

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906**

247 (23.7.1906) Badischer Landtag. Erste Kammer. 30. öffentliche Sitzung

Badischer Landtag.

Erste Kammer.

30. öffentliche Sitzung

am Mittwoch den 18. Juli 1906.

Vormittagsitzung.

Unter dem Vorsitz des II. Vizepräsidenten, Geh. Rat Dr. Bürklin.

Tagesordnung:

- 1. Anzeige neuer Einläufe.
2. Beratung des Gesetzentwurfs, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Raftatt nach Schwarzach betr. Bericht-erstatler: Geheimrat Kommerzienrat Sander.
3. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues (Hauptabteilung VIII) für die Jahre 1906 und 1907. Bericht-erstatler: Geheimrat Bonjeff.

Am Regierungstisch: Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Freiherr von Marschall, Generaldirektor Geh. Rat Roth, Ministerialdirektor Schulz, Baudirektor Basmer.

Der Vizepräsident Dr. Bürklin eröffnet die Sitzung um halb 10 Uhr.

Es sind folgende Mitteilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer eingekommen:

- a. über die Annahme des Gesetzentwurfs, die Fürsorge für Gemeinde- und Körperschaftsbeamte betreffend, nach den Anträgen der hierfür eingesetzten Sonderkommission;
b. über die Annahme des Gesetzentwurfs, die Rechtsverhältnisse des Sanitätspersonals (Arzteordnung) betreffend; nach den Anträgen der Kommission bzw. hinsichtlich des § 66 nach den Anträgen der Abgg. Zehnter und Genossen;
c. über die Annahme der seinerzeit zurückgestellten Position unter § 27 des Spezialbudgets des Eisenbahnbaues für die Jahre 1906 und 1907: „Forzheim, Bahnhofserweiterung, IV. Teilforderung“;
d. über die Annahme der beiden Positionen im Nachtrag zum Spezialbudget des Großh. Ministeriums des Innern (Anforderung für statistische Bearbeitungen unter Titel XIV B §§ 1 und 2 mit zusammen 15 000 M.

Ueber den Gesetzentwurf, die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Raftatt nach Schwarzach betr., berichtet zunächst

Geh. Kommerzienrat Sander: Seit Jahren, erstmals im Jahre 1894, wurden dem Landtag Petitionen eingereicht, welche die Fortführung der Staatsbahn von Raftatt nach Kehl bezweckten. Im Jahre 1902 kam eine solche Petition sowohl an die Zweite Kammer, wie an die Erste Kammer mit dem Antrag, eine Vollbahn von Raftatt nach Kehl bzw. Offenburg zu bauen. Diese Petition wurde von der Hohen Zweiten Kammer der Großh. Regierung empfehlend, von der Ersten Kammer zur Kenntnisnahme überwiesen. Im Jahre 1904 wurde wiederum eine Petition an die Hohe Zweite Kammer eingereicht, aber schon in der Kommissionsberatung erklärte die Großh. Regierung, daß die Petition an und für sich keinen Zweck habe; sie bleibe auf ihrem ablehnenden Standpunkt stehen, da sie der Meinung sei, daß diese Bahn einen nennenswerten Verkehr nicht bringen werde und auch einzelne Orte, die von dieser Linie berührt werden sollen, bereits an einer Nebenbahn liegen; es wäre richtiger, wenn die Petenten sich um den Bau einer Nebenbahn von Raftatt nach Schwarzach anschließend an die Linie Kehl-Bühl bemühen würden. Die bittenden Gemeinden haben sich daraufhin, weil sie möglichst bald in den Besitz einer Bahn kommen wollten, mit der Straßburger Straßenbahngesellschaft, die den Bau und den Betrieb der Linie Kehl-Bühl hat, ins Benehmen gesetzt. Die Straßburger Straßenbahngesellschaft war bereit unter der Voraussetzung, daß die Großh. Regierung einen Subventionsbeitrag gibt, den Bau dieser Linie zu übernehmen, vorausgesetzt, daß das Gelände frei von den Interessenten zur Verfügung gestellt, daß ein einmaliger unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Betrag von 500 000 M. gegeben und eine Zinsgarantie von 4 1/2 Proz. für das aufgewendete Baukapital von dem Tag der Eröffnung an gerechnet auf die Dauer von 10 Jahren gegeben werde. Die Linie, um die es sich handelt, hat eine Länge von 19,5 Kilometer. Das Baukapital war veranschlagt auf 1 340 000 M., darunter 164 000 M. für Geländeerwerb. Nachdem nun die betreffenden Gemeinden sich mit den genannten Bedingungen einverstanden erklärt haben, hat die Großh. Regierung

Vertical text on the left margin, including page numbers and names like 'B. 791', 'B. 746', 'B. 776', 'B. 747', 'B. 772', 'B. 792'.

nummehr einen Gesetzentwurf der Hohen Zweiten Kammer über die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Raftatt nach Schwarzach überreicht.

Die Hohe Zweite Kammer hat in ihrer Sitzung vom 25. Mai dieses Gesetz beraten. In dieser Sitzung haben die Abgeordneten Obkircher, Sängler und Nebmann den Antrag gestellt, man möge diesen Gesetzentwurf an die Kommission zurückweisen, damit die Kommission beraten könne, ob es nicht richtiger wäre, daß der Staat an Stelle der vorgeschlagenen schmalspurigen Nebenbahn, eine normalspurige Staatsbahn baue. Die Hohe Zweite Kammer hat diesen Antrag angenommen und es wurde demzufolge dieser Gesetzentwurf an die Kommission zurückverwiesen.

Nach zwei Richtungen hin trat bei den Verhandlungen in der Kommission und im Plenum volle Einmütigkeit hervor. Der Wunsch der betreffenden Gemeinden südlich von Raftatt auf möglichst raschen Anschluß an den Bahnverkehr wurde als durchaus berechtigt anerkannt. Ebenso einmütig war man in der Abneigung gegen Erstellung weiterer Privatbahnen und in dem Wunsche, die Großh. Regierung möge den Bau der vorgeschlagenen Bahn selbst übernehmen. Der Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten gab die bedeutungsvolle Erklärung ab, noch im Jahre 1902 habe die Zweite Kammer bei der Beratung der Eisenbahnpetitionen sich nicht für das reine Staatsbahnsystem, sondern für das gemischte System ausgesprochen. Jetzt habe sich eine Wandlung in den Anschauungen dieses Hohen Hauses vollzogen und er stehe nicht an, hier zu erklären, daß die Regierung dieser Wandlung der Anschauungen Rechnung tragen werde. Dieser hoch erfreulichen Erklärung wurde aber noch hinzugefügt, heute sei dazu eine Gelegenheit noch nicht gegeben. Die Tatsache, daß eine von der Straßburger Straßenbahngesellschaft gebaute und betriebene Nebenbahn von Bühl über Schwarzach nach Kehl nun einmal bestehe, sei heute nicht aus der Welt zu schaffen. Der Verkehr auf der Hauptbahn zwischen Raftatt und Offenbourg sei noch steigerungsfähig. Der gegenwärtige Moment, in dem die Rheinregulierung zur Ausführung gebracht werden solle, sei nicht geeignet für die Erstellung einer weiteren Vollbahn, denn es lasse sich leider nicht verkennen, daß nach Vollendung der Rheinregulierung eine große Menge von Massengütern unserer Hauptbahn entzogen werde. Außerdem sei in Betracht zu ziehen, daß durch die Vereinbarung zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen wegen Beseitigung der Umleitung auf dem Gebiete des Güterverkehrs auch unsere Hauptbahn entlastet worden sei und daß größere Transporte der Bahn von Raftatt über Röschwoog nach Straßburg zugewiesen werden mußten. Aus allen diesen Gründen könne die Regierung der Frage der Erbauung einer Staatsbahn Raftatt-Schwarzach nicht näher treten und, falls das die Kammer beschließen würde, so würde es nur die Wirkung haben, daß die Erfüllung der berechtigten Wünsche der Landesgegend bei Raftatt und Kehl erheblich in die Ferne gerückt werde.

Nach dieser Erklärung wurde in der Plenarsitzung der Zweiten Kammer vom 6. Juli der Gesetzentwurf unverändert angenommen. In diesem Gesetzentwurf sind die Bedingungen der Vergebung des Bahnbaues im einzelnen aufgeführt. Die Straßburger Straßenbahngesellschaft hat im ganzen einen Beitrag von 500 000 Mark erbeten; von diesen 500 000 Mark haben die beteiligten Gemeinden sich zu einem Zuschuß von 100 000 Mark bereit erklärt; der Kreis hat die Zusicherung erteilt ebenfalls 10 000 M. zu übernehmen. Die restlichen 390 000 Mark sollen durch einen Subventionsbeitrag der Großh.

Regierung gedeckt werden. Hiernach entfällt für Kilometer Bahnlänge 20 000 M. An und für sich sind andere Linien ist dies ein ziemlich hoher Betrag; aber nach den Erhebungen, welche die Gr. Regierung bei der Straßburger Straßenbahngesellschaft bezüglich der Rentabilität der naheliegenden Linie Kehl—Ottenheim—Offenbourg gemacht hat, wird auf längere Zeit keine höhere Rente als sich ergeben. Die so wichtige Frage der Umänderung des gemischten Systems in das reine Staatsbahnsystem hat Ihre Kommission in Anbetracht der kurzen Zeit, die der Landtag zu seinen Arbeiten noch nicht näher geprüft; sie ist der Meinung daß diese wichtige Frage den nächsten Landtag beschäftigen müsse. Es ist um so mehr dieser Ansicht, weil im vorliegenden Gesetzentwurf gerade das seitherige System beibehalten werden soll, da tatsächlich diese Linie sich nicht zum Staatsbahnbetrieb eignet.

Aus allen diesen Gründen stellt Ihre Kommission den Antrag:

„Hohe Erste Kammer wolle den Gesetzentwurf die Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn von Raftatt nach Schwarzach betreffend, annehmen und in abgeklärter Form darüber beraten.“

Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Ueber das Spezialbudget des Eisenbahnbaues (Hauptabteilung VIII) für die Jahre 1906 und 1907 berichtet alsdann:

Geheimerat **Honfeli**: Der in der Budgetkommission festgestellte und gedruckte Bericht ist so ausführlich gehalten, daß ich in meinen mündlichen Ausführungen mich kurz fassen kann.

Der Bericht gibt im Eingang Zahlen und Zahlengleichungen im Anschluß an den Bericht für die Budgetperiode 1904/05. Ich glaube, diese Zahlen hier nicht zu führen zu sollen, zumal sie, nachdem der Nachtrag zum Eisenbahnbaubudget erschienen ist, nicht mehr ganz zutreffend sind. Gern hätte Ihre Kommission wie auch im vorigen Landtag Budget und Budgetnachtrag in einem Bericht behandelt, das war aber nach dem Vorgehen im anderen Hohen Hause nicht möglich; es konnte mit der Bearbeitung dieses Berichts, mit seiner Festschließung und seiner Drucklegung nicht zugewartet werden bis auch im anderen Hohen Hause das Nachtragsbudget erledigt war.

Bei der Beratung des Eisenbahnbaubudgets liegt es nahe, einen Blick auf den Zustand unserer Eisenbahnen zu werfen und was wir da sehen, ist durchaus erfreulich. Unsere Staatsbahnen können in ihrer Anlage in ihren Bauwerken, namentlich auch im Zustand des Oberbaues, den man bei der Fahrt in den D-Mitteln wahrnimmt, oder vielmehr nicht wahrnimmt — das ist ja das beste Lob — und auch in ihren Bahnhöfen und deren Einrichtungen jede berechnete Kritik aushalten. Es ist bei uns vieles zweifellos besser als in anderen deutschen Bahnen, von manchen Bahnen im Ausland gar nicht zu reden. Das ist vornehmlich das Verdienst der bei unseren Staatsbahnen tätigen Bau- und Maschineningenieuren und Architekten. Ihre technischen Leistungen verdienen die uneingeschränkte Anerkennung. Aber es muß hier etwas zum Ausdruck bringen, was ich schon vor zwei Jahre an dieser Stelle angedeutet habe. Die Mitglieder einer Verwaltung, einer Staatsindustrie haben diese technischen Beamten Pflichten und sie haben Gesichtspunkte zu beachten, die eigentlich nicht mehr auf technischem Gebiete liegen. Das schönste Bauwerk ist verfehlt wenn es dem Zweck nicht genügt. So wird man auch

den Bau nicht als vollkommen bezeichnen dürfen, der weit über das hinausgeht, was Zweck ist. Ich möchte deshalb meinen geehrten Herren Fachgenossen bei der Eisenbahn ans Herz legen, sie mögen sich stets vor Augen halten, daß die Technik der Wirtschaft zu dienen hat und daß diese verstehen muß, sich gegebenenfalls nach der Dede zu strecken.

Der Umstand, daß in dem Budget für Staatsbeiträge zu Lokal- und Nebenbahnen nichts und für neue Bahnen erheblich weniger als in früheren Budgetperioden vorgesehen ist (richtiger vorgebracht —), hat in der Zweiten Kammer längere Erörterungen hervorgerufen und zu der Resolution geführt, es mögen in den kommenden fünf Budgetperioden für neue Staatsbahnen und Privatbahnen je fünf Millionen in Ausgabe vorgesehen werden. Ihre Kommission war mit der Stellung, die die Großh. Regierung in dieser Sache eingenommen hat, vollkommen einverstanden und sie hat keine Veranlassung, dem Hohen Hause eine Beschlusfassung in diesem Punkt vorzuschlagen. Auch Ihre Budgetkommission steht auf dem Standpunkt, daß die stetige Fortentwicklung des Eisenbahnwesens im wirtschaftlichen Interesse des Landes gelegen sei, und da ist bei dem Stand unserer Eisenbahnschuld allerdings mißlich, daß die bestehenden Bahnen und insbesondere die größeren Bahnhofbauten so gewaltige Summen verschlingen. Den Anforderungen für große Bahnhöfe steht Ihre Budgetkommission mit einem hochgradigen Unbehagen gegenüber, das hervorgerufen worden ist durch die in den Anschauungen der Großh. Eisenbahnverwaltung wiederholt eingetretene Änderungen über das, was notwendig und gut ist. Die Vorgeschichte der großen Bahnhöfe läßt das überall erkennen; von Budgetperiode zu Budgetperiode erhöhen sich die Angaben über den Kostenaufwand und dabei geht es wegen der verfrühten Anforderung — ohne Pläne und Kostenüberschlag — mit dem Vollzug nicht recht vorwärts. Je länger die Eisenbahnverwaltung mit einem Projekt sich beschäftigt, um so teurer wird es; die Anlagen weiten sich aus, die Kostenschätzungen erhöhen sich. Soll man da das Vertrauen haben, daß das, was heute verlangt wird, wirklich notwendig ist, soll man das Vertrauen haben, daß das, was heute verlangt wird, nicht in wenigen Jahren schon, ja bevor der Bau in Angriff genommen ist, wieder als unzulänglich bezeichnet wird. Vor acht Tagen habe ich in diesem Hohen Hause bei Gelegenheit der Beratung der Nachweisungen über die Fortführung des Eisenbahnbaues dargelegt, daß viele der dort besprochenen Budgetanforderungen in der vorgesehenen Zeit nicht zum Vollzug kommen konnten. Bei den dadurch entstandenen großen Kreditresten, bei der Unsicherheit der Kostangaben für die teuersten Anlagen und bei den von Budgetperiode zu Budgetperiode eintretenden Steigerungen der Anforderungen hat das ganze Eisenbahnbudget in der jüngeren Zeit, ich möchte sagen, ein schwammiges Gefüge angenommen; eine Entfettung wäre da gesund, damit der solide Knochenbau, der ja da ist, wieder mehr hervortritt, und daß die Sehnen und Muskeln sich wieder straffer spannen. Ein Bestreben in diesem Sinne, es wäre unrecht, das nicht zu sagen, ist in der Vorlage des Budgets 1906/07 zum Ausdruck gekommen; so hat man für verschiedene Anlagen neue Mittel nicht mehr angefordert, weil der vorhandene Kreditrest ausreicht, um das zu tun, was man für die nächsten zwei Jahre braucht. Aus den Entzifferungen, die bei einzelnen Positionen in dem Bericht Ihrer Kommission enthalten sind, werden Sie sehen, daß man in verflochtenen Budgetperioden sich durch solch große Kreditreste häufig nicht hat abhalten lassen, weitere Summen zu verlangen. Es ist auch nicht zu verkennen, daß diesmal

bei verschiedenen Gegenständen eine Einwirkung dahin stattgefunden hat, die Kostenschätzungen zu ermäßigen. Man darf darin die Morgenröte einer Zeit erkennen, in der man wieder weniger großzügig arbeitet. Dieser Begriff der „Großzügigkeit“ hat im Eisenbahnbauwesen, das seiner ganzen Natur nach nüchtern behandelt werden sollte, eine ungeeignete Anwendung gefunden. Wir sehen aber den Anfang einer neuen Zeit, in der man wieder ohne Hast und gründlich prüft, was Bedürfnis ist für jetzt und die nahe Zukunft und was notwendig ist, um diesem Bedürfnis zu entsprechen, daß man sich mit anderen Worten nach dem faßbaren Bedürfnis richtet. Man bedenke auch, daß künftige technische Fortschritte ganz wohl die Möglichkeit von Vereinfachungen und von räumlichen Einschränkungen an Bahnhofsanlagen namentlich auch an Rangierbahnhöfen bringen können. Ich meine, die Verhältnisse drängen geradezu dahin; denn es wird immer schwieriger werden in den neuen größeren Städten mit ihrem teuren Gelände so außerordentlich ausgedehnte Bahnhöfe namentlich Rangierbahnhöfe anzulegen und es ist auch nicht zu übersehen, daß dadurch Geländeflächen der produktiven Ausnutzung durch Landwirtschaft und Gewerbe entzogen werden. Man wird ja einen Rangierbahnhof an sich nicht als produktive Anlage bezeichnen wollen. Also eine kluge Zurückhaltung bei diesen Bahnhofbauten ist gewiß angebracht. Einer großzügigen Eisenbahnpolitik tut diese keinen Abtrag.

Zu einer grundsätzlichen Aenderung in der eben auch berührten Frage des Systems Staatsbahn oder Privatbahn scheint Ihrer Budgetkommission derzeit ein Anlaß nicht vorzuliegen. Ihre Budgetkommission hat ferner gerne vernommen, daß die Großh. Regierung bereits einer Durchsicht des Enteignungsgesetzes näher getreten ist, denn auch nach der Meinung Ihrer Budgetkommission ist dieses Gesetz entschieden verbesserungsbedürftig.

Eine längere Ausführung in dem Bericht Ihrer Budgetkommission ist den sogenannten Sammelpositionen gewidmet. Bei einzelnen dieser Positionen nicht bei allen, steht das Verfahren mit der Bestimmung in Artikel 5 Abs. 2 des Staatsgesetzes, wonach nur gleichartige und zusammengehörige Ausgaben in den Positionen vereinigt werden dürfen, doch nicht recht im Einklang und es ist durch diese Behandlung das Budgetrecht der Landstände erschwert. Ich glaube indes näher hierauf nicht eingehen zu sollen, weil ich glauben möchte, daß die Großh. Regierung selbst auf die Beibehaltung dieser Sammelpositionen ein großes Gewicht nicht legen wird. Ich werde aber mir gestatten, in der Diskussion darauf zurückzukommen.

Bei 9 von den 58 Positionen des Budgets hat Ihre Kommission Wünsche ausgesprochen, die an die Großh. Regierung sich richten, denen aber, um den Schlusstrang nicht zu belasten, nicht die Form von Resolutionen gegeben worden ist. Ihre Budgetkommission würde aber Wert darauf legen, daß das Hohe Haus auch zu diesen Wünschen und Erwartungen Stellung nimmt, und sie zu den seinigen macht. Das Hohe Präsidium bitte ich deshalb, über diese Positionen getrennt abstimmen zu lassen, in der Weise, damit auch das Hohe Haus zu den ausgesprochenen Wünschen Stellung nimmt; es sind die Positionen 9, 14, 29, 35, 41, 44, 49, 51 und 58. In der Spezialdiskussion werde ich mir gestatten, jeweils zu der Position das Wort mir zu erbitten.

Der Schlusstrang Ihrer Budgetkommission geht dahin:

die Hohe Erste Kammer wolle

| die Hohe Erste Kammer wolle              |            | M.         |
|--|------------|------------|
| 1. die Ausgabeforderung von              |            | 33 301 100 |
| nach Abzug von                           |            |            |
| a. § 7. Zimmendingen—Singen,             | M.         |            |
| zweites Gleis                            | 198 275    |            |
| (Vorgriff von 1904/05)                   |            |            |
| b. § 8. Neckarelz—Osterburken,           |            | 2613 700   |
| zweites Gleis                            |            |            |
| (weil am 10. Februar                     |            |            |
| d. Z. schon genehmigt)                   |            |            |
| c. § 27. Pforzheim, Bahnhofser-          |            | 500 000    |
| weiterung                                |            |            |
| (weil die Beratung noch                  |            |            |
| ausgesetzt)                              |            |            |
| d. § 34. Rehl und Offenburg,             |            |            |
| Herstellung einer Ver-                   |            |            |
| bindungsleitung zwischen                 |            |            |
| den Elektrizitätswerken                  |            |            |
| und Anschluß der Bahn-                   |            |            |
| höfe Achern, Renchen u.                  |            |            |
| Gegenbach                                | 65 000     |            |
| (weil die Leitungen                      |            |            |
| nach Achern und Gen-                     |            |            |
| genbach unterbleiben                     |            |            |
| sollen)                                  |            |            |
| zusammen                                 | 3 376 975  |            |
| somit im Betrag von                      | 29 924 125 |            |
| 2. die vorgesehene Einnahme von          |            | 2 648 500  |
| nach Abzug von                           |            |            |
| § 1. a. Zuschuß des Reichs zu            |            |            |
| den Kosten des zweiten                   |            |            |
| Gleises Neckarelz—                       |            |            |
| Osterburken                              | 2 091 000  |            |
| (weil schon geneh-                       |            |            |
| migt)                                    |            |            |
| b. Beitrag der Gemeinde                  |            |            |
| Plankstadt zu den Kosten                 |            |            |
| der Güterstation da-                     |            |            |
| selbst                                   | 7 500      |            |
| (weil darauf ver-                        |            |            |
| zichtet)                                 |            |            |
| zusammen                                 | 2 098 500  |            |
| somit im Betrag von                      | 550 000    |            |
| in Uebereinstimmung mit dem Beschluß der |            |            |
| Hohe Zweiten Kammer genehmigen.          |            |            |

Oberbürgermeister Dr. Winterer: Im allgemeinen Teil des Kommissionsberichts über das Budget des Eisenbahnbaus hat unsere Kommission Veranlassung genommen, über den soeben auch von dem Herrn Berichterstatter mündlich berührten Punkt der Ausführung unserer großen Bahnhofsbauten sich auszusprechen, und hat hier verschiedene Urteile gefällt, die mir Veranlassung geben, in der Generaldiskussion darüber zu sprechen. Insofern dort gesagt ist und soeben auch von dem Herrn Berichterstatter ausgesprochen wurde, es seien da vielleicht Fehler gemacht worden dadurch, daß man die Projekte noch unreif veröffentlicht, daß man sie angefaßt und dann wieder liegen gelassen habe, und insofern er angedeutet hat, daß dadurch bei der Geländeerwerbung recht namhafte Verteuerungen bewirkt worden sind, könnte ich keinen Ausführungen vollständig zustimmen; denn wenn ich jetzt höre, wie die Bahnhofskredite für Karlsruhe und Heidelberg im Kostenpunkt hinaufschwellen, wie durch den Geländeerwerb aus der Staatskasse Millionen an Einzelbesitzer und Spekulanten bezahlt werden müssen, so muß ich sagen, daß ich in dieser Richtung dem vollkommen zustimmen kann, was hier die Kommission ausgeführt hat, und auch nur meinerseits bedauern, daß wir in diese Lage gebracht worden sind.

Aber die Kommission bleibt dabei nicht stehen, sondern sie kommt dann auf einen Schulfall — möchte ich sagen — auf eine Kritik der zuletzt ausgeführten großen Bauten zu sprechen, und knüpft daran gleichfalls Leitfäden, mit denen ich absolut nicht einverstanden sein kann, und deren praktischer Anwendung ich geradezu warnen möchte. Der Schulfall, den die Kommission herausgreift, ist der Fall des Freiburger Güterbahnhofes, und ich muß sagen es ist mir recht angenehm, daß hierdurch Gelegenheit gegeben ist, die beiden gegensätzlichen Standpunkte, die in diesem Falle vertreten werden, recht deutlich vor dem ganzen Lande zu behandeln. Wenn zwischen den Zeiten gleichsam angedeutet und vorherin auch ausgesprochen worden ist, die Regierung möge eine Art radikaler Umkehr auf dem Gebiete eintreten lassen, so werde ich hoffentlich so viele überzeugende Ausführungen heutzutage fördern, daß wir von einer wesentlichen Milderung unserer jetzigen Politik in der Ausführung größerer Bauten Abstand nehmen können. Wenn ich die Bemerkungen, die insbesondere auf Seite 5 des Kommissionsberichts zusammengestellt sind, kurzgedrängt zusammenfasse, so sagt die Kommission betreffs des Güterbahnhofes: zu groß, zu teuer, zu luxuriös! Das ist, wenn ich es kurz zusammenfasse, das Urteil. Nun, zu schrecklich wäre es auch, wenn es richtig wäre, nicht; in der ganzen Geschäftswelt hat man vor dem Urteil: „zu groß ausgefallen“, keine große Angst, wohl aber vor dem Gegenteil. Ich habe noch keinen Geschäftsmann gesehen, welcher bei Vollendung seines Geschäftshauses gesagt hätte, es sei für seine Zwecke zu groß ausgefallen; ich habe noch keine zu große Kirche, kein zu großes Theater und keinen zu großen Bahnhof gesehen, aber Tausende dieser Fälle, wo leider das Gegenteil vorliegt. Und wenn man bei dem letzten Eisenbahngongress, der bei uns abgehalten worden ist, die Herren aus anderen Ländern, aus Preußen usw., gehört hat mit ihren Schilderungen, wie früher zu klein gebaut worden ist, wie sie gerade dadurch zu dem gewagten Mittel gekommen sind, gewaltig die Bahnhöfe hinausverlegen zu müssen aus den Städten, weil ihnen nicht mehr, mit keinem Geld zu helfen ist, weil eben damals das Nichtigste verpaßt worden ist, — so ist man gegenüber dem Verwurf „zu groß“ sehr getröstet und denkt, wenn es auch wirklich so wäre, so wäre das ganz gewiß noch lange nicht das Schlimmste. Es ist hier, wie im gewöhnlichen Leben. Wenn man für einen jungen, aufwachsenden Menschen, dessen Körper in der besten Entwicklung begriffen ist — und unsere badischen Städte und das Land sind solche jugendliche, aufwachsende, in der Entwicklung begriffene Gestalten — einen Anzug machen läßt, und der sitzt dann in dem Moment, wo er ihn bekommt „wie angegossen“, so ist das der größte Tadel, den man darüber aussprechen kann, denn man weiß, in sechs Wochen ist er schon wieder zu klein, und der Papa kann wieder einen neuen machen lassen. Also, ich will von den drei Verwürfen, die hier formuliert worden sind, denjenigen, der die Parlamente am meisten drückt, an die Spitze stellen: „zu teuer!“ Ich widerspreche dem, und weil es ein Schulfall ist, so muß deswegen schon etwas gründlicher darauf eingegangen werden; ich sage: es ist ein billiger Bahnhof. Warum? — er hat zwar 11 Millionen gekostet, aber Sie müssen auch fragen, auf was für Gelände er steht, was er heute wert ist? So viel ich weiß, ist er ca. 130—150 Morgen groß — wir rechnen im Oberland immer noch nach Morgen — und ich behaupte, daß heute — die Wertsteigerung ist in Freiburg ebenfalls sehr groß — die Regierung, wenn sie alles, was darauf steht, wegräsiert könnte, aus dem Gelände vielleicht gerade ebensoviele lösen würde, als die ganze Anlage gekostet hat.

Es ist jedenfalls ein großer Trost, wenn sie das weiß; denn man weiß nicht, was später kommt, hat der Herr

Berichterstatter gesagt, und was später passieren kann. Jedenfalls ist es ein solider liegenschaftlicher Wert, und ich behaupte, wenn die Regierung, sagen wir ein Viertel weniger genommen hätte, so hätte sie eine Summe von einigen Hunderttausend Mark erspart; aber man hätte später Gelände dazu kaufen und vielleicht das Zehnfache dafür bezahlen müssen — ein Fall, wie er schon hunderte Male dagewesen ist. Es ist zu bemerken — und es ist das eine wichtige Frage —, daß die Geländeankäufe zu einem großen Teil durch Vermittlung hauptsächlich der Stadt und ihrer Stiftungen, die nicht nur selber einen kostbaren Besitz hergegeben hat, sondern auch als Makler aufgetreten ist, rechtzeitig gemacht worden. Bei der Schnelligkeit, mit der die Tagesordnungen jetzt angefaßt werden, habe ich in Freiburg nicht mehr nähere Erfundigungen über die Einzelheiten einziehen können, aber in der Hauptsache wird es zutreffen.

Der zweite Vorwurf ist gegen die „Ausstattung“ gerichtet, also, wie ich ihn übersehe: zu luxuriös! Da hätte man doch hoffen dürfen — und ich würde heute noch dankbar dafür sein —, daß die Kommission ihre Bemerkung etwas spezifizieren und mir sagen würde — es würde das sehr zur Belehrung für ähnliche Fälle dienen —, was denn an dieser Anlage gestrichen gehört, was man wegwünscht u. dgl. Ich habe bei Durchsicht der Anlage nichts derartiges gesehen, was übertrieben wäre. Für das Personal ist in menschenwürdiger Weise gesorgt, die Techniker haben die Anlage mit allem, was sie für das Beste gehalten haben, eingerichtet, und irgend etwas, das man etwa wegwünschen könnte, habe ich nicht bemerkt.

Nun, im weiteren soll er ja noch zu groß sein! Ich habe mich darüber teilweise vorhin schon geäußert. Was ich als Laie von jeher von Eisenbahnern gehört habe, lautet immer nach der gegenteiligen Seite hin. Alles war immer zu klein gewesen, alles, ohne Ausnahme, was an großen Anlagen gemacht worden war. — In kurzer Zeit war es überholt. Es scheint mir, daß von der Kommission hier vielleicht bei der Besichtigung der Strecke — so denke ich mir es wenigstens — das Urteil gefällt worden ist, weil sie gerade an einen Tag geraten ist in der Saison morte, wo es still hergegangen ist. Da mag das Urteil schon nahe gelegen sein, zu sagen: er ist etwas groß. Nun darf man aber nicht übersehen, daß der Bahnhof nicht allein für den Platz Freiburg gemacht ist, sondern daß er gebaut worden ist als eine große Landesanstalt, für das ganze Oberland. Was den Platz Freiburg anlangt, welcher, nebenbei bemerkt, jetzt in seiner Ortskrankenkasse mehr als 16 000 Versicherte hat, so sieht man an dieser Zahl, daß das Geneser- und die Industrie schon jetzt dort eine große Rolle spielt und rasch ständig nach oben geht. Die Stadt dehnt sich aus; Freiburg ist nicht mehr die Stadt, von der früher viele Leute geglaubt haben, es leben dort mehr nur ältere Pensionäre usw., es hat eine ganz bedeutende und gesunde Industrie, und die braucht viel, viel Platz. Man kann von dem Augenblick, in welchem man zufällig davor steht, nicht sagen, der Bahnhof ist nicht überlastet, folglich ist er zu groß. Wenn einer ins Münster geht, und es wird nur eine stille Messe gelesen, so kann er nicht sagen, weil vielleicht gerade wenige Leute sich darin befinden, es ist zu groß, der Raum muß eben auch für Weihnachten ausreichen und für die anderen Zeiten. Aber die Landesanstalt, das ist die Hauptsache. Da muß rangiert, gesammelt, geordnet und müssen Züge nach allen Richtungen hin zusammengestellt werden. Wie oft habe ich früher Klagen im Oberland gehört — ich bin kein Techniker — aber der Geschäftsmann war oft geradezu verzweifelt darüber, was da verbimmelt und verpulvert war an den kleinen Stationen und Stationchen mit den Güterwagen. Jetzt ist es anders: Dort wird jetzt systematisch rangiert; es verkehren täglich, so viel ich weiß,

1700 Güterwagen in diesem angeblich zu großen Güterbahnhof, und es sind schon tausend Wagen über Sonntag dagestanden. Ich habe mit Sachleuten gesprochen, die behaupten, daß unser ganzer Verkehr mit der Schweiz und speziell über Basel heutzutage nicht mehr zu machen wäre, wenn wir nicht glücklicherweise diese große Anlage rechtzeitig erstellt hätten. So ist mir gegenüber wenigstens bemerkt worden. Hier werden die großen Güterzüge zusammengestellt, und die Konzentrationsphäre dieses Bahnhofes erstreckt sich weit über Basel und Straßburg hinaus. Früher hat der Geschäftsmann manche unliebsame Verspätung hinnehmen müssen, weil es eben nicht anders ging. Ja, wenn man die Tausende und Hunderttausende von Verspätungen zusammenzählen und sie in den Geldwert übersetzen könnte, um den der Geschäftsmann geschädigt worden ist, während ihm jetzt geholfen ist, so würde sich eine Summe ergeben, mit der man manchen kleinen Güterbahnhof bauen könnte. Ebenso habe ich gehört, — es ist das heute hier auch nicht des näheren ausgeführt worden —, daß diese Hallen, diese Lokomotivhallen, viel zu groß gebaut sind. So viel ich aber weiß, sollen über Sonntag, weil der Sonntag Ruhetag ist, oft 40—45 Lokomotiven darin stehen. Ich habe das nicht kontrolliert, aber so ist es mir gesagt worden. Ich darf, wenn ich sehen will, ob im Bauernhof ein Stall zu groß ist, nicht kommen, wenn alle Tiere draußen sind, sondern wenn alles im Stall ist, und ebenso wird man, wenn man diese Hallen in Freiburg nachsieht, wenn alle Maschinen da sind, nur sagen können: sie sind gar nicht zu groß.

Nun aber, das was bisher gesagt worden ist, ist vielleicht etwas, was speziell doch mehr Bezug hat auf die Lokalanstalt; aber die Leitfrage, die auf Seite 5 zusammengestellt sind über diesen Freiburger Schulfall, scheinen mir zum Teil zum Widerspruch herausfordern zu müssen. Einzelne davon sind solche, daß ich geradezu widersprechen muß, andere sind scheinbar unversäglich, aber wenn ich etwas Selbstverständliches in dem Sinne sage, wie es hier geschehen ist, so will ich eben damit sagen, daß man in Zukunft zu einem ganz anderen System kommen soll. Dort ist gesagt, daß diese kostspieligen Anlagen nicht „werbende“ sind. Nun, an und für sich kann man diesen Satz gelten lassen; er ist aber trotzdem nicht richtig. Es sind solche Anlagen tatsächlich auch werbende Anlagen, und wenn vorhin gesagt wurde, das Hohe Haus wird nicht annehmen, daß so ein Rangierbahnhof eine produktive Anlage ist, so widerspreche ich dem: Warum soll er nicht produktiv sein? Welcher Rangierbahnhof ist nicht produktiv? Dann wäre ja der ganze Eisenbahnbetrieb nicht produktiv. Aber das haben wir bis jetzt nicht behaupten können. Also werbend sind sie gerade so gut, wie alles andere; sie gehören zu der ganzen Maschinerie, und wenn ich irgend etwas daran weglasse, so ist die ganze Anlage unwirksam.

Die Vergrößerungsbedingungen des steigenden Verkehrs, die wird man freilich nicht nachweisen können; aber wenn man den Satz in dieser Generallität aufstellt, ist er nicht richtig. Jeder Geschäftsmann weiß, wenn er seinen Geschäftsbetrieb vergrößert, seine Räumlichkeiten so einrichtet, daß er mehr Platz und Ellenbogenfreiheit hat, daß er seine Kunden besser bedienen kann — daß er dadurch allerdings ein Mittel schafft, um auch seinen Umsatz, die Beliebtheit seines Geschäfts zu vergrößern.

Die Kommission sagt an einer anderen Stelle: es kann eben auch anders kommen. Wenn ich diesen Warnungsruf höre, so bin ich nicht überrascht. Ich bin Jahrzehnte an der Spitze eines großen Gemeinwesens gestanden — und zwischen einer großen Gemeindeverwaltung und der Staatsverwaltung ist in dieser Beziehung kein wesentlicher Unterschied — diesen Satz habe ich aber immer gehört und ich habe ihn schon hundertmal bekämpft und

bestreiten müssen. Mit diesem Satz sind schon große Verfümmelungen begangen worden, sind die Gemeinden um Millionen geschädigt worden, dadurch, daß man sagte, es kann auch anders kommen. Ich sage, ja es wird anders, d. h. noch ärger kommen. Denken Sie nur an die Vergrößerung der Einwohnerzahl. Da hören wir immer: so kann es nicht fortgehen. Es geht aber doch so fort, und so lange wir eine jugendkräftige Nation sind, wird die Vermehrung der Bevölkerung noch weiter gehen, und da sie das Land nicht mehr aufnehmen kann, werden die Städte in ungeahnter Weise anwachsen, noch mehr als bis jetzt prophezeit worden ist. Alle gegenteiligen Befürchtungen: jetzt hört es aber auf, — sind alle zu Schanden geworden. Auch die Wissenschaft hat sich mit triftigen Gründen hören lassen und den kommenden Stillstand prophezeit. Jedenfalls wird es nicht so schnell gehen und ich glaube, daß das noch eine Generation lang dauert, bis der Zustand, wie wir ihn in anderen Staaten bemerken, eintritt, daß die Bevölkerung mit der größeren Wohlhabenheit der zu großen Dichtigkeit usw. nur noch langsam wächst. Dann kann man vielleicht auch aus Bremsen bei dermaligen großen Anlagen denken, einstweilen aber wäre das das Beste, was man tun kann. Wir bauen eben die Bahnstrecken nicht für 30 Jahre, sondern für drei, vier, fünf Generationen.

Ein anderer Satz im Kommissionsbericht sagt: Es kann durch den Wasserverkehr eine Minderung, d. h. Abnahme stattfinden. Wir hoffen allerdings am Oberrhein, daß der Rheinwasserverkehr kommt und zwar mit der Ausbeutung der Rheinwasserkräfte. Der Kraftkanal gibt gewiß auch einen guten Frachtkanal. Der wird kommen, und ich behaupte daß dann der Verkehr noch viel größer werden wird. Daß die Wasserstraße eine Entlastung unserer Güterbahnhöfe bringen wird, so daß man kleiner bauen sollte, das glaube ich nicht. Es ist vielleicht auffallend, daß ich mir erlaube, der Kommission, die an der Spitze einen so berühmten Techniker und Ingenieur hat, so bestimmt zu widersprechen. Ich habe mich ja schon leztlich darüber ausgesprochen, wenn man eben an der Spitze des Rathhauses steht, muß man den Technikern alle paar Stunden einmal widersprechen, jedenfalls müssen sie uns überzeugen; und wenn sie mich nicht überzeugen, so muß ich widersprechen und wenn es der allergrößte Techniker wäre, ich bin bis jetzt ganz gut bei diesem klaren System gefahren, und ich werde es bis an mein Ende so halten.

Eine andere Bemerkung im Bericht führt aus: Die Elektrizität kann kommen, man kann den Betrieb alsdann vereinfachen, und dann braucht man nur noch kleine Bahnhöfe. Auch da bin ich gegenteiliger Ansicht. Es kann kommen, es wird kommen, es werden verfeinerte Kultureinrichtungen mit der Elektrizität geschaffen werden, es wird bequemer werden, der Mensch muß weniger schaffen, die Maschine mehr, aber die Raumbedürfnisse werden wieder nicht kleiner, sondern eher größer werden. Endlich, wenn alles nicht durchschlägt, deutet die Kommission an, man müsse eben auch rechnen mit der Möglichkeit der Umgehung unseres Landes, mit der Ableitung des Verkehrs in das Ausland! Ja wenn das alles schließlich kommen sollte, auch das noch, was bleibt schließlich uns noch übrig? Da fällt mir unwillkürlich ein Bauernsprüchwort als die richtige Antwort ein: Wenn der Himmel einfällt, sind alle Späßen tot, — dann sind wir allerdings auf den Sand gesetzt! Aber einstweilen sieht es ganz und garnicht darnach aus.

Und wenn der letzte Satz gar noch darin gipfelt, man soll über das nicht hinausgehen, was für die nähere Zukunft als Bedürfnis erscheint, was „greifbar“ ist, so ist das der allergefährlichste Satz. Wenn es „greifbar“ ist, ist es zu spät. Wenn es so weit kommt, daß man das

Bedürfnis greifen kann, dann ist es unbedingt zu spät, das haben wir bei Hunderten und Tausenden von in der letzten Zeit erstellten größeren Anstalten sehen müssen. Nun der alte Staatsmann Talleyrand, der gesagt hat: Prévoir c'est gouverner — der ganze Witz besteht darin, daß man weiter sieht, der hat recht gehabt; man darf es nicht aufs Greifen ankommen lassen, sondern man muß vorher daran gehen, dann kann man es gut verwerten und billig haben.

Wenn Sie recht gehört haben, werden Sie zugeben, daß so etwas in die Generaldiskussion über das Eisenbahnbudget gehört, daß es sogar das allerwichtigste ist, über das wir heute verhandeln können. Hier heißt es: entweder links oder rechts vom Wegweiser; es gibt keine Vermittlung zwischen diesen beiden Dingen. Es gibt aber eine vernünftige Ausführung; die Grundzüge stehen sich ziemlich entgegen, und da, wie ich annehme, die Kommission eine Minderung haben will an der leztlichen Eisenbahnpolitik, so kann man sich nicht deutlich genug darüber aussprechen. Also, ich resumiere so: Was den einzelnen, zufällig herausgegriffenen Schulfall anlangt, den Freiburger Rangierbahnhof, so bin ich der Ansicht, daß das eine Musteranstalt ist, so wie sie gemacht gehörte. Die ganze Bevölkerung hat aufgetan und gesagt: Endlich, — jetzt haben sie es einmal getroffen; so muß man es jetzt einhalten, und nicht wie früher, wo es immer hieß: zu kurz geschossen! Also es ist recht, die Bevölkerung ist dankbar, und ich spreche der Regierung und den Kammern und allen, die die Mittel bewilligt haben, den Dank des ganzen Oberlandes aus, daß man von diesem weitzügigen, großzügigen — wie der Herr Richterfater vorhin etwas vorwerfend gesagt hat — von diesen großzügigen Gesichtspunkten ausgegangen ist. Ich spreche ihnen meine Anerkennung und meinen Dank aus und hoffe, es wird kein Rückfall eintreten, sonst werden Sie uns am Platz finden, — dann greifen wir Sie an, und zwar sehr deutlich! Also, ich glaube sagen zu können, es ist eine gute Anstalt, eine praktische und eine billige Anstalt, und wenn die Bevölkerung davorsteht, faßt sie ihr Urteil in die Worte zusammen: So muß man die Güterbahnhöfe bauen!

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Geh. Rat Freih. von Marschall: Ich muß Ihnen offen gestehen, daß ich den Herrn Vorredner, meinen verehrten Altersgenossen, um seinen Optimismus beneide. Ich möchte ihn mir selber wünschen, es würde mir dann leichter sein, an der Spitze des Ministeriums zu stehen, dem gegenwärtig die Leitung des Eisenbahnwesens anvertraut ist. Ich kann mir seinen Optimismus aber erklären, ich finde ihn vollständig begründet. Er hat das Glück, an der Spitze eines Gemeinwesens zu stehen, das wir in den letzten Jahren zu ungeahnter Blüte sich haben entfalten sehen. Unser einer kann nicht bloß die Interessen eines einzelnen Platzes im Auge haben, er muß fortwährend bei jedem Wunsche, der an ihn herantritt, sich die Frage vorlegen: Kann ich es der Allgemeinheit gegenüber verantworten? Und dieses Gefühl großer Verantwortung das steigert sich bei mir, wenn ich an die bedeutenden Anforderungen denke, die gegenwärtig die Verlegung, der Neubau der Bahnhöfe in den großen Städten, an die Allgemeinheit stellt.

Bei den vielen Sorgen, die mich in meiner gegenwärtigen Stellung bedrücken, ist der springende Punkt immer wieder die Anlage der Bahnhöfe in den großen Städten. Es ist ja klar, daß man von der Ausdehnung die der Verkehr nehmen würde, damals, als es sich vor mehr als zwei Menschenaltern in unserem Lande zum ersten Mal um den Bau von den Eisenbahnen handelte,

keinen Begriff hatte, man hat ihn auch nicht vor einem Menschenalter gehabt, als unmittelbar nach der Einigung Deutschlands der Verkehr, der Handel und die Industrie ganz neue Bahnen eingeschlagen haben; aber ich kann das Gefühl nicht los werden, und befinde mich dabei in einem Gegensatz zu dem Herrn Vorredner, ich stimme vielmehr mit dem Berichterstatter überein und frage mich: Wird es auch immer so bleiben? Auch die Steigerung des Verkehrs hat ihre Grenzen. Sie ist bedingt durch die Zunahme der Bevölkerung, durch die fortgesetzte Mehrung ihres Wohlstandes. Ist unsere Bevölkerung wirklich noch in solchem Maße vermehrungsfähig, daß wir auch in den nächsten zwei Menschenaltern eine wesentliche Steigerung des Verkehrs als wahrscheinlich annehmen können, wie wir sie im Rückblick auf die letzten 60 Jahre zu konstatieren in der Lage sind? Ich glaube, eine vernünftige Eisenbahnpolitik wird immer beide Möglichkeiten im Auge haben müssen, und da sehe ich bei der Notwendigkeit einer neuen Bahnpolitik die Lösung lieber darin, bezüglich der Erwerbung des Geländes nicht zu sparsam, nicht zu ängstlich zu sein, aber bei den Bauten das Bedürfnis der nächsten Jahre vorsichtig abzuwägen. Da halte ich die Mahnung, die der Herr Berichterstatter gleich am Eingange seines Vortrages an die Techniker, an seine Berufsgenossen gerichtet hat, für äußerst beherzigenswert: „Man muß sich nach der Decke strecken“. Ich möchte derselben noch das Dichterwort beifügen: „In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister!“ Ich glaube, daß der Ausblick auf die kommenden Jahre, namentlich auf das große Anwachsen unserer Eisenbahnschuld, ein Anwachsen, das in den letzten Jahren erfolgt ist und noch rascher in den nächsten Jahren sich vollziehen wird, uns zur Vorsicht mahnen, aber nicht zu Kleinmut führen muß. Daß unsere Eisenbahnverwaltung Wagnut genug besitzt, das zeigt eben das vorliegende Budget, und ich bitte Sie, dem Antrag Ihrer Kommission stattzugeben. Alle die Anforderungen, die gestellt sind, sind vielfach erwogen, und es besteht bei der Eisenbahnverwaltung der feste Vorsatz, tündlichste Sparsamkeit walten lassen. Nichts würde mich so sehr freuen, als wenn mir oder doch meinem Nachfolger es vergönnt sein möchte, einmal nicht wegen Ueberschreitung der gewährten Anforderungen sich rechtfertigen zu müssen, sondern, wenn er in der erfreulichen Lage wäre, kund zu tun, daß nicht alles, was wir angefordert haben, zur Erreichung des erstrebten Zieles erforderlich war. In der Hoffnung, daß dies sich erfüllen möge, möchte ich bitten, den Antrag Ihrer Kommission stattzugeben.

**Herr v. Böcklin:** Den Erörterungen, die hier gepflogen wurden und auch im anderen Hause einen recht breiten Raum einnahmen, liegt wohl die hochinteressante Statistik zu Grunde, die wir auf Seite 3 des Berichts finden, darin ist für neue Bahnen (Spalte I) der Prozentfuß der bewilligten Mittel seit dem Jahr 1894/95 von 55,1 Proz. auf 6,6 gefallen, während der Prozentfuß der für Stationen bewilligten Mittel (Spalte III) von 29,6 auf 59,2 gestiegen ist. Im vorliegenden Budget ist die Gesamtsumme 33,3 Millionen. Von dieser ist der Aufwand für Stationen 19,7 Millionen, und von ihnen wiederum entfallen ca. 14 Millionen auf größere Städte.

Ich stehe durchaus auf dem Standpunkt, daß die großen Bahnhöfe notwendig sind. Die Bahnhöfe der großen Städte haben die Funktion, Verkehrszentralen zu sein, den Verkehr an sich heranzuziehen und wieder abzuleiten. Es ist durchaus notwendig, daß diese großen Bahnhöfe betriebstechnisch auf das Beste ausgestaltet sind, denn sie haben große Aufgaben zu bewältigen. Die Betriebssicherheit darf auf derartigen großen Bahnhöfen nicht gefährdet werden und es müssen erhebliche

Mittel aufgewendet werden, um diese sicherzustellen. Die Anlage der großen Bahnhöfe kommt durch diese ihre Funktion auch dem ganzen Lande zu gute, also daran möchte ich nicht weiter rühren. Der Herr Oberbürgermeister Winterer hat in den Vordergrund seiner Erörterungen die Größe der großen Bahnhöfe gestellt. Ich will nur erklären, ich bin ein Feind von allzugroßer Größe. Ich glaube, diese allzugroße Größe finden wir bei dem Freiburger Güterbahnhof gerade vor, in dieser Hinsicht ist er allerdings ein Schulfall. Wenn wir den Zeitraum von 50 Jahren in Aussicht nehmen, so ist das doch wohl ein bischen zu weit gegriffen. Ich glaube, daß die Umwälzungen in unserem Verkehrsweisen, elektrischer Betrieb, Schiffbarmachung des Rheins, Verschiebung im Gütertransport, näher wie mancher vielleicht glaubt, vor der Türe stehen und Änderungen der Betriebsformen in unserem Eisenbahnwesen hervorrufen werden, und ich weiß nicht, ob sich dann nicht gerade diese Politik, die wir hier einschlagen, als nicht ganz richtig erweisen wird. Wenn Herr Oberbürgermeister Winterer unser Verfahren in dieser Hinsicht mit dem eines großen Geschäftshauses vergleicht, so stimmt das wohl in mancher Beziehung nicht. Ich glaube zwar gern, daß es wenig Geschäftsleute gibt, die vor dem Bau ihres neuen Geschäftshauses stehen und sagen, es ist zu groß, denn der Kaufmann und Geschäftsmann, der nicht ein großes Quantum Optimismus in sich hat, würde es heute zu wenig bringen; aber ich habe auch viele Geschäftsleute gesehen, die infolge zu großer Anlagen bankrott wurden, die sich überbaut haben. Das ist ein Fall, der wohl nicht in diesem vollen Umfang, hier zutreffen wird, aber doch ein Gespenst, das recht drohend seinen Finger erhebt. Wenn man auch weiter zur Vergleichung mit einem Geschäftshause anführt, dieses müsse bei Geschäftsvermehrung erweitert werden, dann wäre es verkehrt, wenn man nur die Empfangsräume noch größer ausgestaltet und die anderen Betriebsräume vernachlässigen würde. Ich glaube, daß ein derartiges Vorgehen auch recht unangenehme Folgen für den Kaufmann haben würde.

Durchaus bin ich damit einverstanden, wenn wir für unsere großen Bahnhöfe das Gelände sicher stellen, sogar für eine recht weitliegende Zukunft hinaus; denn das wird jedermann zugeben, der Geländeerwerb ist kein hinausgeworfenes Geld. Der Ankauf des Geländes verzinst das aufgewendete Kapital dadurch, daß der Geländewert fortgesetzt wächst, dagegen hätte ich an sich nichts. Das, wogegen sich jedoch eine gewisse Mißstimmung im Lande richtet, das ist das, was ich in vorliegenden Entwürfen als einen Luxus bezeichnen möchte, einen Luxus, der sich erstreckt auf den besonders opulenten Bau von Bahnhöfen, besondere Lage und kostspielige Ueber- oder Unterführungen zc. Dieser Luxus entspricht in den meisten Fällen Spezialwünschen der Städte. Es ist schwer, dies in den einzelnen Positionen genau zu erfassen, weil wir nicht immer einen vollständigen Plan vor uns liegen hatten, aber wo ein solcher vorlag, konnte man meistens feststellen, daß solche Wünsche der Städte vorlagen, denen es gelungen war die Regierung durch irgend welche geschickte diplomatische Verhandlungen in irgend einer Form zu verpflichten, die es dahin gebracht hatten, daß die Regierung diesen Wünschen entgegenkommt. Demgegenüber hat sich auf dem platten Lande doch eine gewisse Verstimmlung geltend gemacht. Man sagt sich, daß das flache Land, die kleinen Städte und Gemeinben fortgesetzt jahrelang petitionieren müssen, um auch nur das kleinste Bahndchen oder Stationdchen zu erlangen und wenn sie schließlich etwas erreichen wollen, werden sie bis zum Aeußersten mit Barbeiträgen herangezogen, Beiträge zu leisten, eine Usance, die bei den meist voll-

ständig unberechtigten Forderungen der Städte bis jetzt nicht beobachtet wurde. Ich muß dieser Verstimung auf dem Lande bis zu einem gewissen Grade recht geben, selbst auf die Gefahr hin, daß ich das bekannte odium des odium urbis auf mich ziehe.

Selbstverständlich rede ich nicht einem planlosen Bau von Neubauten das Wort, eine neue Bahn, der die Unrentabilität auf der Stirn geschrieben steht, wünsche ich natürlich nicht, andererseits halte ich es jedoch für recht schwierig, von vornherein eine Rentabilität von Bahnen vorauszufragen. Die Rentabilität einer Bahn zeigt sich erst in der Zukunft, erst wenn die Bahn in ein neuerschlossenes Gebiet Handel und Wandel getragen hat, kommt es dahin, daß sie sich rentiert; weiter darf man auch eine Nebenbahn nicht als für sich allein rentierend berechnen, sondern man muß sie, wie dies Herr Oberbürgermeister Dr. Winterer kürzlich selber erwähnt hat, als Zufahrtswege zum großen Strang mit in Rücksicht ziehen; man muß die Rentabilität einer Nebenbahn in der Gesamtheit der Bahnen verrechnen. Die neuen Bahnen, die neue Gebiete erschließen, sind unter allen Umständen werbende Anlagen. Bei einem Stadtbahnnetz mit teuren Ueberführungen und Prachtbauten als Aufnahmsgebäuden zc. ist dies nicht der Fall. Ich möchte nur hinweisen auf die Beispiele, die uns England und Amerika geben, dort ist ein großer Teil der Bahnhöfe aus Fachwerk, teilweise aus Holz gebaut. Einen Luxus leistet man sich da allerdings, es liegen drüben die Bahnhöfe mitten in der Stadt. Das hat viel zu bedeuten. Einen Anziehungspunkt für Fremde bildet ein schöner Bahnhof nicht. Der Fremde, der mit der Bahn ankommt, ist froh, wenn er den Bahnhof, der ihn an die Strapazen der Reise erinnert, möglichst bald verlassen kann, er dreht ihm bald den Rücken und sieht ihn höchst ungern an. Wenn eine Stadt sich aber zur Verschönerung ihres Städtebildes einen neuen Bahnhof leisten will, soll sie selber Mittel dazu beitragen.

Ich möchte nicht auf Details eingehen, nicht erwähnen, daß ich nach wie vor der Ansicht bin, daß der Karlsruher Bahnhof z. B. am besten hier an seiner Stelle belassen würde und daß es auch heute noch kein unrentables Geschäft wäre, wenn man das bereits erworbene Gelände wieder verkaufen würde und wenn man den schienenebenen Uebergang durch Ueberführung beseitigen würde. Ich will mich nicht in Details einlassen, die mehr Sache der Spezialdiskussion sind, ich möchte nur um eines bitten, daß es uns ermöglicht würde, durch genau ausgearbeitete Projekte und Pläne zu dieser Frage von Fall zu Fall Stellung nehmen zu können. Die sorgfältig ausgearbeiteten Pläne haben weiter den Vorteil, den Geländeerwerb zu erleichtern und — last not least — sie sichern vor unangenehmen Ueberraschungen in Bezug auf Anwendung von Mitteln.

Es ist verschiedentlich auch schon bei uns in der Kommission die Frage aufgeworfen worden, wie wir uns prinzipiell zu der Frage der Barbeiträge stellen sollen. Es ist da von der einen oder andern Seite geäußert worden, man sollte die Sitte der Barbeiträge als vollständig unberechtigt ausscheiden. Ich bin gegenteiliger Ansicht, ich halte die Barbeiträge für sehr geeignet, zunächst um einmal die Sturmflut der Wünsche in Bezug auf Bahnbauten abzuhalten. Wer von vornherein weiß, daß, wenn er einen Wunsch in eisenbahnlicher Beziehung hat, sei es auf Errichtung einer neuen Strecke oder auf Erbauung eines Bahnhofes, er bis zu einem gewissen Prozentsatz selber dazu beitragen muß, der überlegt sich eine derartige Bitte zweimal. Ganz besonders aber halte ich es für durchaus gerechtfertigt, wenn bei Spezialwünschen, die an sich mit dem Betrieb der

Eisenbahn nichts zu tun haben, auch Barbeiträge geleistet werden. Die Städte würden jeweils bei dem großen Einfluß den sie haben, wenn das System der Barbeiträge vollständig beseitigt würde, einen Hauptvorteil daraus ziehen können.

Man hat im anderen Hohen Hause versucht, von einer anderen Seite dieser Frage beizukommen und hat dort eine Resolution beantragt, die bekannte Einstellung von 5 Millionen zc. betr. Ich möchte die Frage von einer anderen Seite anfassen, ganz abgesehen von dem etatsrechtlichen Bedenken gegen diese Resolution bin ich solchen Belastungen unseres Staatshaushalts auf gewisse durchaus abhold. Ich suche vielmehr Abhilfe in der durch die Finanzlage gebotenen Sparsamkeit. In Zukunft mögen die Städte bei Erstellung von Bahnhöfen, wenn städtische Spezialwünsche geltend gemacht werden, auch mit Barbeiträgen herangezogen werden.

Da wir in dieser Beziehung wegen mangelnder genauer Projekte nicht immer ganz klar sehen können, werde ich einzelnen Budgetfächer meine Zustimmung versagen müssen. Ich werde jedoch in Anerkennung der Lage, in der sich das Großh. Ministerium befindet, für das Gesamtbudget stimmen.

Ministerialdirektor Schütz: Ihr Herr Berichterstatter hat in dem vorliegenden Bericht die Frage des Uebergangs der Kreditreste aus früheren Budgetperioden in die neue Budgetperiode nochmals behandelt, insbesondere auch das Verhältnis, in welchem die Kreditreste zu den neuen Anforderungen sich befinden, und konstatiert, daß hier eine gewisse Verbesserung des Prozentverhältnisses im allgemeinen eingetreten sei. Gestatten Sie, daß ich hier eine Bemerkung, die eigentlich zum Nachweis über den Fortgang des Eisenbahnbaues gehört hätte, heute noch anknüpfe, nämlich die, daß das Mißverhältnis zwischen Kreditresten und neuen Anforderungen, das nicht zu bestreiten ist, einen sehr wesentlichen Grund hat in der Art und Weise, wie unser Baubudget jetzt aufgestellt werden muß. Der Herr Berichterstatter hat vorhin in dem erwähnten Bericht dargelegt, daß früher die Baubudgets erst zur Vorlage kamen, nachdem das zweite Budgetjahr der vorhergegangenen Periode abgeschlossen war und genau übersehen werden konnte, was von der früheren Zeit verwandt war und was auf die neue Budgetperiode überging. Vor längerer Zeit ist dieses Verfahren auf Wunsch der beiden Höhen Kammern geändert worden. Es wird nunmehr das Baubudget gleichzeitig mit dem allgemeinen Staatsvoranschlag den Ständen vorgelegt. Das bedingt, daß das Baubudget bereits Anfang September dem Eisenbahnministerium, Mitte September dem Finanzministerium vorgelegt werden muß, so daß dem Eisenbahnministerium knapp 14 Tage bleiben, um ein Budget von der Bedeutung des hier vorliegenden durchzuarbeiten. Die Eisenbahnverwaltung ist also in jenem Zeitpunkt, in welchem sie das Budget bearbeitet, noch garnicht in der Lage, zu übersehen, wie bei denjenigen Positionen, für die bereits Raten bewilligt sind, in den zwei kommenden Budgetjahren voraussichtlich die tatsächlich zur Verfügung stehende Summe sich gestalten wird. Sie werden es daher nicht verwunderlich finden können, wenn es in sehr vielen Fällen nicht gelingt, die neuen Anforderungen für ein bereits im Budget befindliches Bauprojekt einigermaßen der voraussichtlichen wirklichen Verwendung anzupassen. Der Gegenstand ist zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium bereits in letzter Zeit zur Erörterung gelangt und das Finanzministerium hat sich damit einverstanden erklärt, daß wir für die künftige Budgetaufstellung diesen Gegenstand erneuter Prüfung unterziehen. Die Rückkehr zur alten Gepflogen-

heit hätte insbesondere auch noch den Vorteil, daß wir dann nicht regelmäßig mit so großen Budgetnachträgen kommen müßten, wie in den letzten Budgetperioden und daß wir in der Lage wären, die Projekte und Kostenvorschläge so durchzuarbeiten, wie es notwendig ist. Es wäre also durch eine derartige Änderung des Verfahrens, glaube ich, in jeder Beziehung eine Besserung zu erzielen. Ich kann auch darauf verweisen, daß auch bei anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen, das Verfahren, wie es bei uns besteht, nicht oder wenigstens nicht in gleichem Umfang, vorhanden ist, sondern daß die Anforderungen für neue Bahnen usw. vielfach mit besonderen Gesetzen vorgelegt werden.

Daß bei der raschen Verkehrsentwicklung, die das letzte Jahrzehnt gebracht hat, eine Zeitlang das Verfahren bestanden hat, auch Anforderungen im Eisenbahnbudget anzunehmen, für die genügende durchgearbeitete Projekte und Kostenvoranschläge nicht vorlagen, ist bereits in der letzten Session eingehend erörtert worden und es ist dieses Verfahren seitens der Großh. Regierung ausdrücklich als weder den Bestimmungen des Etatsgesetzes entsprechend noch auch als zweckmäßig anerkannt worden. Es ist damals die Versicherung gegeben worden, daß dieses Verfahren geändert und mit den gesetzlichen Bestimmungen in Uebereinstimmung gebracht werden soll. Soweit nicht in einem einzelnen Fall (Heidelberg) noch aus früherer Zeit eine Sünde vorlag, haben wir bei der jetzigen Aufstellung des Budgets uns nachdrücklich angelegen sein lassen, diesen Grundsatz zur Durchführung zu bringen. Ihr Herr Berichterstatter hat ja auch hervorgehoben, daß das diesmalige Budget schon eine Besserung in dieser Beziehung aufweise. Ich bemerke noch, daß im ersten Budgetentwurf, der dem Eisenbahnministerium vorgelegen war, die Summe von 38 Mill. vorgegeben war, und daß wir diese Anforderung auf die jetzt vorliegende Gesamtsumme von rund 30 Mill. Mark herabzusetzen in der Lage waren.

Es ist von verschiedenen Herren Vorrednern die Frage der Zweckmäßigkeit des jetzigen Vorgehens hinsichtlich des Baues neuer Bahnhöfe zum Gegenstand der Erörterung gemacht worden. Ich möchte mir gestatten, dazu noch einiges Material beizutragen. In dem Bericht Ihrer Budgetkommission ist bezüglich dieser Bahnhöfe gesagt, daß sie keine Anlagen von wirklich werdender Kraft seien, daß insbesondere bisher keine Personen- oder Güterverkehrsumleitungen stattgefunden hätten. Ich glaube, soweit dürfte es die Eisenbahnverwaltung, ohne sich mit Recht schwere Vorwürfe zuzuziehen, auch gar nicht kommen lassen, daß nämlich solche Umleitungen erst eintreten würden. Ich darf darauf verweisen, daß bei den Verhandlungen mit den anderen deutschen Staatsbahnverwaltungen wegen Neuregelung der Leitung des Güterverkehrs oberster Grundsatz gewesen ist, die Leistungsfähigkeit der Linie. Der badische Verwaltung wäre es vielleicht nicht gelungen, hier so gut abzuschneiden, wie sie tatsächlich abgeschnitten hat, wenn sie nicht auf die Leistungsfähigkeit ihrer Strecken und die Verbesserungen, die hier im Gange und in Aussicht genommen sind, hätte hinweisen können. Ich darf ferner darauf hinweisen, daß wir jetzt schon in der Fahrplanonstruktion, besonders bei der Einlegung neuer Personen- und Schnellzüge oder bei Verbesserung der Kurslage oft sehr ernsthafte Schwierigkeiten haben. Die Herren, die dem Eisenbahnrat angehören, werden bestätigen können, wie häufig es hier heißt: Wir erkennen die Forderung zwar als begründet an, die Eisenbahnverwaltung ist aber nicht in der Lage, dem Wunsch zu entsprechen, weil der und der Bahnhof ungenügend ist. Wir haben auch in diesem hohen Maße gestern solche Beispiele gehört. Der Herr Oberbürgermeister von Mannheim hat verschiedene Wünsche

von Mannheim vorgetragen, mußte aber in einzelnen Punkten selbst erkennen, daß zur Zeit die Eisenbahnverwaltung wegen ungenügender Anlage des Bahnhofes Heidelberg kaum in der Lage ist, hier Verbesserungen eintreten zu lassen. So hängt hier eins mit dem anderen zusammen. Der Herr Oberbürgermeister Winterer hat vorhin eingehend und zutreffend dargelegt, wie der neue Güterbahnhof in Freiburg nicht nur für die Entwicklung der Stadt notwendig ist, sondern auch verkehrsfördernd wirkt. Das kann ich vollständig bestätigen. Bei ungenügenden Güterbahnanlagen stellt sich manches Industrie- oder Handelsunternehmen nicht ein, der ganze Handel, der aus ungenügenden Anlagen vielfach empfindliche Nachteile hat, kann sich nicht richtig entwickeln. Es kann also wohl von einer verkehrsfördernden Wirkung neuer bequemer Güterbahnhöfe gesprochen werden. In der Budgetkommission der Zweiten Kammer ist ferner von der Regierung dargelegt worden, wie in den letzten 10 Jahren die Ausnützung der Güterwagen erfreulicherweise sich verbessert hat. Ich verweise hierwegen auf die Drucksache Nr. 15b der Zweiten Kammer, worin nachgewiesen ist, daß die Anzahl der Tonnenkilometer des Güterverkehrs in den letzten 10 Jahren 1895/1904 um rund 73 Prozent gestiegen ist, während der Güterwagenpark nur um 31,4 Prozent vermehrt wurde; dagegen haben sich die Achskilometerleistungen unseres Güterwagenparks im ganzen um 58,4 Prozent vermehrt und es ist die durchschnittliche Leistung einer Güterwagenachse um 20,6 Prozent gestiegen. Eine derartige Steigerung der Nutzleistung der Güterwagen ist natürlich nur möglich, wenn man die dazu nötigen Einrichtungen zur Verfügung hat, wie wir sie an den neuen Rangier- und Güterbahnhöfen besitzen und weiterhin noch auszugestalten beabsichtigen. Diese Verbesserung der Ausnützung unseres Güterwagenparks hatte zur Folge, daß wir mit einem Wagenstand ausgekommen sind, der ungefähr ein Fünftel geringer ist, als er hätte sein müssen, wenn die Ausnützung wie im Jahre 1895 gewesen wäre. Wie beträchtlich ferner die Verkehrszunahme in dem Jahrzehnt 1895/1904 gewesen ist, ergibt sich aus der Zunahme des Personenverkehrs. Im Jahre 1895 hatten wir auf badischen Staatsbahnen geleistet: 498 Millionen Personenkilometer, im Jahre 1904 835 000 000. Das ist eine Zunahme von 337 Millionen Personenkilometer, oder 68 Proz. Die Zunahme im Güterverkehr habe ich vorhin angegeben, sie betrug in dem gleichen Zeitraum 73 Proz. der geleisteten Gütertonnenkilometer. Daß angesichts einer derartigen eminenten Verkehrszunahme das Kleid überall zu eng wurde, wie von dem Herrn Oberbürgermeister Winterer schon gesagt wurde, ist begreiflich. Es ist in dem Bericht der Budgetkommission gesagt, man habe früher hier mit Anpassung an die Verkehrszunahme sich zu helfen gewußt. Das ist richtig. Man hat damals die Möglichkeit gehabt, an sich mit kleineren Erweiterungen im großen und ganzen auszukommen. Nun ist aber der Zustand eingetreten, daß eine Erweiterungsfähigkeit der Bahnhöfe vielfach nicht mehr vorhanden ist, oder daß kleinere Erweiterungen dem Bedürfnis nicht mehr genügen. Damit tritt vielfach die Notwendigkeit ein, neue Bahnhöfe an die Stelle der alten zu setzen. Daß man früher jahrelang sich mit sehr viel kleineren Mitteln zu behelfen gewußt hat, ergibt sich aus dem Bauaufwand der aus Eisenbahnschuldentilgungskasse bestritten werden mußte. In den Jahren 1890 bis 1893 betrug er noch zwischen 4 $\frac{1}{2}$  und 6 $\frac{1}{2}$  Millionen jährlich, stieg dann in den Jahren 1895 bis 1898 auf durchschnittlich jährlich 11 $\frac{1}{2}$  Millionen Mark, um dann vom Jahre 1899 ab, wo die großen Bahnhofsum- und Neubauten eigentlich begannen, in die 20 Millionen hineinzugehen.

Ein sehr wichtiges Moment, das auch in zwingender Weise zur Vergrößerung der Bahnhöfe beigetragen hat, ist das der Betriebssicherheit. Für die Betriebssicherheit trägt allein die Groß-Regierung und die Eisenbahnverwaltung die Verantwortung. Wie bei Betriebsunfällen jeweils von dem Publikum und den Gerichten gefragt wird, ob nicht ein Mangel der Einrichtung, ob nicht ungenügende Verwendung von Personal die Mitschuld trägt, das brauche ich Ihnen ja nicht auseinanderzusetzen. Diese Verantwortung drückt die Regierung und die Eisenbahnverwaltung schwer. Sie sieht sich daher genötigt, dem in sehr rascher Zunahme begriffenen Zugverkehr in den Bahnhöfen und auf der freien Strecke die zur sicheren Abwicklung des Fahrdienstes erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Wenn hier wichtige Verbesserungen, wie in den letzten Jahren z. B. auf dem Gebiete der Sicherung der Fahrstraßen, der Zugfolge usw. gefunden werden, kann sich die Eisenbahnverwaltung natürlich der Verwendung von sehr erheblichen Mitteln hierfür nicht entziehen. Es sind auch die beiden Kammern der Landstände hier jeweils den Anforderungen der Eisenbahnverwaltung entgegengekommen.

Es ist in dem Bericht der Budgetkommission ferner gesagt, daß neue Bahnhöfe keine Ersparnisse mit sich brächten, daß man höchstens bei Rangier- und Umschlagbahnhöfen von gewissen Ersparnissen reden könnte, daß aber wohl die Mehrkosten für den Betrieb größerer Anlagen die Ersparnis meist übertreffen würden. Es ist ja meines Erachtens das finanzielle Moment hier in erster Reihe gar nicht ausschlaggebend, sondern es hat die Eisenbahnverwaltung für eine geordnete, glatte und sichere Abwicklung des Verkehrs Sorge zu tragen. Ich habe vorhin schon darauf hingewiesen, daß eine solche Verkehrsabwicklung auch entsprechende Bahnhofsanlagen verlangt, und daß eben nur bei solchen Anlagen die bisherige Weiterentwicklung des Verkehrs möglich ist. Darüber besteht aber, wie der Herr Ministerialpräsident eben ausgeführt hat, keinerlei Meinungsverschiedenheit zwischen dem Hohen Hause und der Groß-Regierung, daß es nämlich durchaus notwendig ist, bei den Anforderungen für die neuen Bahnhöfe unnötigen Aufwendungen oder solche, die mit den dadurch zu erreichenden Vorteilen außer Verhältnis stehen, vermieden werden müssen. Wir haben uns auch beim Ministerium eifrig bemüht, bei Vorlage des jetzigen Budgets diesem Gesichtspunkt Rechnung zu tragen, und es ist in Aussicht genommen, dies weiterhin noch in durchgreifender Weise als bisher zu tun, indem sämtliche Anforderungen, die in dem Baubudget gemacht werden sollen, bis zu einem gewissen möglichst frühzeitigen Termin dem Ministerium vorgelegt sein müssen, der es ermöglicht, bei dem Ministerium noch in eine eingehende materielle Prüfung einzutreten. In einer Hinsicht ist inzwischen, wie dem Hohen Hause bekannt ist, bereits eine weitere Aenderung eingetreten, indem das Eisenbahnministerium einen hervorragenden hochbautechnischen Sachverständigen als Referenten erhalten hat, sodaß wir nunmehr in der Lage sind, Pläne und Kostenvoranschläge von Hochbauten selbst einer sachmännischen Prüfung unterziehen zu lassen.

Sie gestatten nun, daß ich in Kürze auf die Frage der Sammelpositionen eingehe. Es sind diese Sammelpositionen, und zwar gerade die beiden Positionen, die in dem Bericht Ihrer Budgetkommission besonders beanstandet worden sind, auf Veranlassung des Ministeriums geschaffen worden. Es war, wie es in dem Bericht zutreffend hervorgehoben ist, hierbei in erster Linie maßgebend der Gesichtspunkt, die Anforderung tunlichst anzupassen der voraussichtlichen Verwendung: Es handelt sich bei den Sammelpositionen um eine große Anzahl einzelner Bauwerke, die dem gleichen Zwecke dienen.

Für diese einzelnen Bauwerke hatte die Eisenbahnverwaltung fast durchweg die Gesamtanforderung in das Budget eingestellt. In dem Bestreben aber, die Anforderung der Verwendung anzupassen, glaubten wir eine Zusammenfassung solcher gleichartiger Gegenstände eintreten lassen zu sollen, um dadurch zu ermöglichen, eine Kürzung der Anforderung für die laufende Budgetperiode eintreten zu lassen. Wir sind zu diesem Verfahren erst geschritten, nachdem bei einer Durchsicht der Budgets anderer Verwaltungen sich ergeben hatte, daß dort ein gleiches Verfahren besteht. Insbesondere finden sich beispielsweise solche Sammelpositionen in dem Budget nicht bloß von Preußen, das wegen des Umfangs seines Bahnnetzes vielleicht schwerer vergleichbar ist, sondern auch Württemberg und Bayern haben Sammelpositionen für Wegübergänge und Bayern haben Sammelpositionen für Wegübergänge und Dienstwohnungen. Nicht maßgebend war für uns natürlich die Absicht, die Kontrolle durch die Landstände beeinträchtigen zu wollen. Es ist mir auch nicht recht klar, inwiefern hier eine Beeinträchtigung eintreten soll. Es sind die Bauwerke, die ausgeführt werden sollen, im Budget mit ihren Kosten einzeln genannt. Es ist lediglich ein Wechsel der äußeren Form; ob man hier eine römische Ziffer voran schreibt mit Angabe des Gesamtaufwands für den betr. Zweck, und hintendran unter arabischen Ziffern die zugehörige Summe jeder Aufwendung mittelt, oder ob man, wie das früher geschehen ist, jede Anforderung als besondere Position ins Budget einstellt, ist wohl ohne erhebliche Bedeutung. Auch bei der Rechnungsabrechnung haben wir uns die Sache so gedacht, daß die Anforderungen unter den einzelnen arabischen Ziffern für sich auseinander gehalten werden sollen, so daß zu jeder Unterposition auch die tatsächlich eingetretene Verwendung in dem betreffenden Jahr in der Rechnungsabrechnung ersichtlich gemacht wird. Da es sich aber hier lediglich um die Frage der Form und Zweckmäßigkeit handelt, wird das Ministerium aus dem Wunsch Ihrer Kommission gerne Veranlassung nehmen, die Frage bis zum nächsten Landtag noch einmal eingehender Prüfung zu unterziehen. Zugabe ist eines: daß es an sich erwünscht wäre, die Anforderungen für die einzelnen Bahnhöfe möglichst an einer Stelle zusammen vorzuführen; es würde das aber auch eine Aenderung der Positionen für Stellwerke und für den Verwaltungsaufwand zur Folge haben. Ich werde mir gestatten, wenn die Position Verwaltungsaufwand aufgerufen wird, dazu noch einige Ausführungen zu machen, wie man auch hier ohne Schwierigkeit erreichen könnte, daß der Verwaltungsaufwand für die einzelnen Baupositionen bei diesen selbst anzufordern und zu verrechnen.

Oberbürgermeister Dr. Winterer: Ich kann mit dem Verlauf der Generaldiskussion meinerseits zufrieden sein; es ist zwar dem Standpunkt des Herrn Berichtstatters, den ich in einigen Punkten bekämpfe habe — vor allem auch durch den Herrn Minister — beigetreten worden, und das könnte scheinen, als ob das Zünglein an der Wage sich auf die andere Seite neige. Allein ich habe aus dem, was der Herr Minister angeführt hat, nicht viel Material finden können, das gegen mich spricht. Das, was der Herr Minister ausgeführt hat, kann ich eigentlich auch unterschreiben. Er hat gesagt: Groß genug — aber nicht zu große Güterbahnhöfe. Damit kann ich mich auch einverstanden erklären. Jedenfalls sind das keine Gesichtspunkte, die ich zu bekämpfen Veranlassung hätte. Das einzige, was mir Veranlassung gibt, darauf zu erwidern, ist die Bemerkung des Herrn Ministers: Der Redner — meine Person — huldige einem gewissen Optimismus. — Das ist nämlich auch so ein Schlagwort der Neuzeit, womit man unangenehme Erörterungen abzufchneiden sucht

Meine Herren, ich möchte daher dem Herrn Minister speziell nur Folgendes widmen: Ein richtiger Optimist ist das, was den Staat und die Gemeinde vorwärts bringt, währenddem das Gegenteil, der Pessimismus, welchen er nicht genannt hat, der Tod jeder Entwicklung ist. Der Optimismus hat, so lange die Menschheit existiert, sie vorwärts gebracht, der Pessimismus aber noch um keinen Schuh! Der kommt erst nach reiflicher Erwägung und gründlichster Erörterung immer zu dem Schluß, daß es das geschickteste ist, gar nichts zu tun. Das ist der Unterschied zwischen Optimismus und Pessimismus, und ich glaube, ein richtiger Optimismus ist so notwendig, daß man ohne ihn gar nicht weiter kommen kann.

Sodann kam als Hauptverteidiger des Standpunkts der Kommission Herr Baron von Boecklin. Nun, auch er hat in vielen Punkten meinen Standpunkt als richtig anerkennen müssen. Er hat immer auch nur Gegensätze selbst konstruiert, die er dann widerlegt hat. Das vertritt ich nicht; ich vertritt bloß meinen Standpunkt. Was mich aber zum Widerspruch veranlaßt, ist hauptsächlich der Punkt, wo der Herr Baron einen kleinen Gegensatz konstruiert zwischen Stadt und Land. — Wenn ich dieses Kapitel anschlagen höre, werde ich schon ganz lebendig. Ich mag einen solchen Gegensatz nicht, ich erkenne ihn nicht an und habe ihn noch nie anerkannt, sondern immer bekämpft, wo ich von ihm sprechen gehört habe. Wenn jemand es einmal unternommen, das Land zu bekämpfen und seine gerechten Wünsche, so habe ich ihm immer gesagt: ihr seid die größten Feinde der Städte. Kein richtiger Städtevertreter hat Sinn für derartiges. Wir sind in unlöslicher Verbindung und es ist unerklärlich, wenn der Städter gleichsam in Mißgunst gegen das Land das Nötige dort verweigern wollte. Alle Anträge, die mit freigebiger Hand die Wohltaten unserer neuen Kultur über das Land ausschütten, finden in den Städten die allerwärmsten Verteidiger, wenn sie auf dem richtigen Standpunkt stehen. Wir haben in Kürze ein Kapitel in diesem Sinne zu behandeln, bei welchem die praktischen Proben gemacht werden, wo es ans Zahlen geht, bei der Vermögenssteuer. Wir sind in unserer Kommission weitherzig dem Lande soweit entgegengekommen als es möglich ist. Also, ich möchte bitten, mir zuerst Beispiele vorzuführen, wo die Städter irgend einen Antrag für das Land, insbesondere im Eisenbahnwesen, bekämpft haben. So lange das nicht geschieht, muß ich sagen, daß wir Städter immer einen gewissen Stolz darauf haben, daß wir ein solches Land besitzen, daß sich ein großer Teil des deutschen Vaterlandes mit demselben in allgemeinen Kulturgebieten gar nicht vergleichen kann. Wir wissen aber auch, daß der Bauer nicht etwa mit scheelen Augen auf die Entwicklung der Städte hinblickt. Die Leute kommen herein und sind stolz darauf, wenn sie die schönen Einrichtungen sehen, sie betrachten die Städte als ihre eigenen Städte und freuen sich ihrer Einrichtungen, welche auch die ihrigen sind.

Ebenso wenig trifft zu, wenn der Herr Baron gesagt hat: gut wenn die Städte Wünsche haben, so sollen sie auch Beiträge bezahlen. Wir in Freiburg haben immer Beiträge bezahlen müssen; wir haben auch für den Güterbahnhof gewaltige Beiträge bezahlt, dadurch, daß wir billige Liegenschaften zur Verfügung gestellt haben. Ein Wort hätte genügt von der Stadt und ihren Stiftungen, um die ganze Unternehmung um eine gewaltige Summe hinauszutreiben. Wir haben das Gelände zu sehr billigem Preis hergegeben. Das sind bewußte und bekannte Beiträge, die in bedeutende Summen gehen. Ich habe nur vermist: Warum ist die Konsequenz nicht gezogen worden bei den heutigen Anträgen? Warum sehe ich keine Anträge in dieser

Richtung bezüglich der großen Bahnhöfe? Ich habe das vermist. Wenn man den Bericht liest, hat man die Empfindung, daß am Schlusse alles enden wird, mit einem Antrag auf Verwirklichung der verfochtenen Grundsätze. Aber es ist nichts, als Genehmigung. Damit ist doch die Richtigkeit des Standpunkts bestätigt, daß man gegen diese Regierungsanträge nichts sagen kann. Ich will Ihre Zeit nicht länger in Anspruch nehmen; ich kann mich damit beruhigen, was vorhin der Fachmann, der Herr Ministerialdirektor Schulz, gesagt hat. Es hat dreifachen Wert, wenn man bedenkt, daß sein Herr Chef auf die Seite des Herrn Berichterstatters getreten ist. Aber das, was er ausgeführt hat, ist Wort für Wort eine Bestätigung dessen, was ich ausgeführt habe, es bestätigt die Richtigkeit des Standpunkts, den ich vertreten habe. Der Techniker, die Erfahrung, das Bedürfnis, die Wissenschaft sprechen dafür, alles andere ist dagegen nur Nebensart. Ich hoffe, in diesem hohen Hause, daß wir nicht nötig haben, an die Zweite Kammer zu appellieren, da ich überzeugt bin, daß derartige Grundsätze nicht durchgeführt werden. Ich hoffe, daß wir immer eine Majorität haben, die dafür sorgt — um bei einem Wilde aus dem Eisenbahnbetrieb zu bleiben — daß der Wagen im richtigen Gleis bleibt.

Freiherr von Boecklin: Gestatten Sie mir nur zwei Worte zu einer kurzen Erwiderung. Zunächst möchte ich feststellen, daß ich vielleicht falsch verstanden wurde; ich wollte nicht etwa, wie es aus den Worten des Herrn Oberbürgermeisters Winterer herausgeklungen, eine Antipathie der Städte gegen das Land konstruieren, das lag mir vollständig fern. Ich wollte nur darauf hinweisen, daß in dem vorliegenden Budget eine Benachteiligung gegen das flache Land gegenüber den Aufwendungen auf die großen Städte stattgefunden hat, was ich anstrebe, ist gewissermaßen die Dezentralisation; wir wollen nicht allen Verkehr und alles Leben auf die Städte allein konzentrieren, wir wollen haben, daß auch bis jetzt ausgeschlossene Gebiete belebt werden und daß die zur Erweiterung des Verkehrs aufgewandten Mittel gleichmäßig verteilt werden.

Die zweite Frage, warum ich keine Anträge gestellt habe, hat zwei Gründe: erstens die Lage, in der sich die Groß. Regierung z. Zt. befindet. Ich erkenne an, daß diese gewisse Verpflichtungen übernommen hat, und daß die Arbeiten teilweise weit vorgeschritten sind; zweitens: die Zeit ist so weit vorgerückt, daß wir nicht mit neuen Anträgen die Verhandlungen des Landtags noch weiter hinziehen wollen.

Die Generaldiskussion wird hierauf geschlossen und es erhält das Schlusswort der Berichterstatter.

Geh. Rat Honzell: Herr Oberbürgermeister Winterer ist gegen die Anschauungen und Wünsche der Kommission hinsichtlich der allzugroßen Ausdehnung der Bahnhöfe aufgetreten. Er hat dabei Sprachbilder gebraucht, die wie ich doch glauben möchte, mit dem Ernst, mit dem die Budgetkommission gearbeitet hat, nicht so recht im Einklang stehen. Auch war wohl nicht notwendig, in diesem Falle meine Eigenschaft als Techniker hervorzuheben. Der Gegenstand des Kommissionsberichts ist nicht technischer Natur; es liegt ein wirtschaftliches Thema vor und so ist es auch behandelt. Aber ich kenne das: wenn eine Arbeit unangenehm und der Verfasser von Beruf Techniker ist, dann zieht man oft diese seine Eigenschaft hervor, um ihm dann einen gelinden Stoß zu geben; man bezeichnet ihn wohl auch als Autorität, um sofort zu erklären, auf solche Autoritäten gebe ich überhaupt nichts. Das habe ich wiederholt erlebt, in diesem hohen

Hause aber nicht erwartet. Herr Oberbürgermeister Winterer hat aber nun gegen eine Reihe von Dingen gekämpft, die gar nicht in dem Bericht stehen. Nirgends ist da gesagt, daß die Groß. Regierung bei Anlage eines Bahnhofs lediglich das gegenwärtige Bedürfnis ins Auge fassen, nicht Gelände erwerben soll für eine spätere größere Ausdehnung, wohl aber ist dagegen gesprochen worden, daß man eine Bauanlage herstellt, für die der Aufwand vorerst nicht nutzbar gemacht werden kann; denn eine solch große Anlage erfordert auch großen Aufwand für Personal und Unterhaltung.

Herr Oberbürgermeister Winterer hat gesagt, er habe noch nie einen zu großen Bahnhof gesehen. Wenn man so vorsorglich baut, wie er es befürwortet, so muß ja die Anlage Jahre hindurch größer sein, als nötig. Wird der jetzt geplante Offenburger Bahnhof erstellt, wird man einen zu großen Bahnhof sehen können, und zwar den von Appenweier; der wird durch die Offenburger Anlage größtenteils ausgeschaltet und das ist ein Bahnhof, den man wiederholt vergrößert hat; also derartige Dinge können vorkommen. Wenn der Herr Oberbürgermeister auf das Verfahren des Geschäftsmannes hingewiesen hat, so möchte ich glauben, daß Herr Freiherr von Böcklin schon ganz richtig bemerkt hat, wie mancher hat sich überbaut. Die badische Eisenbahnverwaltung ist auch nicht in der Lage, um Kunden zu werben. Ich gebe zu, daß durch die Vergrößerung eines Güterbahnhofes Handel und Gewerbe am Plage günstig beeinflusst werden können; von den großen Rangierbahnhöfen — und die hat der Bericht vornehmlich im Auge — wird man dies wohl kaum sagen können; bei diesen handelt es sich darum, welcher Anteil Baden am durchgehenden Verkehr zufällt, ob in dieser Beziehung auf eine sichere, auf eine bedeutende Vermehrung zu rechnen ist; und diese Sicherheit scheint mir nicht ohne weiteres zu bestehen. Es können Verhältnisse eintreten, die dazu führen, daß ein Verkehr, der jetzt über die Badische Bahn geht, der Reichsbahn in Elsaß-Lothringen und der württembergischen Bahn zugewiesen wird. Wir haben unter der Konkurrenz der Eisenbahn auf dem linken Rheinufer schon gelitten, und das kann wieder kommen, namentlich, wenn wir durch Ablehnung der vierten Wagenklasse die anderen Eisenbahnverwaltungen verärgern. Zeitiger Bahnverkehr kann in der Zukunft auch auf die Wasserstraße übergehen; doch will ich heute davon nicht sprechen; ich werde bei der Beratung der Position für den Baseler Bahnhof darauf zurückkommen. Die Kommission hat auch nirgendwo bezweifelt, daß die Städte sich noch weiter entwickeln werden, und es ist auch nirgendwo gesagt, daß die großen Bahnhöfe nur den großen Städten zugute kommen. Davon ist, glaube ich, in dem anderen Hohen Hause und auch in der Presse gesprochen worden; im Bericht Ihrer Kommission finden Sie von diesem Gedanken nichts. Herr Oberbürgermeister Winterer hat hier Dinge widerlegt, die weder im Bericht geschrieben, noch von dem Berichtstatter gesprochen wurden. Mir scheint, weil es gerade der Bahnhof in Freiburg ist, der im Bericht als Beispiel angeführt ist, der Herr Oberbürgermeister Winterer sich etwas erregt hat; hätten wir etwa den Mannheimer Rangierbahnhof als Beispiel erwähnt, so würde der Herr Oberbürgermeister von Mannheim wahrscheinlich ungefähr das gesagt haben, was der Herr Oberbürgermeister von Freiburg vorgetragen hat. Der Freiburger Güterbahnhof ist aber wirklich ein sehr berechtes Beispiel; er ist notorisch viel zu groß; daß man in Freiburg in großem Umfange Gelände gekauft hat, dagegen ist nichts zu sagen, und wenn das Gelände nicht ausgeschüttet und nicht für den Bahnhof in Anspruch

genommen worden wäre, dann könnte man vielleicht das gute Geschäft machen, das der Herr Oberbürgermeister Winterer erwähnt hat: mit Nutzen wieder zu verkaufen. Aber ein verlassener Bahnhofsteil ist in der Regel etwas minderwertig. Ich will nicht zurückkommen auf die wenig erfreuliche Entwicklungsgeschichte des Freiburger Bahnhofs; sie steht in dem Kommissionsbericht der Budgetkommission von 1904/05.

Erfreut bin ich sehr über die Äußerungen des Herrn Ministers, ich bin ihm sehr dankbar. Denn ich empfinde ja selbst, es geht durch den Bericht der Budgetkommission ein Ton des Vorwurfs, der ja für die Eisenbahnverwaltung nicht angenehm sein kann. Aber es freut mich, daß der Herr Minister durch seine Stellungnahme anerkannt hat, daß die Budgetkommission es ernst genommen hat, und daß es ihr fern gelegen hat, die Groß. Regierung anzugreifen. Die Kommission hat nur das Gute gewollt, und es gereicht ihr zur Freude, daß sie auch sieht, wie der Weg auch schon beschritten ist, den sie empfiehlt.

Die Mitteilungen des Herrn Ministerialdirektors Schulz waren recht interessant, und ich habe nur bedauert, daß wir nicht in der Lage waren, die Anwesenheit von Regierungsvertretern bei den Verhandlungen der Budgetkommission in solchem Maße uns zu erbitten, wie wir gerne gewollt hätten; allein das war bei der kurzen Zeit der Behandlung dieses Budgets nicht mehr möglich. Das Eisenbahnbaubudget ist in dem anderen Hohen Hause erst vor kurzem erledigt worden, und wir konnten, wenn auch vorgearbeitet worden war, doch nicht schrittweise die Fragen so bestimmt fassen, daß wir sie den Herren Regierungsvertretern hätten rechtzeitig vorlegen können. Dazu kam, daß auch die Mitteilungen der Groß. Regierung an die an die Budgetkommission des andern Hohen Hauses so zahlreich und so umfangreich waren, Vorlage von Projekten und Plänen und dergleichen, daß die Möglichkeit wenigstens in den meisten Fällen ausgeschlossen war, von der Mitteilung an die Budgetkommission der Zweiten Kammer immer gleichzeitig auch der Budgetkommission der Ersten Kammer Kenntnis zu geben; in einer Reihe von Fällen ist es geschehen. Von dem Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten erhielten wir eine Aufzählung aller Pläne und Kostenvoranschläge und der sonstigen Mitteilungen an die Budgetkommission der Zweiten Kammer und wir sehen recht gut ein, daß es nicht möglich war, all' das auch an die Budgetkommission der Ersten Kammer zu geben. Uebrigens hat die Äußerung des Herrn Ministerialdirektors Schulz manches bestätigt, was in dem Bericht gesagt ist, einiges auch in einem andern Licht erscheinen lassen. Das wird man ja gerne entgegennehmen, und gerne gestehe ich zu, daß man im Interesse der Betriebssicherheit und der Verkehrszunahme in den Bahnanlagen heutzutage mehr tun muß, als vordem; das ist aber im Grunde genommen in dem Bericht der Kommission auch nicht in Abrede gestellt.

**Oberbürgermeister Dr. Winterer:** Der Herr Berichtstatter hat, wenn ich ihn recht verstanden habe, gesagt, ich hätte einige Gleichnisse angewandt, die mit dem Ernst der Verhandlungen nicht ganz im Einklang sind. Ich möchte den Herrn Berichtstatter bitten, mit das zu zeigen.

**Vizepräsident Dr. Bürklin:** Das war keine persönliche Bemerkung. Ich bitte sich später an den Herrn Berichtstatter zu wenden.

Es wird alsdann in die Spezialdiskussion eingetreten und es werden die einzelnen Positionen aufgerufen.

Zu § 9 (Beseitigung schienenebener Uebergänge) erhält das Wort

**Seh. Rat. Housell:** Das ist eine solche Sammelposition; sie erscheint zum erstenmal in dem Budget. Die Ihre Kommission glaubt, besteht gerade hier kein Bedürfnis dazu und ist auch kein Vorteil davon zu erwarten, die Aufwendungen für eine Anzahl Wegübergänge zusammenzufassen. Die Baugesenstände sind meistens so groß, daß sie füglich als Einzelposten aufgeführt werden können. Das gilt von einigen anderen Sammelpositionen, und wenn dann das Eisenbahnbudget etwas voluminöser würde, so würde das auch nichts schaden, denn es ist ein gar dünnes Heftlein, in dem die 30 Millionen verlangt sind. Der Vorteil der Uebersichtlichkeit, wie er geltend gemacht worden ist, besteht hier nicht; denn es ist nur ein Teil des Aufwandes für schienenebene Wegübergänge, der in der Sammelposition angefordert ist. An 6 oder 7 anderen Stellen des Budgets sind Kosten angefordert für solche Wegüberführungen und es sind namentlich in den Aufwendungen für die großen Bahnhöfe ganz bedeutende Kosten enthalten für die Hochlegung der Bahn und damit also für die Beseitigung der schienenebenen Wegübergänge. Im Budgetnachtrag kommt die Verlegung der Höllentalbahn in Freiburg, die eigentlich nur den Zweck hat, schienenebene Wegübergänge zu beseitigen. Der innere Grund fehlt, die Anforderungen zusammenzufassen und Ihre Budgetkommission hat deshalb den Wunsch ausgesprochen, daß in der gegenwärtigen Budgetperiode nur die dringlichsten der in den Erläuterungen verzeichneten Anlagen in Angriff genommen und die weiter erforderlichen Mittel im kommenden Budget nach einzelnen Bauwerken getrennt angefordert werden.

Der Herr Generaldirektor hat vorhin bemerkt, es sei die Absicht nicht anders gewesen, als in den Nachweisungen ebenso zu verfahren, wie in der Aufzählung in den Erläuterungen. Das ist, soviel ich jetzt übersehen kann, seither nicht immer geschehen und ist auch nicht die Verpflichtung der Großh. Regierung. Es handelt sich in der Nachweisung nur um die Budgetsätze und ein Budgetsatz ist eben nur die Geldsumme, die im Budget in der Spalte links aufgeführt ist unter der Bezeichnung Budgetsatz und in der Nachweisung erscheint. An die Einhaltung der Beträge, die in den Erläuterungen angeführt sind, ist die Regierung gewissermaßen wohl moralisch gebunden, aber etatrechtlich kann man sie da nicht fassen. Es ist aber auch kein Gewinn, wenn die Rechtfertigung in der Nachweisung wieder in dieser etwas umständlichen Weise geschieht; es wird nichts an Raum erspart. Ich möchte sehr wünschen, daß die Anregung, die die Budgetkommission hier im Text ihres Berichts gegeben hat, von dem Hohen Hause gebilligt werde.

Der § 9 wird einstimmig genehmigt und es wird dem von der Kommission ausgesprochenen Wunsche beigetreten.

Zu § 14 (Heidelberg, Neubau eines Bahnhofs, III. Teilforderung).

**Geheimerat Housell:** Die Vorgeschichte des Heidelberger Bahnhofs ist in dem Bericht als nicht erfreulich bezeichnet; ich will deshalb auch nicht darauf zurückkommen und nur kurz erwähnen, daß in dem Budget 1902/03 der Aufwand für den Heidelberger Bahnhof zu 20 Millionen, in jenem 1904/05 zu 24 Millionen und in dem von 1906/07 zu 30 Millionen angegeben ist. Ein vollständiger Plan ist nicht vorhanden, ein Kosten-

überschlag gar nicht. Ihre Budgetkommission glaubte deshalb hier die Erwartung aussprechen zu sollen, daß ein vollständiger Plan mit Kostenvoranschlag für das Heidelberger Bahnhof-Unternehmen bis zum nächsten Landtag ausgearbeitet sein werde und daß der Voranschlag nicht mit einer Summe abschließe, die in der Stufenleiter der seitherigen Kostenschätzungen eine weitere Erhöhung bringt, daß vielmehr die Großh. Regierung sich bemühe, den früheren Kostangaben näher zu kommen als der jüngsten.

Die Genehmigung der Anforderung ist beantragt.

**Baudirektor Wasmer:** Durchlauchtigste Hochgeehrteste Herren! Ich will mit Bezug auf die Bemerkung des Budgetkommissionsberichts nur kurz hier erwähnen, daß die Eisenbahnverwaltung es selbst sehr bedauert, nicht weiter gekommen zu sein mit der Projektbearbeitung, sodaß jetzt schon ein genauer Voranschlag vorgelegt werden könnte. Die Verhältnisse in Heidelberg drängten aber zunächst dahin zu wirken, daß die Operate, die für die Geländeerwerbungen nötig sind, zunächst geliefert werden. Es ist ja, wie richtig bemerkt wurde, mit dem Bahnhofprojekt etwas frühzeitig vorgegangen worden. Zuerst hatte man den Gedanken, mit dem Projekt noch gar nicht an die Öffentlichkeit zu treten, sondern unter der Hand Güter zu erwerben, ehe das Projekt bekannt war. Das schlug fehl. Es ist der Domäne, die die Sache besorgen sollte, nur zu einem geringen Teil gelungen, Güter zu erwerben. Es wurde ruckbar, zu was es sein sollte, und die Geländespekulation hat Platz gegriffen. Dann war die nächste Aufgabe der Eisenbahnverwaltung möglichst rasch die Unterlagen des Projekts und zur Einleitung des Expropriationsverfahrens zu beschaffen, um vor allen Dingen zur Festlegung des Tages zu kommen, von welchem ab weitere Käufe ungültig sind bzw. als Spekulationskäufe vor dem Richter keinen Anspruch auf Berücksichtigung mehr haben. Diese Arbeiten waren recht schwierig, denn es durchzieht unser Projekt das sogenannte Mohrbacher Bauviertel, worin die Straßensluchten schon festgelegt waren. Es mußten daher lange Verhandlungen mit der Stadt über die Veränderung der Baufluchten nebenhergehen, der ganze Bau des Straßennetzes mußte geändert werden. Die Verhandlungen haben erst zum Abschluß kommen können im vorigen Jahre und es ist dann gleich für den notwendigen Teil des Projektes, für den Personenbahnhof als Teilprojekt, das Expropriationsverfahren im Frühjahr eingeleitet worden und die staatsministerielle Entschließung zur Festlegung des Projekts ist erfolgt, sodaß für diesen wichtigsten Teil wenigstens der Spekulation ein Riegel vorgeschoben ist. Dann hat die Generaldirektion mit der Auflage auch des übrigen Teils des Projektes möglichst nachzukommen versucht und hat das Projekt wenigstens soweit festgelegt, daß in aller nächster Zeit — vielleicht in 14 Tagen oder 3 Wochen — das Enteignungsverfahren für den Rest des Projektes, den Güterbahnhof, eingeleitet werden kann. Es war unmöglich in dieser Zeit, bis jetzt, auch noch genaue Kostenanschläge und genaue Projekte mit allen Details, Hochbauten, Brücken und was sonst dazu gehört, aufzustellen. Die Generaldirektion hat nichts als approximative Anschläge mitteilen können, für die sie aber eine Gewähr nicht übernehmen kann. Sie wird sich aber angelegen sein lassen, bis zum nächsten Budget — was möglich sein wird, da die Errichtung einer Inspektion in Heidelberg bevorsteht — die Sache so zu fördern, um mit möglichst genauen Kostenanschlägen das nächstmal vor die Kammern treten zu können. Sie hat getan, was sie tun konnte, ein Vorwurf kann sie kaum treffen.

Freiherr von Stöckingen: Ich werde gegen diese Position stimmen, weil der Bericht der Budgetkommission beweist, daß die etatrechtlichen Voraussetzungen für die Bewilligung nicht gegeben sind.

Der § 14 wird alsdann mit allen gegen vier Stimmen genehmigt und das Haus schließt sich den von der Kommission ausgesprochenen Erwartung einstimmig an.

Zu § 29 (Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofes):

Geh. Rat Houfell: Die lange Vorgeschichte, des Karlsruher Bahnhofes ist in kurzen Zügen in dem gedruckten Bericht gegeben und sie ist da als lehrreich bezeichnet. Lehrreich ist vor allem ein Vorgang, der gleich anfangs gespielt hat in den 80er Jahren. Dort hat die Großh. Regierung 700 000 M. angefordert für die durch die Zunahme des Verkehrs nötig gewordene Verbesserung und Erweiterung des Bahnhofes. Wie begreiflich, haben sich sofort Stimmen erhoben, daß es nicht klug sei, an diesem alten Bahnhof noch so viel Änderungen vorzunehmen, Geld dafür zu verwenden. Das Richtige sei ein neuer Bahnhof, ein hochliegender Bahnhof, ein Kopfbahnhof usw.; aber dieses Fickwerk, wie man sagte, wurde von der öffentlichen Meinung abgelehnt; auch der Stadtrat hat dagegen Stellung genommen. Die Großh. Regierung aber hat sich nicht irre machen lassen; sie hat den Landständen damals vorgerechnet, daß, wenn man sich damit begnüge, diese Herstellungen mit einem Aufwand von 700 000 M. auszuführen und vergleiche, wie sich der finanzielle Effekt gestalten würde, wenn man jetzt statt dessen den Bahnhof hochlegte, — was man damals mit 5 Millionen machen zu können geglaubt hat — so finde man, daß schon nach 4 1/2 Jahren Verzinsung und Tilgung der Mehrausgabe dem Kostenbetrag für die beabsichtigte Verbesserung des Bahnhofes gleichkomme; so lange aber werde der verbesserte Bahnhof gewiß dem Verkehrsbedürfnis genügen. So hat man damals gerechnet und mit welchem Erfolg: dieser Bahnhof ist heute noch im Betrieb, es ist seitdem zur Vergrößerung wohl einiges geschehen, aber nicht viel; dieser Bahnhof nimmt heute noch den Verkehr auf und muß ihn noch eine Reihe von Jahren aufnehmen, namentlich wenn es mit dem neuen Bahnhof in dem seitherigen Tempo weitergeht. Und von diesem Bahnhof hat Staatsminister v. Brauer vor zwei Jahren, als eine Petition einkam, in der auf Beschleunigung der Arbeiten am neuen Bahnhof unter Hinweis auf die Mißstände am jetzigen Bahnhof gedrängt wurde, ausdrücklich gesagt, die Zustände in dem Bahnhof seien nicht so schlecht. Auch heute muß man das annehmen, sonst würde man mit der Schaffung eines neuen Bahnhofes rascher vorgehen, als es seither geschehen ist.

Im weiteren sieht man aus dieser Vorgeschichte, daß Staat und Stadt für jede der verschiedenen in Betracht gezogenen Lösungen einmal eingetreten ist oder dafür zu haben war.

In den 1870er Jahren hat die Stadt die Ueberführung der Straßenkreuzungen verlangt, die Großh. Regierung hat sie abgelehnt. Im Jahre 1884 wollte die Großh. Regierung die Fahrbrücken herstellen und Stadt, Handelskammer und Gewerbeverein haben sich dagegen aufgelehnt. In den folgenden Jahren wurde in diesen Kreisen namentlich die Hochlegung des Bahnhofes empfohlen. Im Jahre 1895 hat die Großh. Generaldirektion in einem Schreiben an den Stadtrat gesagt, sie halte diese Hochlegung für das beste Mittel, um alle Mißstände gründlich zu beseitigen; sie habe diese Sache auch schon selbst ins Auge gefaßt, bevor die

Stadt sie angeregt habe, allein sie sei nicht dringlich. Die Großh. Regierung stund nun einige Jahre hindurch auf dem Standpunkt, daß die Ueberführung der Straßen das richtige Mittel sei, das einfachste, das billigste und daß diese Ueberführung sich in einer Weise ausführen lasse, daß sie sich sehr schön in das Stadtbild einfüge; es sei dann auch möglich, den Bahnhof mit der Zeit nach Bedürfnis mehr und mehr zu erweitern. An Raum fehle es durchaus nicht; wenn die Stadt Karlsruhe die Einwohnerzahl von 200 000 überschritten habe und wenn der Verkehr auf das drei- und vierfache steigen sollte, sei immer noch hier zwischen Krieg- und Bahnhofstraße Platz genug. Auf diesem Standpunkt war die Großh. Regierung noch im Jahre 1898 und sie hat damals den Gedanken der Verlegung des Bahnhofes nach Beiertheim — wie sie sagte — entschieden abgewiesen. Eher war sie noch geneigt, einen Kopfbahnhof auf dem Beiertheimer Feld zu erstellen.

Im Jahre 1899 trat dann die Großh. Regierung mit der Anforderung von Mitteln für die Verlegung des Bahnhofes hervor. Diese wird jetzt als die einzig richtige Lösung bezeichnet, man dürfe froh sein, daß man die Ueberführungen nicht gemacht habe; es wäre verfehlt gewesen. Die Stadtabwaltung hat sich wohl oder übel damit einverstanden erklärt, denn sie hatte in der Tat keine Aussicht, etwas anderes zu erreichen, namentlich nicht das, was sie am liebsten gesehen hätte: die Hochlegung des Bahnhofes an jetziger Stelle.

Den Landständen wurde damals ziffernmäßig dargelegt, daß die Verlegung die billigste Lösung sei und nur unter dieser Voraussetzung haben die Landstände, wie im anderen Hohen Hause ausdrücklich betont wurde, die Mittel für die Verlegung bewilligt.

Der Aufwand war damals für die Verlegung angegeben zu 15,7 Millionen, wobei der mitmaßliche Erlös des Geländes am jetzigen Bahnhof bereits abgezogen ist. Ohne das stelle sich der Aufwand auf 18,7 Millionen. Für die Erweiterung des jetzigen Bahnhofes mittelst Straßenüberführung waren berechnet 15,2 und für die Hochlegung 21 Millionen. Zum Budget 1902/3 wurde mitgeteilt, daß die Kosten der Verlegung 23 Millionen und nach Abrechnung jener teilweise etwas zweifelhaften Rücknahme noch 16,3 Millionen betragen. Jetzt, zum Budget 1906, erfährt man, daß der Aufwand 36,6 Millionen und nach Abzug jenes Geländewertes 32,1 Millionen Mark betrage. Dazwischen hinein spielt noch eine Anforderung für Verlegung der Betriebswerkstätte, die jetzt besonders erscheint: wenn man das berücksichtigt, so ist nunmehr der Aufwand um 14 Millionen höher angegeben, als in der Budgetperiode 1902/3.

Unter diesen Umständen wird man doch wohl sagen dürfen, daß die Grundlage, auf der die Landstände ihre Entschliebung zugunsten der Bahnhofverlegung gegeben haben, um wenig zu sagen, erschüttert ist, und daß man wohl berechtigt wäre, zu fragen, ob unter solchen Umständen an der Verlegung des Bahnhofes festzuhalten sei. In der Budgetkommission war diese Auffassung vertreten und es ist deshalb nur ein Mehrheitsbeschluß zustande gekommen. In der Mehrheit hat die Ansicht überwogen, daß die Frage nicht mehr aufgerollt werden könne; die Sache sei schon zu weit gediehen, die Stadt halte auch ganz entschieden an der Bahnhofverlegung fest, weil sie sich in vielem schon dafür eingerichtet habe; hierher gehört namentlich auch die Eingemeindung von Beiertheim, der Ankauf der Magazinhahn durch den Staat u. a. m. Allein man war in ihrer Kommission der Meinung, eine glückliche Lösung habe die Karlsruher Bahnhoffrage nicht gefunden.

Dem Hohen Hause liegt eine Petition von den Bürgervereinen der Ost- und Weststadt vor, die für eine nochmalige Untersuchung der Bahnhoffrage eintreten und zwar auch mit der Begründung, daß die Kostenvergleichung sich eben jetzt wahrscheinlich ganz anders herausstellen würde, als vor einigen Jahren angegeben worden ist. Es ist nicht zu verkennen, in dieser Eingabe sind gute Gründe enthalten, allein die Budgetkommission mußte sich sagen: Es ist nicht mehr zu ändern. Sie hat deshalb die Petition als erledigt bezeichnet; im Drang der Arbeit ist aber übersehen worden, dies auch noch beim Schlußantrag zu dieser Position aufzuführen. Die Erledigung ergibt sich ja selbstverständlich durch die Zustimmung zur Weiterbewilligung; allein es entspricht der Übung, das auch im Kommissionsantrag zu erwähnen.

Aus der geschichtlichen Darstellung im Kommissionsbericht ist weiter zu ersehen, daß die Großh. Regierung seither stets die Absicht kundgegeben hatte, mit dem Bau des Bahnhofes nur allmählig, nach Bedürfnis, vorzugehen. Es soll das Gelände im Umfang eines „Zukunftsinvestitionsprojekts“ — wie es die Großh. Regierung genannt hat — angekauft, mit dem Bau aber zurückgehalten werden; es sollte nicht mehr geschehen, als eben jeweils notwendig ist für die Gegenwart und nahe Zukunft. Das sei gerade ein besonderer Vorteil dieses Durchgangsbahnhofes beim Lauterberg, daß man leicht so verfahren könne. Jetzt aber ist davon keine Rede mehr; es will der Bahnhof gleich in der vollen Ausdehnung, in der Ausdehnung jenes Zukunftsprojektes ausgeführt werden. Dabei hat sich das Projekt sonst noch nach verschiedenen Richtungen hin ausgewachsen.

Ihre Budgetkommission hat die Großh. Regierung gefragt, wie groß denn der Unterschied in dem Kostenaufwand sich stelle, und es wurde ihr die Zahl von 3,8 Millionen angegeben, die jetzt unverwendet bleiben können, wenn man im wesentlichen bei der Absicht vom Jahre 1902/03 stehen bleibt. Der Unterschied in der Kostenaufgabe beträgt aber, wie ich vorhin sagte, 14 Millionen; etwa 10 Millionen entfallen also auf Erweiterungen und Vergrößerungen des Projektes, wie wir sie bei den anderen Bahnhofsplänen finden; wenn man sich Jahre hindurch wieder mit dem Projekt beschäftigt, so wird es immer schöner und größer. Immerhin aber ist 3,8 Millionen ein erklecklicher Betrag und Ihre Budgetkommission war deshalb der Meinung, daß man wenigstens diesen Betrag zunächst unverwendet lassen könnte. Es mag sein, daß die Arbeiten, wenn man sie später einmal macht, etwas teurer werden; das dürfen sie auch, denn die 3,8 Millionen brauchen vorberhand nicht verzinst zu werden.

Was dann den Entwurf des Aufnahmegebäudes anlangt mit dem man im anderen Hohen Hause sich so sehr viel beschäftigt hat, so hielt Ihre Kommission es nicht für angebracht, hier eine Beschlussfassung dem Hohen Hause vorzuschlagen. Nach Ansicht Ihrer Kommission muß die Verantwortung für dieses Gebäude, auch nach der ästhetischen Seite hin, der Großh. Regierung verbleiben. Aus dem Preisanschreiben und aus dem Erfolg dieses Wettbewerbs hat Ihre Kommission aber die Überzeugung gewonnen, daß man mit einem Aufwand von 1 1/2 Millionen Mark ein Gebäude muß erstellen können, das allen Zwecken genügt und in seiner äußeren Ausstattung der Residenzstadt würdig ist. In dem Preisanschreiben ist die Summe, die für die Gesamtanlage nicht überschritten werden soll, auf 1 100 000 M. begrenzt; es ist auch ein Entwurf eingekommen, der Beifall gefunden hat und dessen Voranschlag nicht einmal ganz diesen Betrag erreicht. Nun kamen hinterher, wie es scheint, noch allerhand andere Bedürfnisse. Auch war die Fun-

dation nicht in der Gesamtlage, wie sie das Preisanschreiben beschrieben hat, enthalten. Es mögen also noch einige Aufwendungen dazu kommen; allein wenn man von 1 100 000 M. auf 1 500 000 M. geht — und selbst das soll keine ganz scharfe Grenze sein —, dürfte es doch genug sein. Auch hier hat Ihre Budgetkommission Wünsche geäußert.

Der Antrag lautet jetzt:

1. Die vierte Teilforderung genehmigen;
2. Die Petition der Bürgervereine der Ost- und Weststadt Karlsruhe damit für erledigt erklären; dabei werden ausgesprochen die

Wünsche:

1. es möge hinsichtlich der Ausdehnung der Anlagen im neuen Bahnhof im wesentlichen bei dem geblieben werden, was man 1902/03 geplant hat — unbeschadet der Vorsorge für spätere Erweiterung;
2. es solle für die Erstellung der Gesamtanlage einschließlich der neuerdings ins Auge gefassten Nebenanlagen, soweit sie bei nochmaliger Erwägung wirklich als notwendig anerkannt werden müssen, mit einer Kostensumme von ungefähr 1,5 Millionen Mark ausgereicht werden.

Ich bitte, diesem Antrag zuzustimmen.

Graf von Helldorf: Nach den ausführlichen Darlegungen der Herren Vorredner werde ich mich begnügen, mit wenigen Worten mein Ablehnungsvotum zu begründen. Als langjähriges Mitglied der Budgetkommission war ich in der Lage, die verschiedenen Phasen des Bahnhofprojektes genau zu verfolgen und mir darüber meine eigene Ansicht zu bilden. Ich kenne auch genau die Pläne und das sehr schöne, ausführliche Modell, welches uns die Bahnhofsausführung und den höher gelegten Bahnkörper vor Augen führt. Wenn auch die Ueberführung das für sich hatte, daß sie am billigsten ist, und einigermaßen ausgereicht hätte, den Verkehr zu befördern, so muß ich doch sagen, daß ich den Eindruck bekommen habe, daß dieses Projekt, wenn auch nicht Flichtwerk, jedenfalls nur etwas provisorisches darstellt, und nur eine Art von Notbehelf bilden würde, welcher nur für eine kurze Reihe von Jahren ausgereicht hätte und bei weiterer Ausdehnung der Stadt nach Süden hin wäre es schließlich doch so gekommen, daß dieses Projekt nicht genügt hätte. Die Bahnhofsverlegung erschien damals als das bessere und als das billigere. Die Höherlegung der Bahn hätte für den Verkehr auf die Dauer nicht ausgereicht. Die Höherlegung bedingt einen tunnelartigen Gang durch den Bahnkörper; dieser wäre, da der Bahnkörper eine Breite von 16 Gleisen bekommen sollte, sogar unter Tags finster gewesen, hätte künstlich durch Gas oder auf irgend welche Art beleuchtet werden müssen. Wir haben deshalb dem Projekt der Verlegung des Bahnhofes zugestimmt und ich bin kein Gegner dieser Verlegung. Wenn ich aber heute als vierte Teilforderung rund 1 Million sehe, und erfahre, daß verschiedene Bahnhofprojekte in der Luft herumswirren, das Stürzenaderische Projekt usw., mahnt das zur Vorsicht und ich möchte der Ansicht Ausdruck geben, wo es sich um derartige Dinge handelt, sollten mindestens schon provisorische Pläne oder eine Auskunft über diesen Bahnhofsbaubau der Budgetkommission vorgelegt werden können, wie seinerzeit bei dem Bau der Universität Heidelberg, bei der Universität Freiburg, dem Bibliothek- und dem Universitätsneubau auch geschehen ist. Mein Wunsch entspricht dem des Herrn Freiherrn von Böcklin, daß man sich bei derartigen Bauten nach der jetzigen finanziellen Lage richtet, daß man zwar das Notwendige reichlich gibt, aber alles überflüssige vermeidet, ja, daß man, was das äußerliche Dekorium betrifft, sehr weise Maß-

zu halten bestrebt ist. Ich vertraue zwar vollständig dem Herrn Eisenbahnminister und der Großh. Eisenbahnverwaltung, aber ich weiß, wie es in derartigen Fällen geht. Die Städte haben in jeder Beziehung sehr weitgehende Wünsche; ich habe auch meinerseits nichts dagegen, wenn die Städte aber auch Beiträge leisten, wie es meines Wissens Heidelberg und Freiburg in weitgehendem Maße getan haben. Daß aber der Staat für derartige Sachen Geld ausgibt, halte ich nicht für am Platze. Da keine Sicherheit geboten ist, wie diese Frage gelöst werden wird, stimme ich gegen diese Position, obwohl ich für die Verlegung des Bahnhofs auch heute noch eingenommen bin.

Stadtrat **Vockh**: Herr Ministerialdirektor Schulz hat vorhin gesagt, daß die Großh. Regierung bei Anlage des Bahnhofs, um den es sich heute handelt, sich durchaus einzig habe tragen lassen von ihrem Pflichtgefühl; von dem, was sie im allgemeinen Interesse des Verkehrs für notwendig erachtet, sowie von dem, was sie im Interesse der Sicherheit des Verkehrs absolut für ihre Pflicht gehalten habe. Ich, der ich bei dem ganzen Entwicklungsgang der hiesigen Bahnhofsfrage von deren erstem Stadium an tätig beteiligt war, kann durchaus bestätigen, daß das Verhalten der Großh. Regierung den eben geäußerten Grundsätzen von dem ersten Tage an bis zum letzten entsprochen hat. Wenn einerseits die Großh. Regierung, andererseits die Stadt in ihren Ansichten über das, was sie für notwendig gehalten haben, sich geändert haben, so hat das seinen ganz natürlichen Grund darin, daß es sich hier um einen Zeitraum von drei Jahrzehnten handelt, innerhalb dessen sich die Verhältnisse total verändert haben, und innerhalb dessen das, was anfangs als gut und recht erschien, später nicht mehr als den Verhältnissen entsprechend erachtet werden konnte. Das kann ich bestätigen, daß die Großh. Regierung immer von ihrem eigenen Standpunkt ausgegangen ist, und daß bei ihr die Wünsche der Stadt nur eine zweite Rolle gespielt haben.

Das erste, was geschehen ist, war etwas anderes, als das, was hier in dem Bericht angegeben ist; das liegt jetzt dreißig Jahre zurück, — ich glaube, es war um das Jahr 1874 oder 1875, genau weiß ich es nicht mehr. Schon damals waren die Zustände an den Uebergängen unerträglich und da — und das ist die einzige Initiative, die die Stadt in der ganzen langen Reihe von Jahren ergriffen hat — trat innerhalb der Stadtbehörde der Gedanke auf, daß man den Uebelständen abhelfen solle durch Erstellung einer Kopfstation: es sollte der Güterbahnhof verlegt werden ungefähr auf den Platz, an welchem er sich jetzt befindet, und es sollte eine Kopfstation errichtet werden für den Personenverkehr, ungefähr mit der Front nach der Müppurrerstraße. Es hat damals die Großh. Regierung erklärt, das geht nicht an, sie sei grundsätzlich gegen eine Kopfstation und halte die Verlegung des Güterbahnhofs dort hinaus für durchaus angebracht wegen der großen Entfernung, die von dort bis in die Stadt zurückzulegen sei. Das mag damals berechtigt gewesen sein, denn der Bahnhofstadtteil war damals noch nicht, was er heute ist, er hatte etwa 4—6000 Einwohner und nur wenige Straßen; von einer Ausdehnung bis zum gegenwärtigen Güterbahnhof war keine Rede, während es sich heute um einen Stadtteil von 30 000 Einwohnern handelt, der bis an den künftigen Personenbahnhof sich erstreckt. Damit war also diese Sache erledigt.

Dann kam nach einiger Zeit die Mitteilung von der Generaldirektion, daß die Sache nicht so bleiben könne, wie sie war, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs; man müsse Uebergänge oder Untergänge machen. Die Stadt hatte kein Recht, sich dagegen zu wehren, weil es

das einzige war, was im Augenblick gemacht werden konnte, und so sind denn diese Uebergänge erstellt worden, wie sie teilweise heute noch existieren.

Die Verhältnisse wurden dann immer schlimmer, es zeigte sich, daß der Bahnhof, wie er war, nicht zu fertigmachen war ohne wirklichen Umbau, ohne die Herstellung eines neuen Bahnhofs, und es war ganz natürlich, daß die Stadtgemeinde zunächst daran dachte, daß der Bahnhof da errichtet würde, wo er jetzt steht. Die Regierung hat sich zunächst auch damit einverstanden erklärt, sie hat Erhebungen gemacht und Projekte für die Höherlegung ausgearbeitet. Das wäre so weit auch recht gewesen; nun kam die strategische Bahn und diese hat der Höherlegung in der Tat eine gewisse Aenderung gegeben dadurch, daß nunmehr weitere Höherlegungen erforderlich waren, um nicht nur die Hauptbahn, sondern auch die verschiedenen neu entstandenen Strecken mit dem projektierten höher gelegenen Bahnhof richtig verbinden zu können. Es wurde darüber verhandelt, und schließlich erklärte die Generaldirektion, es sei nicht möglich, an dieser Stelle einen den Bedürfnissen auf die Dauer entsprechenden Bahnhof zu errichten. Es trat nun wieder eine Unterbrechung in den Verhandlungen ein, und plötzlich kam — und zwar ohne daß hierbei von der Stadt irgend jemand beteiligt gewesen wäre — das Projekt zur Errichtung des Bahnhofs an der jetzt in Aussicht genommenen Stelle. Es war unter anderem in der Begründung gesagt, daß, abgesehen davon — was ich schon gesagt habe —, daß an Ort und Stelle ein solcher Bahnhof nicht errichtet werden könnte, derselbe, wenn man ihn doch errichten wollte, so teuer käme, wie an der in Aussicht genommenen Stelle, und daß außerdem sich die Herstellung nicht vollziehen läßt ohne die Errichtung eines Interimsbahnhofs, der auf eine Reihe von Jahren den Verkehr zu bewältigen hätte, wodurch erhebliche Mehrauslagen und durch die mehrjährige Dauer des Interimszustandes erhebliche wirtschaftliche Störungen entstünden, die im übrigen in der Sache selbst gar keinen Ausgleich fänden. Es wurde nun und her verhandelt, und schließlich hat sich die Stadtgemeinde damit einverstanden erklärt; nicht vorbehaltlos, sondern es wurde gesagt, es müssen die aus der Verlegung des Bahnhofs, die immer etwas mißliches hat — Herr Oberbürgermeister Winterer hat das ja vor kurzem in drastischer Weise dargestellt — hervorgehenden Nachteile einen gewissen Ausgleich finden, die Stadt mache deshalb ihre Einwilligung von dem Eintritt gewisser Voraussetzungen abhängig. Diese Voraussetzungen, die die Billigung der Großh. Regierung fanden, sind im wesentlichen alle eingetroffen bzw. in der Verwirklichung begriffen namentlich die Eingemeindung von Veiertheim und Müppurr, sowie der Uebergang der Maxaubahn an den Staat. Die Stadtbehörde war es also nicht, welche die jetzt getroffene Lösung gesucht hat, sie hat sich vielmehr lediglich der aus verkehrstechnischen Gründen getroffenen Entschliebung der Eisenbahnverwaltung gefügt. Was aber die Stadt nicht zugeben könnte, wäre ein Verlassen des schon in Ausführung begriffenen Projekts. Es haben sich die Verhältnisse heute schon teilweise mit Rücksicht auf die projektierte neue Lage des Bahnhofs geregelt, und es geht nicht an, daß man jetzt wieder rüttelt und eine neue Störung hervorruft. Eine solche Schädigung, wie sie schon eingetreten ist, würde sich an anderer Stelle wiederholen.

Im übrigen ist ja der Antrag auf Verwilligung des Bahnhofs gestellt und ich kann mich daher weiterer Bemerkungen in dieser Beziehung enthalten, muß mich aber zu dem Wunsche wenden, der namens der Budgetkommission ausgesprochen worden ist bezüglich des Aufnahmgebäudes. Natürlich, wenn man das Bahnhofsgebäude mit 1½ Millionen herstellt, statt wie hier in Aussicht

nommen ist, mit 1 800 000 M., so kann es mir nur recht sein. Dagegen habe ich absolut nichts; aber wenn hier der Groß. Regierung ein Vorwurf in gewissem Sinne gemacht worden ist, wenn hier gesagt worden ist, man sei erstounet, daß bei einem Projekt, das zu 1 100 000 M. angenommen sei, nun auf einmal der Betrag sich erhöhen soll auf 1 787 000 M., und wenn man damit begründet, daß hier neue Anforderungen gemacht worden seien zu Arbeiten, die zum Teil schon in dem Preisanschreiben als Bestandteil des Bauprojekts enthalten gewesen seien, so ist das tatsächlich ein Irrtum. Das ist nicht richtig. Ich habe hier die Bedingungen vor mir, und da können Sie folgendes lesen:

Die Gesamtkosten der Anlage dürfen den Betrag von 1 100 000 M. nicht übersteigen.

Für diese Summe sind herzustellen:

- a. Das Aufnahmegebäude mit Schalterhalle,
- b. das Verwaltungsgebäude mit den Büroräumen.

Außer Berechnung bleiben:

- a. die Räume unter den Bahnsteigen,
- b. Bahnsteighallen, Aufgänge usw.,
- c. die Möbel und die Heizung,
- d. der Warteraum für Graben und Maxau,
- e. die Anlagen der Straßen und Plätze,
- f. die Kosten der Bauleitung.

Wenn nun hier in dem Bericht über die Bemerkung der Generaldirektion, daß folgende Dinge neu zu erstellen seien:

1. die tiefere Fundation eines Gebäudeteils im Lautersee,
2. die Räume unter den Bahnsteigen,
3. die Warteräume für Graben und Maxau und
4. die Heizung und Entwässerung.

gelaugt ist, diese Bemerkungen seien unrichtig, nur die Ziffer 1 und die Kosten der Entwässerung seien neu, die anderen Ziffern aber schon in dem Projekt enthalten, so ist das ein Irrtum. Auch diese Herstellungen sind außerhalb des Projektes, und ich muß hier die Groß. Generaldirektion und ebenso den Schöpfer des Projektes, Herrn Professor Stürzenader, in Schutz nehmen. Die Bemerkung ist nicht richtig, und soweit der Wunsch auf diese Bemerkung gegründet werden soll, kann ich ihn nicht als begründet erachten. Ich bemerke übrigens, daß es als ein besonderer Vorteil des Projektes Stürzenader erscheint, daß sein Kostenanschlag den in Aussicht genommenen Anschlag von 1 100 000 M. nicht einmal erreicht, sondern um 87 000 M. unter demselben bleibt.

**Geheimerat Goussell:** Als Berichterstatter muß ich zugeben, die Bemerkungen von Herrn Stadtrat Voelck sind richtig. Ich habe hier etwas übersehen. Das kommt daher, daß in dem Anhang des Berichts der Kommission der Zweiten Kammer die Worte: „Außer Berechnung bleiben“ auf die Mitte des Blattes gesetzt sind, statt links vorn; so sind sie mir bei der eiligen Arbeit entgangen. Ich möchte indes glauben, daß die 400 000 M., die nach dem Wunsch der Budgetkommission zugelegt werden, auch noch reichen könnten, um die Kosten für diese Herstellungen zu decken.

**Baudirektor Wasmer:** Ich ergreife das Wort, weil die Budgetkommission dem Antrag auf Genehmigung noch zustimmen will, es sollte noch einmal geprüft werden, ob nicht die hinzugekommenen weiteren Arbeiten unterlassen werden können. Die Prüfung ist schon reiflich erfolgt. Ich möchte daher die Regierung und die Generaldirektion vor einer weiteren nochmaligen Prüfung bewahren. Das Projekt, das im Jahre 1902 vorgelegt wurde, war äußerst

beschränkt. Es hat sich in dem Rahmen gehalten, den das frühere Projekt der Höherlegung hatte, und es war gewissermaßen verlangt, daß das Projekt vorläufig nicht weitergehen solle. Man hat auch geglaubt, sich in diesem Rahmen halten zu können. Die weitere Verkehrssteigerung hat aber gezeigt, daß das nicht möglich sei. Die weiteren Herstellungen, die dem Projekt vom Jahre 1902 zugefügt wurden, sind: Zwei weitere Gleise und ein weiterer Bahnsteig, sowie der viergleisige Ausbau der Bahn zwischen Karlsruhe und Durlach und die Herstellung des Eilgutbahnhofs gleich an der Stelle, wo er nach dem sogen. Vollausbau-Projekt hingehört und nicht erst in provisorischer Lage. Die zwei weiteren Gleise und ein weiterer Bahnsteig sind nach reiflicher Prüfung unter Berücksichtigung aller Betriebsverhältnisse zurzeit schon, wenn der Bahnhof seine Bestimmung erfüllen soll, notwendig. Es werden dann die für den Betrieb nötigen zehn Einfahrtgleise erreicht; neue Bahnhöfe sind nur dann recht leistungsfähig, wenn für jede Zugrichtung immer das gleiche Gleis benutzt werden kann. Es ist auch für das Publikum eine Unannehmlichkeit, wenn es nicht in derselben Richtung einmal von diesem Bahnsteig und ein anderes mal wieder von jenem Bahnsteig, und wenn Zugverspätungen eintreten, wieder an einem anderen Bahnsteig einsteigen müssen. Aber noch viel störender sind für die Betriebsverwaltung diese Verlegungen der Anfahrten der Züge, weil sie Ueberkreuzungen zur Folge haben und die Züge von einander abhängig macht. Wenn einer Verspätung hat, so überträgt sich dies auf die anderen. Am leistungsfähigsten ist ein Bahnhof, der so viele Gleise besitzt, daß jede Zugrichtung das gleiche Gleis beibehalten kann. Dies wird mit zwei weiteren Gleisen noch nicht für alle Zeit erreicht, wir glauben aber damit auszukommen. Das Vollausbau-Projekt sieht 14 Gleise vor, vier können vorerst unausgebaut bleiben. Ich glaube auch, — die Zunahme des Verkehrs, den der Personenbahnhof in den letzten 6 Jahren erfahren hat, spricht deutlich, daß man weitere Gleise für Anfahrten braucht. Es betrug im Jahre 1900 in Karlsruhe täglich die Anzahl der Züge in An- und Abfahrten 241, jetzt haben wir 284 Züge. Das ist eine Zunahme von 15 Proz. in der Anzahl der Züge, die jetzt den Karlsruher Bahnhof mehr belasten. Man kann es kaum als Irrtum bezeichnen, wenn man damals gesagt hat, man komme mit zwei Gleisen weniger aus, wie jetzt, wenn die Anzahl der Züge sich um 15 Proz. seither vermehrt hat. Ich glaube sagen zu dürfen, auch eine neue Prüfung wird zu keinem anderen Resultat kommen können, als daß zwei weitere Gleise und ein weiterer Bahnsteig gleich erstellt werden muß. Die weiter hinzugekommene Herstellung, der viergleisige Ausbau der Bahn zwischen Karlsruhe und Durlach ist ebenso nötig. Zwei Bahnen von der Bedeutung der Heidelberg-Basler und Pforzheim-Strasbourg-Linie sollten doch nicht auf 5 Kilometer weit dasselbe Gleise benützen. Sie müssen sonst in Stations-Abstand fahren, dadurch bekommt der eine Zug, wenn der andere Verspätung hat, auch die gleiche Verspätung. Die Züge könnten die Zeit besser für den Umsteigeverkehr in Karlsruhe benützen, wenn sie dieses Warten auf einander nicht nötig hätten. Auch die Sicherheit wird dadurch einigermaßen in Mitleidenschaft gezogen. Ich spreche nur von Sicherheit im weiteren Sinn, denn gesichert sind alle Zugfahrten durch Stellwerksanlagen; diese bedürfen immer der Beobachtung durch das Personal. Wenn die Züge gar nicht miteinander in Berührung kommen, ist immerhin noch besser als wenn ihre Fahrstraßen sich kreuzen und Deckung durch Signale stattfindet. Die Trennung der Pforzheimer und Heidelberger Züge hat sich mit Rücksicht auf die seither eingetretene Zugvermehrung als dringendes Bedürfnis gezeigt. Ich glaube

auch in dieser Beziehung könnten nochmalige Erwägungen kaum zu dem Resultat kommen, den so nötigen viergleisigen Ausbau noch einmal zurückzustellen.

Neu hinzugekommen ist auch noch die Verlegung des Eilgüterbahnhofs an die Stelle, wo er nach dem definitiven Projekt hinkommen sollte. Während er fürs erste in provisorischer Lage tief unten als Kopfstation projektiert ward, wo die Baukosten wesentlich geringer wären, aber dafür, wie die nachträgliche Prüfung ergeben hat, die Betriebskosten sehr viel größer würden. Das, was man an den Baukosten gespart hätte, wäre im Betrieb wieder aufgezehrt worden. Außerdem ist seit diesen vier Jahren auch in der Führung der Eilgüterzüge eine Aenderung eingetreten, der durch die Aenderung Rechnung getragen worden ist. Früher gingen die Eilgüter meist mit Personenzügen, jetzt mehr mit Eilgüterzügen, die, wenn ein großer Aufenthalt vermieden werden soll, möglichst ungehindert durchgehen sollen; daß direkte Eilgüterzüge an die Halle fahren können, ist nicht möglich, wenn der Eilgüterbahnhof in der Tiefe als Kopfbahnhof angelegt würde. Diese Erwägungen haben dazu geführt, trotzdem für die Ausführung größere Mittel angefordert werden mußten, dieselbe doch vorzuschlagen. Es ist keine unnötige Ausgabe, sie wird nur früher gemacht, als erst angenommen war. Ich glaube, wenn man das Provisorium gemacht haben würde und man hätte kurze Zeit darauf das Definitivum bekommen, wären die größten Vorwürfe erhoben worden, daß man so kurzfristig war. Ich glaube, man sollte diese Arbeiten nicht noch einmal erwägen müssen. Ich halte sie alle für genügend geprüft und möchte befürworten, die mit der Kostenvermehrung von 3,8 Millionen verbundenen Arbeiten gleich auszuführen und das Projekt, wie es vorgeschlagen ist, zu belassen.

Ministerialdirektor Schulz: Die Gefühle, welche die Kommission bei Behandlung dieser Anforderung durchgemacht hat, sind auch dem Eisenbahnministerium nicht erspart geblieben. Als die Anforderungen für das Projekt, wie es jetzt vorgeschlagen ist, an das Ministerium gelangte, waren auch wir über diese in hohem Maße erstaunt. Wir haben uns denn auch für verpflichtet gehalten, in eine eingehende Prüfung dieser Anforderung im Benehmen mit der Generaldirektion einzutreten. Es haben mehrfach lange Sitzungen über dieses Projekt stattgefunden, in denen wir uns die Aenderungen der früheren Vorschläge eingehend haben erläutern und begründen lassen. Ich muß konstatieren, daß das Ergebnis dieser eingehenden Prüfungen das war, daß wir uns von der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Aenderungen überzeugt haben. Mein Herr Chef sowohl, als der Herr Generaldirektor und ich, wir haben uns mit diesem Projekt eigentlich im jetzigen Budget zum erstenmal voll zu befassen gehabt, und wir sind deshalb unvoreingenommen an die Prüfung der Frage herangetreten. Es würde ja auch für uns schließlich ohne Vorwurf möglich gewesen sein, zu sagen, man habe sich überzeugt, daß das Projekt zu weitgehend sei oder gar, daß die Verlegung nicht empfehlenswert sei, daß man vielmehr an der alten Stelle bleiben und eines der früheren Projekte ausführen solle. Auch diese Frage ist eingehendst geprüft worden; die Vorgeschichte war ja gerade für uns dabei in keiner Weise bindend; wenn wir zur gegenteiligen Ueberzeugung gekommen wären, wären wir in der Lage und gewillt gewesen, dieser Ueberzeugung Ausdruck zu geben. Ich kann aber hier nochmals konstatieren, daß das Resultat dieser eingehenden Prüfung war, daß wir das Projekt, wie es vorgeschlagen ist, für die dermaligen Betriebsverhältnisse notwendig und angemessen erachtet haben. Insbesondere ist auch der Vorschlag, zwischen Karlsruhe und Durlach zwei weitere Gleise zu legen, durchaus begründet, und

ein Vorschlag, der wohl jetzt schon durchgeführt werden würde, wenn es überhaupt möglich wäre, in dem jetzigen Bahnhof, ohne daß der Güterbahnhof verlegt wird, weitere Gleise zwischen hier und Durlach durchzuführen. Wenn man die Bedeutung der Linien, die zwischen Durlach und Karlsruhe auf dasselbe Gleis angewiesen sind, in Betracht zieht, die Heidelberger und Pforzheimer Linien zu denen dann noch die Eppinger hinzutritt, wird man es begreiflich finden, daß zwei weitere Gleise ein dringendes Betriebsbedürfnis sind. Der Herr Baudirektor hat bereits hervorgehoben, aus welchen Gründen im neuen Personenbahnhof der Eilgutbahnhof an seiner früher dafür vorgesehenen Stelle nicht belassen werden kann. Der frühere Eilgutbahnhof war im Interesse der Verminderung der Baukosten tief gelegt. Man mußte also von dem hochgelegenen Bahnhof mit den Eilgutwagen in den Eilgutbahnhof herunterfahren und umgekehrt.

Eine derartige Bahnanlage lag zwar im Interesse der Baukostenverminderung, aber durchaus nicht im Interesse der Betriebskostenverminderung; es wäre wirtschaftlich unrichtig, wenn man hier zunächst etwas weniger im Bau, aber dafür erheblich mehr im Betrieb aufwenden und diesen in sehr unerwünschter Weise erschweren wollte.

Der weiter beantragte Bahnsteig hat sich als zweckmäßig und notwendig erwiesen, um den gestiegenen Verkehr zu ordnen durchzuführen.

Das Eisenbahnministerium hält deshalb die jetzt vorgesehene Anlage des neuen Personenbahnhofs für wohl begründet.

Gegen den Antrag Ihrer Kommission spricht aber auch folgendes gewichte Bedenken: Wenn nämlich der Antrag angenommen würde, so entsteht etatrechtlich eine eigentümliche Situation. Die Hohe Zweite Kammer hat bei jetzt von der Regierung vorgelegte und eingehend vor der Budgetkommission begründete Projekt gutgeheißen. In diesem Projekt ist der hochgelegene Eilgutbahnhof und ein weiterer Bahnsteig, ferner das dritte und vierte Gleis zwischen Karlsruhe und Durlach als notwendig anerkannt. Wenn nun die Groß. Regierung dem Wunsch Ihrer Kommission entsprechend wieder zurückkehren würde zu dem alten Projekt, so wäre damit eine einschneidende Aenderung des jetzt von der Hohen Zweiten Kammer genehmigten Projekts verbunden. Wir würden also durch ein derartiges Vorgehen in ein eigentümliches Dilemma kommen. Ich darf weiter darauf hinweisen, daß wenn wir in eine solche Prüfung jetzt eintreten wollten, das einfach eine Hinausschiebung der Inangriffnahme der Bauarbeiten um eine weitere Budgetperiode bedeutete. Es ist jetzt alles vorbereitet, um, sobald die Genehmigung der Anforderung durch dieses Hohe Haus erfolgt ist, die Ausschreiben der Arbeiten erfolgen zu lassen. Binnen etwa 4 Wochen sollen zunächst die Maurerarbeiten für die Strobendurchlässe und daran anschließend dann die großen Erdarbeiten ausgeschrieben werden. Wenn wir nun wieder an eine Umarbeitung der Projekte herantreten müßten, dann tritt gerade das ein, was in dem Bericht Ihrer Kommission getadelt ist: daß nämlich die Bauarbeiten nicht vorwärts schreiten, daß die bewilligten Mittel unbenutzt bleiben und große Restkredite in das neue Budget übergehen. Ich möchte deshalb dringend bitten, daß von dieser Forderung abgesehen werden möchte.

Was das Aufnahmegeräude betrifft, so hat Herr Stadtrat Boeckh bereits darauf hingewiesen, daß hier ein Irrtum seitens Ihrer Kommission unterlaufen ist. Es ist auch noch ein kleiner Irrtum insofern vorgekommen, als auf Seite 32 des Berichts gesagt ist, es sei der Entwurf für die Ausführung des Projekts von 1 700 000 M., oder wie im Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer ange-

gegeben ist, auf 1787 000 M. angegeben. Das letztere ist unrichtig. Die 1787 000 M. beziehen sich auf das Projekt für das Aufnahmegebäude, das von der Generaldirektion ausgearbeitet worden ist, während das Stürzenaderische Projekt in seinem ganzen Umfang nur zu 1 700 000 M. veranschlagt ist. In dem Betrag von 1 100 000 M., der in dem Preisanschreiben als Grenze für den Kostenaufwand festgesetzt ist, war, wie von Herrn Stadtrat Boehl nachgewiesen worden ist, nicht inbegriffen der Aufwand für die Räume unter den Bahnsteigen einschließlich Expresgutabfertigungen, für die Warterräume für Graben und Maxau und für die Heizung. Wenn der Herr Berichterstatter gemeint hat, es solle trotz des hier vorgekommenen Irrtums bei dem Gesamtaufwand von 1½ Millionen Mark bleiben, so weiß ich nicht, wie man mit einer solchen Summe auskommen soll. Die Arbeiten, von denen Ihre Kommission angenommen hatte, sie seien bereits in dem Betrag des Preisanschreibens enthalten, belaufen sich auf 300 000 M.; dieser Betrag würde abgehen an den 1 500 000 M., so daß für die Ausführung des Projekts mit Fundation 1 200 000 M. übrig bleiben würden. Nun ist hervorgehoben und von der Kommission nicht beanstandet, daß die außergewöhnliche Fundation des Gebäudes im Lautersee einen Aufwand von 100 000 M. erfordern würde. Ich darf ferner hervorheben, daß seit dem Preisanschreiben drei Jahre verlossen sind und daß in dieser Zeit die Preise beträchtlich in die Höhe gegangen sind. Der Preis für Eisen ist allein um 12 und mehr Prozent gestiegen, die Steinpreise sind in die Höhe gegangen ebenso die Arbeitslöhne, so

daß, welches Projekt man auch ausführen mag, man mit einem im Jahre 1903 oder 1904 zutreffenden Kostenanschlag unmöglich mehr ausreichen kann. Diese Preissteigerungen sind auf mindestens etwa 200 000 M. zu veranschlagen.

Ich glaube, daß, nachdem hier eine irriige Annahme Ihrer Kommission vorliegt, der Vorschlag derselben sich nicht aufrecht erhalten läßt. Ich darf auch darauf verweisen, daß ein Gebäude von annähernd der gleichen Ausdehnung, wie es für Karlsruhe in Frage steht, das Gebäude des neuen Zentralbahnhofs in Basel ist; nach einer Darstellung in der Schweizer Bauzeitung ist dieses Gebäude veranschlagt zu 2,7 Millionen Francs, also 2,16 Millionen Mark. Man wird daher gewiß zugeben müssen, daß gerade, was das neue Aufnahmegebäude angeht, die Eisenbahnverwaltung sich schon möglichster Sparsamkeit durch die Wahl des Projekts des Professors Stürzenader befließigt hat. Bei der definitiven Ausarbeitung des Projekts wird natürlich tunlichste Sparsamkeit geübt werden; wir sind jetzt auch wohl in der Lage, auf die Ausgestaltung des Projekts seitens des Ministeriums Einfluß zu üben, nachdem das Ministerium von einem Sachverständigen beraten ist.

Auf Antrag des Freiherrn von La Roche wurde hierauf beschlossen, die Position 29 (Karlsruhe, Verlegung des Hauptbahnhofs) zur nochmaligen Beratung an die Budgetkommission zurückzuverweisen, die Verhandlungen jetzt abzubrechen und nachmittags halb 4 Uhr fortzusetzen.

