in der Polemik gegen ein anderes Projekt befindet, so übertreibt man nach allen Richtungen, man muß die Schäden des angegriffenen Projektes so schwarz wie möglich malen und muß das Ueberführungsprojekt der Regierung so rosig wie möglich zeichnen. Das hat eben auch der Herr Minister getan. Er befindet sich da allerdings in Gesellschaft von Vertretern aus dem Hause, der Herren Kollegen Hergt und Obkircher. Die beiden Herren haben die Schwächen des Gleim-Haack'schen Projektes, die Einschnürung des Planums und dessen Höherlegung, herausgegriffen und nun lediglich gegen diese Schwächen scharf polemisiert. Ich erkläre ganz offen, die ganze Kammer hätte sich wahrscheinlich auf den Standpunkt gestellt: Soweit die Bahnanlage in Frage kommt, sollen der Großh. Regierung Vorschriften nicht gemacht werden, wir wollen ihr keine Vorschriften

machen über die Höhenlage des Bahnplanums; wenn sie erklärt, diese Höherlegung von 36 Zentimeter wird zu teuer, sie ist technisch schwer ausführbar, oder sie gefährdet die Sicherheit des Betriebes, gut, so lassen wir das Planum, wie es jetzt besteht; wenn die Regierung erklärt: Wir dürfen mit Rücksicht auf die Ausdehnung des Verkehrs in Pforzheim uns keine Einschnürung gestatten, müssen vielmehr darauf halten, daß wir freien Raum nach allen Seiten haben zur Verbreiterung, so bleibt es bei den bahntechnischen Forderungen, welche die Regierung aufstellt. Auf dieser Grundlage aber hätte die Großh. Regierung ein Unterführungsprojekt ausarbeiten sollen und nicht nur immer gegen Phantasiegebilde kämpfen, die sie sich selbst schafft, wie diese Einschnürung und Höherlegung, die auch für uns ausscheidet. Was hat z. B. diese Höherlegung weiter für eine Bedeutung, als daß man sowohl den Bahnhofsvorplatz als die Tunnelsohle um 36 Zentimeter abheben müßte? Man muß natürlich um 36 Zentimeter tiefer gehen, wenn man das Bahnplanum nicht heben will. Das geht nach der einen wie nach der anderen Richtung. Die Projektfertiger haben nur gemeint, es wird billiger, wenn man das Planum hebt. Das ist Ansichtssache, jedenfalls ist das kein Grund, den man in der Bekämpfung des Projektes jetzt noch bestehen lassen kann.

Wir wollen uns die beiden Projekte doch einmal ganz nüchtern und ganz kühl einander gegenüberhalten. Da steht auf der einen Seite das Regierungsprojekt. Die Schäden des Regierungsprojektes bestehen darin (trotz des Herrn Kollegen Hergt, der ja jenes Wort als Schlagwort bezeichnet hat, will ich es auch wieder anwenden), daß man eben auf den Berg noch einen Berg hinaufsteigt. Es bleibt dabei! Der Bahnhofsvorplatz in Pforzheim liegt hoch, er liegt auf einem erheblichen Berg, der für den Fuhrwerksverkehr sogar sehr empfindliche Schwierigkeiten darstellt, der schwere Opfer kostet durch die Steigung, die dort zu überwinden ist. Und wenn man nun zur Ueberführung kommt, also noch mehrere Meter weiter hinauf auf einen neuen Berg muß, dann heißt das eben für die Altstadt, die Südostseite, auf den Berg noch einen Berg setzen! Daran ist nicht zu rütteln. Und es bleibt auch die Tatsache bestehen, daß es sich hier um eine sogenannte verlorene Steigung handelt. Herr Kollege Hergt, es ist Ihnen nicht unbekannt geblieben (Sie haben die Sachlage ja mit angesehen), daß ein gut Teil der Nordstadt nach Springen zu schon bebaut ist. Für den Teil des bebauten Terrains, der nahe am Brettener Uebergang liegt, ist, wenn die Uebergangstraße zur Ueberführung gewonnen werden soll, wieder die Ueberwindung einer Steigung notwendig; wenn die Bewohner dieses Teiles also in die Altstadt wollen, müssen sie nach dem Uebergang hinauf, um auf der Südseite wieder hinab auf dieselbe Höhe zu fahren, auf der sie sich am Ausgangspunkt befanden. Für den Teil bleibt aber auch, wenn sie aus der Altstadt kommen und nach dem Nordteil gehen, diese Steigung eine verlorene, denn sie müssen auf der Südseite hinauf auf die Ueberführung, und wenn sie auch drüber ein gut Stück eben hinfahren, so müssen sie, vorausgesetzt, daß es sich eben um das Viertel handelt, das am Bahnhof liegt (Güterbahnhofstraße usw.), den Berg wieder hinunter. Da haben Sie also die verlorene Steigung (Zustimmungsrufer; Jura des Abg. Hergt). Das werde ich gleich noch darlegen, wie die Dinge bei der Unterführung liegen.

Es handelt sich also, Herr Kollege Hergt, nicht um ein Schlagwort, wenn man davon spricht, daß hier ein Berg auf einen Berg gesetzt werde, sondern es ist eine künstliche Erhöhung, die da gemacht wird und eine verlorene Steigung. Dazu kommt noch ein Verlust durch die Verschiebung des Uebergangs. Der Uebergang wird um fast 200 Meter nach dem Osten verlegt. Jetzt

befindet sich der Brettener Uebergang unmittelbar an der Eilgüterhalle, so dicht an den Bahnhofplatz herangedrängt, wie es überhaupt menschenmöglich ist. Nach dem Projekt der Herren Gleim u. Saab soll diese Unterführung noch weiter an den Bahnhofplatz herangedrängt werden; die Eilgüterhalle würde in Wegfall kommen u. der Uebergang würde die Bahnliesen schräg durchschneiden, wodurch eine weitere Ersparnis an Weg von ca. 30 bis 40 Meter für den ganzen Verkehr nach dem Norden erreicht wird.

Das Projekt der Großh. Regierung, die Ueberführung, will nun diesen Weg verlängern. Der Herr Kollege Hergt hat gerühmt, daß die Steigung „eine geringe“ ist. Ja, aber je geringer die Steigung, um so länger muß der Weg sein! Denn man muß eben immer eine gewisse Höhe hinauf, diese muß unbedingt herauskommen, und steigt man langsam, so muß die Anfahrtsrampe sehr lang sein. So haben wir also auch hier einen Verlust an Arbeitszeit und einen Verlust an Kraft: einen Verlust an Kraft infolge des Berges, der zu überwinden ist; einen Verlust an Zeit, weil die Straße der Ueberführung einen Umweg nach Osten zu macht.

Es kommt dazu, daß eine Entwertung der Grundstücke eintritt, die jetzt schon in dem bebauten Nordteil vorhanden sind. Die beiden großen Landstraßen von Bretten und Eisingen, sowie die im Bebauungsplan in Aussicht genommenen Straßen haben ihre natürliche Einmündung am Brettener Uebergang; zufolge der Verschiebung des Uebergangs um 200 Meter nach Osten hin wird nun dieser ganze Zentralpunkt des Verkehrs, der jetzt dort am Brettener Uebergang ist, verschoben, und die Grundstücksbesitzer, die aus Rücksicht auf den bequemen Verkehr dort hingebaut haben, werden ganz zweifellos geschädigt (Zurufe). Ich bin nicht der Anwalt jener Grundbesitzer und ich will auch nicht etwa die Interessen dieser Leute in außergewöhnlicher Weise wahrnehmen; aber wenn sich einmal der Verkehr in bestimmter Richtung bewegt, soll man ihn nicht, wenigstens nicht ohne Not, verlegen, und dadurch das ganze wirtschaftliche Bild wieder verschieben. Ich habe denselben Standpunkt eingenommen, als es sich um den Karlsruher Bahnhof handelte. Man soll den gewordenen Verhältnissen Rechnung tragen. Gerade Ihnen, die Sie sich so gern auf den „gewordenen, historischen Boden“ stellen, die Sie immer von den „gewordenen Verhältnissen“ reden, die man „respektieren“ müsse, gerade Ihnen sollte man das nicht erst zu sagen haben.

Den Nachteilen der Ueberführung steht ein einziger Vorteil gegenüber, ein Vorteil, der mir allerdings auch stark imponiert hat, als der Herr Vertreter der Großh. Generaldirektion in Pforzheim ihn mir zeigte; der Vorteil, daß die Ueberführung auf der Nordseite ein gut Stück in der Ebene hinführt, daß also nach der Höhe, die ziemlich schroff aufsteigt, eine schöne Anfahrtsrampe gegeben ist. Dieser Vorteil der Ueberführung bedeutet aber schließlich nichts weiter als eine teilweise Aufhebung der Schäden für den Verkehr, der sich in den neuen Stadtteil nach Osten hin bewegen wird — vielleicht auch für den ländlichen Fernverkehr, der über das Weichbild Pforzheims hinausgeht: sie haben die Steigung am Bahnhofplatz, und wenn die Steigung durch die Ueberführung überwunden ist, dann haben sie allerdings den Vorteil, daß sie in der Ebene fahren können, während beim Unterführungsprojekt die Dinge so liegen, daß im Norden eine stärkere Steigung zu nehmen ist, die freilich im Süden (am Bahnhofplatz) bei der Ausfahrt aus der Altstadt gespart wird.

Ich will nun die Vorteile des Gleim-Saab'schen Projektes einer kurzen Besprechung unterziehen. Zunächst ist der Hauptvorteil der, daß der Uebergang an der alten Stelle bleibt, ja daß der Uebergang sogar noch etwas

weiter an das Aufnahmegebäude herangerückt wird. Ein weiterer Vorteil ist die Tieferlegung des Bahnhofplatzes für den Verkehr, der aus der Altstadt, von der Bahnhof-Schloß- und Lindenstraße kommt. Für diesen Verkehr ist wirklich jeder Meter Steigung, den man ihm spart, ein außerordentlich wertvolles Geschenk. Die Steigung in dort eine so außergewöhnliche, wie man sie in wenigen Städten unseres badischen Landes findet, so schroff und steil steigen die Straßen vom Marktplatz aus an; nur die Lindenstraße steigt etwas weniger steil an. Kann man die starke Steigung dieser Zufahrtsstraßen zum Bahnhof etwas mindern, dadurch, daß man drei, vier Meter abträgt, dann gewähren wir dem ganzen Verkehr ein außerordentliches Vergünstigung, für die er ungemein dankbar sein wird. Für den Verkehr, der nach dem Nordteil geht, käme allerdings nördlich der Bahn eine stärkere Steigung im Betracht: Der Brettener Uebergang geht ja jetzt eben hin, und wenn er um ca. 4½ Meter verlegt würde, müßten diese wieder drüber eingeholt werden. Aber diese 4½ Meter, die Sie auf der Nordseite Steigung haben, sind nur der Ausgleich des Gewinns, den man auf der Südseite hat. Also von einem Verlust, einer verlorenen Steigung, kann keine Rede sein. Die verlorene Steigung existiert einzig und allein bei der Ueberführung. Das ist der zweite Vorteil, der bei der Unterführung vorhanden ist.

Es kommt dann hinzu, daß mit der Unterführung der Neubau eines Bahnhofgebäudes unbedingt verbunden sein muß. Wenn wir den Bahnhofplatz um 4½ Meter tiefer legen, müssen wir natürlich ein neues Aufnahmegebäude haben. Nun kommt die Regierung und bietet als Loosvogel für die Kammermehrheit, damit sie dem Unterführungsprojekt nicht zustimme, ein neues Aufnahmegebäude an. Das sieht aus wie eine Gefälligkeit, als ob die Regierung freiwillig gekommen wäre, um zu sagen: „Was wollt Ihr Pforzheimer, Ihr bekommt ein neues Aufnahmegebäude; haltet also nur Euren Mund und seid zufrieden damit, daß Ihr soviel bekommt.“ Das ist aber keine Politik. Das neue Aufnahmegebäude muß kommen, auch wenn alles bleibt, wie es jetzt ist, auch wenn der Brettener Uebergang in Schienenhöhe bleibt. Das ist also kein Ausgleich, keine Gegenleistung, dafür, daß die Kammermehrheit auf die Unterführung verzichtet.

Das neue Aufnahmegebäude muß kommen, wenn man an die Tieferlegung des Bahnhofplatzes geht. Damit wäre ein weiterer Vorteil verbunden. Legen wir nämlich das Bahnhofgebäude tiefer, so kommt das Gleisplanum höher. So sind alle modernen Bahnhöfe gebaut. Der Vorteil, den man hat, besteht darin, daß man unter dem Schienenplanum hingehen kann, daß die Schalteranlage tiefer liegt als das ganze Gleisplanum. Diesen Vorteil haben wir bei allen größeren Bahnhöfen, wie Eilmund, Straßburg, Frankfurt und bei den meisten Berliner Bahnhöfen; überall liegt das Planum höher als die Schalterhalle, und der Verkehr nach den Bahnsteigen liegt unter den Gleisen, auch der Gepäckverkehr, indem man, ohne durch Treppen behindert zu sein, mit dem Gepäck unter den Gleisen hinwegfährt. Ich brauche nicht Herrn nur an den Frankfurter Bahnhof zu erinnern, wie prächtig dort die Anlage arbeitet, indem die Gepäcktransportwagen versenkt und dann unter den Gleisen durchgehört werden, wo man sie ausladet. (Abgeordneter Pfeiffle: In Magdeburg auch!). Ganz richtig; das ist an den meisten neuen Bahnhöfen so.

Das wäre der weitere Vorteil. Der Nachteil, den man dem Gleim-Saab'schen Projekt vorwirft, daß es nur eine kleine Treppe als Zugang zu den Bahnsteigen vorstelle, wäre damit beseitigt. Denn die Treppe hätte nur Bedeutung für die Passagiere, die vom ersten Bahnsteig auf

wird. Ein anderer umsteigen, und auf die käme es nicht so
 während die Leute, die von der Straße kommen,
 ohne weiteres bequemen Zugang zu den Bahnsteigen hät-
 ten. Die Hochlegung der Gleise, die man anderswo hat, u.
 die wir am Karlsruher Bahnhof künstlich machen müssen,
 wenn er einmal gebaut wird, wäre dort ganz natürlich
 gegeben, sodaß zahlreiche Vorteile der Unterführung vor-
 handen sind, denen gegenüber die Nachteile, die das
 Projekt hat, nicht ins Gewicht fallen.

Als Nachteil bleibt eigentlich nichts weiteres übrig, als
 die Steigung im Norden, die selbstverständlich nicht aus
 der Welt zu schaffen ist, die aber wieder auf der Südseite
 spart wird; und es bleiben dann noch übrig die Argu-
 mente, die dahin geltend gemacht worden sind, daß die
 Unterführung ein sackartiges, licht- und luftarmes Tunnel
 sei. Auf der anderen Seite ist aber auch behauptet
 worden, es werde zu lustreich. Der Herr Kollege Ob-
 erster hat von einem Zugkanal gesprochen, von starken
 Windströmungen, die durch den Gang ziehen, da er in der
 Längsrichtung liege. Wenn man oben darüber geht, dann
 ist der Wind vielleicht noch stärker. Ich habe die Mei-
 nung, daß die einige Meter unter dem Boden liegende
 Unterführung im Winter wärmer und gegen Winde
 schützter sein wird als eine Ueberführung, die einige
 Meter über den Gleisen hinweggeht. Uebrig bleiben also
 noch der angeblich feuchte, finstere Schacht, die Gefahr
 des Hochwassers und, worauf ich später zu sprechen komme,
 die Kosten. Die Gefahr des Hochwassers hat der Herr
 Kollege Herget eigentlich schon selber widerlegt, indem er
 sagte, daß in allen Städten Ueberfluthungen an tief-
 gelegenen Stellen vorkommen. Das ist richtig, sie lassen
 sich nicht vermeiden. Ich habe aber das Vertrauen zu
 den Technikern, auch zu den Pforzheimer Tiefbaubeamten,
 daß sie die Kanalisation so machen werden, daß bei Wol-
 brüchen der Durchgang nicht allzu lange unpaffierbar
 wird.

Herr Sonjell wurde als Sachverständiger gegen
 das aufgeföhren. Auch er soll sich gegen die Unterfüh-
 rung ausgesprochen haben. Ich weiß wirklich nicht, in-
 fern der Herr Sonjell ein besonderer Sachverständiger
 der Bahnhofsbauteile wäre; es kann sich da doch
 um die Kanalisation gehandelt haben. Ob man aber
 diesem Zweck sich an den Direktor des Wasserbaues
 wenden müssen, das scheint mir nicht wenig not-
 wendig.

Ich glaube auch nicht daran, daß die Unterführung
 namentlich so finstern Schacht geben wird. Die Herren, die
 Planungen behaupten, vergessen, daß die Unterführung 16 Meter
 breit und 4½ Meter hoch werden soll. Das sind doch ganz
 erhebliche Dimensionen. Ich glaube auch nicht, daß die
 Anlagen schädliche nur auf Kosten der Gleisanlagen möglich
 sind. Nach den Zeichnungen, die wir erhalten haben,
 ist besonders auch nach den Zeichnungen der Großh.
 Regierung erstreckt sich die Bahnsteige bis zu der ge-
 wöhnlichen Unterführung, zumteil ginge die Unterführung
 noch unter ihnen hindurch. Man hat auch gesagt, daß an
 irgendeiner Stelle eine Licht- und Luftzuführung nicht
 möglich sei, weil dieser Bahnsteig für den Gilgut- und
 Schienenverkehr bestimmt sei und nicht befahren werden
 dürfe. Wenn aber sonst überall die Bahnsteige sich bis über
 die Unterführung erstrecken, ist es auch möglich, dem
 Durchgang Licht und Luft zuzuföhren. Die Bahnsteige
 sollen 300 Meter lang werden, auf diese Länge wird aber
 der Bahnhof nicht benützt. Wir haben doch Beispiele in
 anderen Bahnhöfen, wo die Bahnsteige stellenweise auch
 etwas eingeeignet sind. Haben wir es nicht in Karlsruhe
 auch, daß bei den Treppenaufgängen hüben und drüben
 einzelne Stellen sind? Wenn ein Zug kommt, geht man
 eben dort weg und wird die Beine nicht unter die Räder
 geföhren. Es geht also schon, man muß nur nicht die

Absicht haben, gegen ein bestimmtes Projekt zu polemisi-
 eren und es mit allen möglichen und unmöglichen Mit-
 teln zu Fall zu bringen suchen.

Nun kommen die Kosten. Die Großh. Regierung
 hat gemeint, das Haaf-Gleimsche Projekt koste 2 300 000
 Mark mehr als ihr Projekt. Die Differenz ist also er-
 heblich größer, als der Herr Kollege Beck angenommen
 hat. Der Kostenvoranschlag der Regierung basiert jedoch
 auf dem Projekt, das sie sich in der Absicht der Polemik
 gegen das Gleim-Haaf'sche Projekt zurecht gelegt hat.
 Wir haben, als wir den Pforzheimer Bahnhof besichtig-
 ten, überall Absteckungszeichen gesehen. Nun behauptet
 der Herr Abg. Oberster, daß dieser Rundgang und die
 Schnaugenscheinnahme auf die Budgetkommission einen
 verblüffenden Eindruck gemacht habe, daß sämtliche Sau-
 lusse zu Paulussen geworden seien; er selbst, einer der
 eifrigsten, der mit einer zorngeschwellten Brust gegen
 die Großh. Regierung herübergekommen sei, habe sich
 bald zu einer anderen Meinung bekehren müssen. Nein,
 so überzeugend war die Sachlage doch nicht; die Herren
 Techniker haben uns sofort gesagt: Lassen Sie sich nur
 nicht durch die Absteckungszeichen irre föhren, das ist nur
 — sie haben sich nicht so drastisch ausgedrückt — Hum-
 bug. Die Absteckung nimmt eine Tieferlegung um
 6 Meter an, und wir haben nur eine Tieferlegung um
 3½ Meter in Aussicht genommen. Es war eine Täu-
 schung für uns, die wir die Verhältnisse dort in Augen-
 schein nehmen wollten.

Ich meine nun, daß hier von beiden Seiten über-
 trieben worden ist: die Großh. Regierung hat über-
 trieben mit ihren 6 Metern, und die beiden Gutachter
 wollten ihr Projekt natürlich auch möglichst günstig dar-
 stellen, und sie haben auch einen Fehler gemacht, dadurch,
 daß sie in die Bahnbauborlage der Großh. Regierung
 eigenmächtig eingegriffen, daß sie das Bahnplanum ge-
 hoben, eine Einengung der Gleisanlagen befürwortet
 haben; das war eine Eigenmächtigkeit, die nicht gebilligt
 werden soll. Die Gutachter konnten sich überdies sagen,
 daß die Regierung sich gerade an solche Eingriffe in ihre
 Anlagen klammern würde, um das Projekt zu bekämpfen.
 Aber der Verzicht auf Hebung des Planums erklärt die
 große Differenz noch nicht. Es kommt dazu die Höhe
 der Unterführung. Die Gutachter haben angenommen,
 daß die Unterführung 4½ Meter hoch werden soll, und
 das ist nach ihrer und auch nach unserer Meinung aus-
 reichend. Die Großh. Regierung sagt, 5 Meter Höhe sind
 notwendig, oder gar 5,20 Meter, dadurch kommt eine wei-
 tere Differenz, und so gibt das dann die vielleicht unbe-
 absichtigte Täuschung, daß die Absteckungen mit 6 Meter
 rechnet. Hier zeigt sich wieder, welchen Fehler die
 Großh. Regierung gemacht hat, daß sie nicht selber ein
 Unterführungsprojekt vorgelegt hat, welches mit den
 Grenzen der Möglichkeit rechnet. Warum hat sie es hier
 an dem guten Willen fehlen lassen, und warum hat sie es
 nicht einmal mit der Unterführung versucht und ein
 Projekt ohne Uebertreibung vorgelegt, ohne die Absicht,
 gegen andere Ideen zu polemisieren? Dann wären auch
 diese Differenzen nicht vorgekommen in bezug auf die
 Kostenanschläge.

Ich meine, wenn eine Million mehr herauskommt, sa-
 gen wir selbst, anderthalb Millionen mehr herauskom-
 men, dann sollte das auch keine Rolle spielen. Was be-
 deutet eine Differenz von 1½ Millionen oder sogar von
 2 Millionen bei einem Verkehr, wie ihn die Stadt Pforz-
 heim hat? Ich meine, die Geldfrage müßte doch
 die allerletzte sein, die bei einer solchen Angelegenheit eine
 Rolle spielt. Ich darf wohl daran erinnern, wie man in
 sehr vielen Fällen, wenn es sich um eine große Stadt
 gehandelt hat, die Geldfrage mit einer gewissen Vornehm-
 heit als Nebensache betrachtet hat. Es war immer die

Notwendigkeit der Einrichtung, die entscheidend war, und man hat z. B. auch in Karlsruhe nicht darnach gefragt, ob nur 5 Millionen Kosten durch die großen Bauten entstehen, wie es ursprünglich war, oder 15 und 25, und schließlich 35 Millionen. Dann aber, wenn einmal ohne Rücksicht auf die Kosten der erste Versuch gemacht würde, das Projekt der Unterführung durchzuführen, dann glaube ich, ließen sich auch noch mancherlei Anstände mit Leichtigkeit beseitigen, die heute noch sehr groß und unlösbar erscheinen.

Wenn ich also so die beiden Projekte gegeneinander abwäge, so scheint mir schon vom Standpunkt des Laien aus die Unterführung doch den größten Vorteil zu bieten. Aber ich will mich auf mein Urteil gar nicht so sehr versteifen. Ich glaube gewiß, daß auch viele Gründe für die Ueberführung geltend gemacht werden können, und ich gebe weiter zu, daß man sich unter Umständen auch mit der Ueberführung abfinden würde, besonders die kommende Generation wird natürlich keine großen Schmerzen über die Sache empfinden, weil sie es gar nicht anders weiß. Die technische und praktische Abwägung ist also für mich nicht allein maßgebend; ich kann sogar noch weiter gehen und zugestehen, daß in dem Moment, als ich den Blick von der Gärtnerei an der Nordseite nach der alten Stadt hatte, daß es mir in diesem Moment auch schien, als ob diese Ueberführung tatsächlich ziemlich praktisch sei, und unter Umständen einer Unterführung ebenbürtig an die Seite gestellt werden könne. Aber wir müssen doch einen höheren Willen zu Rate ziehen, und dieser Wille ist meines Erachtens der Wille der Stadt Pforzheim. Das ist ein Faktor, mit dem man in erster Linie zu rechnen hat. Ich meine, das demokratische Gefühl müßte uns gebieten, in einer solchen Frage, in der ein ganzes Gemeinwesen, die ganze Bürgerschaft, die Stadtverwaltung in ihren beiden Körperschaften, bei der ein großer Kreis von Technikern und Architekten einmütig auf demselben Standpunkt stehen, dem Willen der Stadt Pforzheim nachzugehen, und die Unterführung zu bewilligen. Hier muß ich den Herrn Minister an sein Wort erinnern, das er hier ausgesprochen hat beim Bau des Karlsruher Bahnhof: Der einmütige Widerstand der Bürgerschaft hat uns veranlaßt und gezwungen, diese Haltung einzunehmen.

Hier in Pforzheim ist es dasselbe: der einmütige Widerstand der Bürgerschaft steht dem Ueberführungsprojekt entgegen, und ich bitte den Herrn Minister, hier auch zu erklären: der einmütige Widerstand der Bürgerschaft veranlaßt uns, das Ueberführungsprojekt aufzugeben, und einem Unterführungsprojekt zuzustimmen! An der technischen Ausführbarkeit zweifeln auch die Herren von der Generaldirektion nicht, wenigstens hat die Regierung nicht bestritten, daß ein Unterführungsprojekt technisch ausführbar ist. Und wenn ein Projekt technisch ausführbar ist, und wenn auf der einen Seite ihm der einmütige Willen der Bürgerschaft zur Seite steht, dann sollte man einfach diesem Willen der Bürgerschaft entgegenkommen und das Projekt ausführen. Das sogenannte Entgegenkommen der Regierung, mit dem das Zugeständnis von zwei Fußgängerunterführungen, ist kein Entgegenkommen. Eine Fußgängerunterführung nach der Luisenstraße hin hätte so wie so kommen müssen, und das Zugeständnis der zweiten Unterführung ist eben nur ein halbes Zugeständnis. Das neue Aufnahmegebäude, dieser Lockvogel, kann nicht maßgebend sein, weil das neue Aufnahmegebäude auch kommen müßte, wenn man an dem Bahnhof sonst gar nichts geändert hätte.

So liegen die Dinge, und nun bedauere ich nur, daß die Mehrheitsparteien im Hause es nicht fertig gebracht haben, eine andere Haltung in dieser Frage einzunehmen. Es handelt sich nicht um unsere persönlichen Wünsche, also

nicht darum, ob der eine oder andere Kollege, veranlaßt durch den Augenschein oder aus irgend welchen anderen Reigungen ein Ueberführungs- oder Unterführungsprojekt für zweckmäßiger hält. Sie sollten als Vertreter des Volkes den Volkswillen respektieren, und Sie sollten deswegen einfach diesem Unterführungsprojekt zustimmen, weil die Pforzheimer Bevölkerung es einmütig wünscht. Ich habe vorhin mit Erstaunen beobachtet, wie dem Herrn Kollegen Wittum für seine sehr nachdrücklichen und eingehenden Ausführungen lebhaftes Bravo von seinen Parteigenossen zugerufen worden ist, wie die Herren Kollegen seiner Fraktion hingingen, ihm die Hände schüttelten und ihm den Dank und ihre Anerkennung für seine Ausführungen ausgesprochen haben, und jetzt werden dieselben Herren gegen den Herrn Kollegen Wittum stimmen! Dieselben Herren werden sich jetzt gegen den Volkswillen wenden, der dort in Pforzheim, dessen Vertreter Herr Kollege Wittum mit ist, wenden.

Herr Kollege Wittum hat heute wieder, wie schon einmal, seinen Patriotismus gekündigt. Er hat gemeint: Wenn es so weitergeht, dann warne ich, der gute Patriot, Euch, dann wird in Pforzheim die Herrschaft des oppositionellen Geistes, des Radikalismus in die Breite gehen usw. Es war wohl auch nur ein Ausfluß dieser halb gekündigten patriotischen Gesinnung des Herrn Kollegen Wittum, als er gegen das badische Wappen polemisierte, das anstelle der Uhr gekommen ist. Sonst müßten Sie ja gerade aus Patriotismus begründen, daß überall an sichtbaren Stellen das badische Wappen angebracht wird, wo es möglichst weithin leuchtet . . . (Lebhafte Unruhe; Abg. Dr. Binz: Und das abends um 9 Uhr!) Ja, ja, und wenn es 9 Uhr ist, ich mußte mir schon gestatten, einige Ausführungen auch nach der Richtung hin zu machen.

Ich meine also, respektieren Sie den Volkswillen, dann wird dieser Radikalismus, der hier ja mit dem politischen Radikalismus gar nichts zu tun hat — es ist eine reine Lokalfrage, die in Parteienfragen nicht hineinspielt —, nicht eintreten. Inwieweit ist der Streit allerdings auch eine politische Frage, daß, wenn Sie die Stimmung des Volkes mißachten und darüber hinwegsehen, dann allerdings auch schließlich die Antwort der Bevölkerung nicht ausbleiben wird. Wenn Sie also nicht wollen, daß man mehr oder minder diese ganze Behandlung für Komödie halten soll, dann müssen Sie für den Antrag des Herrn Kollegen Wittum, den auch wir unterschrieben haben, stimmen.

Generaldirektor Geh. Rat Roth: Bei der vorgerückten Stunde will ich nur eine der Behauptungen des Herrn Abg. Eichhorn berichtigen. Nicht der Tod eines Technikers in der Generaldirektion hat, wie der Herr Abg. Eichhorn meint, die Verzögerung der Bauarbeiten seit der Staatsministerialentscheidung vom 2. März 1904 verursacht, sondern die Beachtung der gesetzlichen Vorschriften über das Enteignungsverfahren. Ich werde Ihnen das ziffernmäßig darlegen. Die Tagfahrt im Enteignungsverfahren fand statt vom 21. bis 25. Februar 1905, für einzelne Nachzügler am 31. Mai 1906. Der Feststellungsbescheid wurde der Eisenbahnverwaltung zugestellt am 9. Oktober 1905, für Nachzügler am 11. Juni 1906. Die Eisenbahnverwaltung gelangte in den Besitz des Hauptteils der Enteignungsfläche am 24. April 1906. Von diesem Tag an war es möglich, mit den Bauarbeiten zu beginnen. Sofort wurden die Erd-, Maurer-, Steinhauerarbeiten, die Herstellung der Straßen und Entwässerungen ausgeschrieben. Der Vergebungstermin war auf den 2. Juli 1906 gestellt. Der Zuschlag erfolgte vier Tage später, am 7. Juli 1906.

Sie wollen daraus ersehen, daß das Enteignungsgesetz die Schuld an der Verzögerung trägt, nicht die vermeintliche Untätigkeit der Bahnbaubeamten. Ich wüßte auch in der Tat nicht, warum die Baubeamten eine besondere Freude daran haben sollten, einen Bau immer hinauszuziehen. Der Tag, an dem sie mit dem Bauen beginnen dürfen, ist für sie ein Freudentag. Das haben die Herren, die in Pforzheim die Sache zu bearbeiten hatten, dadurch bewiesen, daß sie die Angebote über ein Objekt von 7—800 000 M., die sich von einer Reihe von Anbietern auf Hunderte von Positionen erstreckten, in vier Tagen rechnerisch geprüft und die Vorlage an die Generaldirektion gemacht haben, die ihrerseits telegrafisch den Zuschlag erteilte.

Die Diskussion wird geschlossen.

Zu seinem Antrag erhält das Schlußwort

Abg. Wittum (natl.): Es ist mir von den verschiedensten Seiten der dringende Wunsch ausgesprochen worden, im Hinblick auf die vorangeschrittene Zeit auf das Schlußwort zu verzichten oder, wenn ich das nicht tun will, mich wenigstens auf ein paar Worte zu beschränken. Ich will dem letzteren Ersuchen folgen. Ich habe mir für mein Schlußwort während der ganzen Verhandlungen noch eine ganze Anzahl Argumente, welche für die Unterführung und gegen die Unterführung sprechen, niederschreiben, um sie dann im Schlußwort vorzubringen. Inzwischen haben aber sowohl der Herr Kollege Seck als auch der Herr Kollege Eichhorn dieselben Argumente vorgetragen, und da ich nicht in das Geschlecht der Wiederkäufer gehöre, will ich das Vorgetragene nicht nochmals wiederholen.

Der Herr Eisenbahnminister hat erklärt, er könne die Verantwortung für die Sicherheit des Betriebs keinesfalls in Pforzheim nicht übernehmen, wenn eine Unterführung des Planums durch das Projekt der Herren Seck und Naab erfolge. Ich muß sagen: die Aeußerung hat eine gewisse Wirkung auch auf das Haus ausgeübt. Allein diese Einschränkung kann die Generaldirektion mit Leichtigkeit heitigen, indem sie die Unterführung einige Meter unterführt. Es haben in Pforzheim einige hervorragende Bürger sich auf die Reise gemacht, um in verschiedenen Städten solche Unterführungen auf ihre Güte und ihr Aussehen selber zu prüfen. Die beteiligten Herren haben ihren Bericht erstattet, wovon ich Ihnen eine Stelle zur Kenntnis geben will. Es heißt:

„Der Zentralbahnhof in Frankfurt, ein Bauwerk, auf welches man stolz ist, hat unter 51 Gleisen eine Unterführung von 261 1/2 m Länge mit einer Breite von 13 m und 4 m lichter Höhe. Die Gesamtkosten der Unterführung waren 623 913 M., also per laufendem Meter 2380 M. Die in den Jahren 1900 bis 1903 unter dem Zentralbahnhof in München zur Verbindung der neu- und Hafenstraße ohne jegliche Unterbrechung des Betriebes hergestellte Unterführung hat unter 26 Gleisen eine Länge von 213 m, eine Breite von 20 m und eine lichte Höhe von 4 m. Die Kosten der Unterführung als solche haben nach Mitteilung der ausführenden Firma 200 000 M., also per laufendem Meter 2350 M. betragen. Die Pforzheimer Unterführung nach dem Projekt Neuz hat eine Länge von ca. 114 m, eine Breite von 18 m und eine lichte Höhe von 4,5 m. Wie kann nun die Generaldirektion angesichts der Höhenverhältnisse in anderen Städten in Pforzheim 5 m Höhe verlangen?“

Es ist festgestellt worden, daß ein gewöhnlicher Landauer 2,10 m hoch ist, der höchste Möbelwagen am Plage 3,25 m, Heuwagen 3,80 bis 4 m. Man ersehe daraus, daß eine lichte Höhe von 4,5 m, wie sie die Gutachter vorschlagen, allen Anforderungen reichlich genügen.“

Vor einigen Tagen war ich mit dem Kollegen Franz in Bruchsal, um die dortige Unterführung zu besichtigen. Wir haben sie gemessen, die lichte Höhe beträgt 4,4 m. Dort ist auch eine Einsenkung von beiden Seiten. Bis jetzt ist aber noch kein Fall von Ueberschwemmung vorgekommen und die ganze Bevölkerung ist mit der Unterführung zufrieden. In Pforzheim ist eine geradezu ideale Vorfluth bei dem starken Gefäll vorhanden und bei einer guten Kanalisation kann nichts passieren. Ich bitte Sie wiederholt, meinem Antrag Ihre Zustimmung zu geben.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter der Kommission

Abg. Pfefferle (natl.): Verschiedene Redner haben die Stellung der Kommission eingehend präzisiert und kann ich darauf verweisen. Eines muß ich aber gegenüber den Ausführungen des Herrn Kollegen Wittum, der in zutreffender und eingehender Weise die große Bedeutung der Stadt Pforzheim hervorgehoben hat, ausdrücklich betonen, daß nämlich die Budgetkommission die Bedeutung der Stadt Pforzheim keineswegs unterschätzt hat und daß dieselbe diese Angelegenheit mit vollem Wohlwollen gegenüber der Stadt Pforzheim geprüft hat. Ich glaube auch, daß der Berichterstatter schon früher gezeigt hat, daß er ein warmes Interesse für die Bahnhofsverhältnisse der Stadt Pforzheim empfindet. Nicht finanzielle Bedenken waren es, die uns zu unserem Entschluß in erster Reihe geführt haben. Wenn es sich auch darum gehandelt hätte, selbst eine Million mehr auszugeben, so würden wir bei der wirtschaftlichen Bedeutung Pforzheims für unser Heimatland doch zugestimmt haben, wenn wir die Ueberzeugung gewonnen hätten, daß dies die beste Lösung der gestellten Frage gewesen wäre. Wir sind aber durch die Befichtigung der Anlage zu der gegenteiligen Ansicht gekommen, was Herr Kollege Obkircher in so zutreffender Weise betont hat. Deshalb sind wir zu dem Antrag gekommen, den wir gestellt haben.

Dann möchte ich noch darauf hinweisen, daß der Brettener Wegübergang zugleich die Verbindung der Kreisstraße zwischen der Stadt mit dem Landbezirk bildet. Wenn von Seiten des Herrn Abg. Eichhorn ausgesprochen worden ist, man solle doch die Wünsche der Bevölkerung hören, so möchte ich dem Herrn Vertreter des Landbezirks Pforzheim bemerken, daß das Gutachten der Sachverständigen der Stadt ausdrücklich hervorhebt, daß bezüglich dieser Straßenüberführung als Kreisweg der Vorschlag der Großh. Generaldirektion die beste Lösung der Frage sei.

Schließlich muß ich noch darauf hinweisen, daß wir in Betracht gezogen haben, daß die Stadtverwaltung in einem gewissen Zeitpunkt geneigt gewesen wäre, sich für die Ueberführung zu erklären, wenn die Großh. Regierung eine Unterführung für Fußgänger zu machen zugesagt hätte. Nun sollen sogar zwei Unterführungen für Fußgänger gemacht werden. Das jetzige Projekt ist also viel weitgehender. Wenn die Stadt schon geneigt war, damals einer Ueberführung zuzustimmen, so nehme ich an, daß die jetzige Vorlage, die wir anzunehmen bereit sind, mit den Erwartungen, die die Kommission daran geknüpft hat, und der Zusage der Großh. Regierung geeignet ist, die Interessen der Stadt Pforzheim aufs Beste zu wahren. Es wird nach meinen Dafürhalten so kommen, daß, sobald die Sache richtig ausgeführt sein wird, auch die Stadt Pforzheim befriedigt ist. Die Budgetkommission hat keine andere Absicht gehabt, als die Interessen der Stadt Pforzheim aufs Beste wahrzunehmen (Sehr richtig!). Ich möchte daher den Antrag stellen, den Antrag meines Freundes Wittum abzulehnen und die Anträge der Kommission anzunehmen

und damit zugleich die Petition des Stadtrats Pforzheim für erledigt zu erklären.

Zu einer persönlichen Bemerkung erhält das Wort

Abg. **Schhorn** (Soz.): Der Herr Kollege Pfefferle hat gemeint, ich hätte eigentlich als Vertreter des Landes für das Regierungsprojekt sprechen müssen, weil das Land ja davon Vorteile habe. Ich habe aber ausgeführt, daß die Landbevölkerung auf der einen Seite die Steigerung hat, die auf der andern Seite gespart wird. Das Projekt wird also für den Landbezirk kein Vorteil und kein Nachteil sein. Es sind aber meine Wähler auf dem Lande so uneigennützig, daß sie gern auch der Stadt Pforzheim etwas zutommen lassen wollen.

Auf Antrag des Abg. Dr. **Binz**, der mit allen gegen 15 Stimmen Annahme findet, wird die Abstimmung auf morgen verlagert und hier abgebrochen.

An die Stelle des Abg. Dr. **Schneider** tritt der Abg. Dr. **Blankenhorn** in die Budgetkommission.

Schluß der Sitzung kurz vor $\frac{1}{4}$ 10 Uhr. abends.

* **Karlsruhe**, 16. Juli. 126. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag, den 17. Juli 1906, vormittags $\frac{1}{2}$ 10 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Abstimmung über den Antrag der Abgg. Wittum und Geissen, sowie über die Anträge der Budgetkommission zu Titel III § 27 der Ausgabe des Eisenbahnbudgets — Pforzheim, Bahnhofserweiterung, IV. Teilforderung. — Berichterstatter: Abg. Pfefferle.
2. Beratung des mündlichen Berichts der Sonderkommission für den Gesetzentwurf, die Vereinigung der Gemeinden Beiertheim, Müppur und Hinthheim mit der Stadtgemeinde Karlsruhe betreffend (Drucksache Nr. 77). Berichterstatter: Abg. Dr. Binz.
3. Beratung der Berichte der Petitionskommission über
 - a. die Bitte der Frau Gertrud Hirschberg von Berlin, Aenderung der Gesetzgebung betreffs Freiheitsberaubung. Berichterstatter: Abg. Mohrhurst;
 - b. die Bitte der Gemeinde Weingarten um Beihilfe zur Errichtung einer Wasserversorgungsanlage. Berichterstatter: Abg. Frhr. v. Gleichenstein;
 - c. die Bitte der Rebente von Altschweier, Bühlerthal, Eienthal usw. um besseren Schutz des Affentaler Rotweins. Berichterstatter: Abg. Frhr. v. Gleichenstein.
 - d. die Bitte der Fuhrhalter Michael Braun Witwe in Mannheim um Gewährung einer Entschädigung für ein umgestandenes Pferd. Berichterstatter: Abg. Kräuter;
 - e. die Bitte der Vereine zur Wahrung der Interessen des Detailhandels in Karlsruhe und Mannheim um Aufhebung der Verordnung, das Verhängen der Schaufenster während des Hauptgottesdienstes an Sonn- und Feiertagen betr. Berichterstatter: Abg. Jhrig;

f. die Bitte des Vorstands des Vereins staatlich geprüfter Werkmeister und des Vereins staatlich geprüfter Tiefbaumeister, die Vorbildung der staatlich geprüften Werkmeister betr. Berichterstatter: Abg. Schmidt - Karlsruhe.

* **Karlsruhe**, 17. Juli. 127. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch, den 18. Juli 1906, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des mündlichen Berichts der Budgetkommission über den Nachtrag dem Spezialbudget des Ministeriums der Justiz, des Kultus und Unterrichts für 1906 u. 1907, Titel IX: Kultus — Titel X Ausgabe und Titel III Einnahme: Unterrichtsweisen II. J. Volksschulen. (Drucksache 71). Berichterstatter: Abg. Dr. Obkircher.
2. Beratung der Berichte der Petitionskommission über:
 - a. die Bitte der Stadtgemeinde Triberg um Gewährung eines Staatszuschusses zur Erbauung eines Kurhauses und einer Gewerbeausstellungshalle. Berichterstatter: Abg. Jhrenbach;
 - b. die Bitte von Gemeindevorwohnern von Durmersheim, Forchheim und Mörsh um Aufhebung einer Verordnung der Forstverwaltung. Berichterstatter: Abg. Gierich;
 - c. die Bitte der Gemeinden Berghausen und Weingarten, die Laubstreu betr. Berichterstatter: Abg. Dr. Schofer;
 - d. die Bitte der Fuhrhalter Michael Braun Witwe in Mannheim um Entschädigung für ein umgestandenes Pferd. Berichterstatter: Abg. Kräuter;
 - e. die Bitte der Vereine zur Wahrung der Interessen des Detailhandels in Karlsruhe und Mannheim um Aufhebung der Verordnung, das Verhängen der Schaufenster während des Hauptgottesdienstes an Sonn- und Feiertagen betr. Berichterstatter: Abg. Jhrig;
 - f. die Bitte des Vorstands des Vereins staatlich geprüfter Werkmeister und des Vereins staatlich geprüfter Tiefbaumeister, die Vorbildung der staatlich geprüften Werkmeister betr. Berichterstatter: Abg. Schmidt - Karlsruhe;
 - g. die Bitte des früheren Strafenwärters Peter Spothelfer in Oberschopfheim, um Erhöhung seines Ruhegehalts betr. Berichterstatter: Abg. Jhrig;
 - h. die Bitte des vormaligen Bureauassistenten J. F. Meischer in Freiburg um Erhöhung seines Ruhegehalts. Berichterstatter: Abg. Jhrig;
 - i. die Bitte des Nikolaus Duttlinger in Lembach, Amt Bann-dorf, um Rechtshilfe. Berichterstatter: Abg. Kramer;
 - k. die Bitte des Wilhelm Eppel in Limbach um Rechtshilfe. Berichterstatter: Abg. Mehr-Lahr;
 - l. die Bitte des Karl Feiler in Mannheim um Rechtschutz. Berichterstatter: Abg. Mehr-Lahr.

* **Karlsruhe**, 17. Juli. 30. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch, den 18. Juli 1906, vormittags $\frac{1}{2}$ 10 Uhr:

1. Anzeige neuer Einläufe.
2. Beratung des Gesetzentwurfs, die Erbauung einer schmal-spurigen Nebenbahn von Kastalt nach Schwarzbach betreffend. Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Sander.
3. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbauwes (Hauptabteilung VIII) für die Jahre 1906 und 1907. Berichterstatter: Geheimerat Gonsell.