

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1904**

211 (9.6.1904) Badischer Landtag. 93. öffentliche Sitzung der Zweiten  
Kammer

# Karlsruher Zeitung.

N. 211.

Donnerstag, 9. Juni.

1904.

## Badischer Landtag.

### 93. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer am Mittwoch, den 8. Juni 1904.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor Geh. Rat Zittel, Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth, Baudirektor Wasmer, Oberbaurat Baumann und Baurat Kräuter.

Präsident Dr. Gönner eröffnet die Sitzung kurz nach 1/10 Uhr Vormittags.

Sekretär Duffner verliest den neuen Einlauf:

Petition einer größeren Anzahl von Beamten des Landes, die Berechtigungen der Oberrealschulen betreffend (übergeben von Abg. Hergl).

Geht an die Schulkommission.

Eingegangen ist ferner:

1. Folgender Antrag:

Hofes Haus wolle beschließen:

Die Großh. Regierung wird ersucht, vor Erteilung weiterer Konzessionen betreffs

**Benutzung der Rheinwasserkräfte**

zur Erzeugung von Elektrizität:

1. womöglich gemeinsam mit den Regierungen der schweizerischen Eidgenossenschaft und der an den Rhein grenzenden Kantone unter Zuzug hervorragender Techniker, insbesondere auch derjenigen unserer technischen Hochschule und der Eisenbahntechniker, ferner von Vertretern der beteiligten Gemeinden, Industriellen, Landwirten und Kaufleuten, eine Untersuchung über folgende Fragen zu veranstalten:

a. An welchen Stellen können die Wasserkräfte des Rheins zur Erzeugung von Elektrizität nutzbar gemacht werden?

b. Welches sind die hierfür geeignetsten Stellen?

c. Kann und soll die aus Wasserkräften gewonnene Elektrizität zu staatlichen Zwecken, insbesondere zu Zwecken des Eisenbahnbetriebs jetzt oder in absehbarer Zeit Verwendung finden?

d. Empfiehlt es sich, die Anlage und den Betrieb von Einrichtungen, welche die Gewinnung von Elektrizität aus Wasserkräften bewirken, den öffentlichen Korporationen, namentlich den Gemeinden, vorzubehalten?

e. Soll die Bildung von öffentlich-rechtlichen oder privatwirtschaftlichen Genossenschaften zum Zwecke der Anlage und des Betriebs

solcher Einrichtungen staatlich angeregt und gefördert werden? Empfiehlt sich insbesondere auch die Förderung durch staatliche Geldmittel im Wege des Darlehens oder des Kapitalzuschusses?

Evtl. f. Welche Stellen des Rheins eignen sich besonders zur Verwendung für staatliche Zwecke, welche besonders zur Verwendung für Zwecke der öffentlichen Korporationen oder der in e genannten Genossenschaften?

g. Wie sollen bei Ueberlassung der Anlage und des Betriebs solcher Einrichtungen an private Unternehmungen die Interessen der Kreise, welche die Elektrizität zu öffentlichen oder privaten Zwecken benötigen wollen, gewahrt und gesichert werden? Wie ist insbesondere der Gefahr einer Monopolisierung der durch Wasserkraft erzeugten Elektrizität vorzubeugen?

h. In welcher Weise kann die Möglichkeit künftiger Zurückgewinnung der Wasserkräfte zu annehmbaren Bedingungen gesichert werden?

2. in einer der Öffentlichkeit zugänglich zu machenden Denkschrift die Ergebnisse dieser Untersuchung niederzulegen und dem künftigen Landtage eine Mitteilung über ihre weiteren Absichten auf diesem Gebiete zugehen zu lassen.

Obltkircher. Fehrenbach. Eichhorn.

Dr. Wilkens. Benedek. Fröhlich.

2. Folgender Unterantrag zu dem Antrag Obltkircher und Genossen:

Die Zweite Kammer wolle ferner beschließen, Großh. Regierung aufzufordern, vor weiteren Vergabungen von Wasserkraft-Konzessionen an öffentlichen Gewässern dem Landtag eine Gesetzesvorlage zu machen, wonach, in Abänderung des Wassergesetzes, diese Konzessionen nur mit landständischer Genehmigung vergeben werden können.

Eichhorn. Rampel. Dr. Heimbürger.

Fröhlich. Birkenmayer. Lehmann.

Horst. Schmidt. Luz.

Kramer. Sätzlein.

3. Folgende Interpellation.

Welche Maßnahmen beabsichtigt die Großh. Regierung aus Anlaß der enormen Gewitter- und Hochwasserschäden zu ergreifen, die am 27. Mai d. J. in den Bezirken Mestkirch und Stodach Gemeinden

wie Privaten erwachsen sind? Gedenkt dieselbe insbesondere Staatsmittel zu entsprechenden Beihilfen flüssig zu machen, event. in welchem Umfange?

Haus. Klein. Müller. Neuwirth.  
Dr. Wilkens. Dreher. Kirsner.  
Dr. Binz. Hauf. Garisch.

Das Haus ist damit einverstanden, daß für die vorübergehend (durch Teilnahme an den Verhandlungen des Reichstags bzw. Urlaub) verhinderten Abgg. Zehnter und Neuhaus die Abgg. Büchner und Goldschmid-Engen in die Steuerkommission eintreten.

Das Haus tritt hierauf in die Tagesordnung ein:

Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1904 und 1905 samt Nachtrag (Drucksache Nr. 10 a), sowie die damit zusammenhängenden Petitionen (Seite 29 ff., 33 ff., 37 ff., 43 ff., 46 ff. des Kommissionsberichts). Drucksache Nr. 18.

Abg. Birkenmayer: Ich nehme Anlaß, einiges vorzutragen bezüglich der Bahn Kappel—Bonndorf. Diese Bahn hat, wie es scheint, die Bestimmung, ein wahres Schmerzenskind für jene Gegend zu werden. Schon vor vier Jahren, durch Gesetz vom 28. Mai 1900, wurde der Bahnbau genehmigt; heute, nachdem fast die Hälfte des Jahres 1904 vorüber ist, sieht man noch keine Spur von der Bahn. Es ist deshalb die Frage berechtigt: Wie lange soll eigentlich noch gezögert werden, bis jene Gegend bekommt, was sie mit Recht fordern darf? Mit anderen Bahnen ist es doch im allgemeinen nicht so langsam gegangen! Hier aber ist seither recht wenig geschehen. Ich habe schon auf dem vorigen Landtag darauf hingewiesen, daß die damals eingestellten 500 000 Mark zu wenig sind, wenn man die Bahn mit Erfolg anfangen und rasch herstellen will, um die begründeten Wünsche zu erfüllen. Auch diesmal sind wieder nur 500 000 M. angefordert. Das reicht nicht aus zur rascheren Erledigung, wo doch im ganzen etwa 3 Millionen Mark erforderlich sind. Nun steht in den „Nachweisungen“ über den Fortgang des Eisenbahnbaues einfach, daß man nicht über die Vorarbeiten hinaus gekommen sei. Das glaube ich gern, wenn man eben in den Arbeiten nicht fortfährt, sondern in den Vorarbeiten stecken bleibt. Ein Grund für die Verzögerung ist aber mit keiner Silbe angegeben. Die Bevölkerung der beteiligten Gegend ist daher mit Recht mißmutig geworden und spricht es unverbohlen aus, daß auch die Eisenbahnverwaltung nicht frei zu sprechen ist von dem Vorwurf der Versäumnis. Diejenigen Gründe, die als Hindernis angegeben werden, können doch nicht so schwerwiegend sein, daß die Eisenbahnverwaltung nicht darüber hinweg kommen könnte. Zunächst soll der Wunsch der Fürstlich Fürstenbergischen Verwaltung, daß bei Grünwald eine Güterstation errichtet werde, entgegen stehen. Ist aber das ein so schwer überwindbares Hindernis? Auch die Wünsche der Domänenverwaltung werden nicht derartig sein, daß man nicht darüber hinaus kommen könnte. Die Ungeduld der Bevölkerung ist also wohl gerechtfertigt. Wir haben das Gesetz doch nicht erlassen, als ob es sich um einen Luxusbau handelt! Die Bahn entspricht vielmehr einem Bedürfnis der Gegend. Jahrelang hat man die Leute mit der Fertigstellung der Höllentalbahn vertröstet, dann mit der Fortsetzung derselben und endlich mit dieser Bahn. Nun ist insbesondere zu berücksichtigen, daß, wenn die Bahn nicht in Bälde erstellt wird, die dortige Industrie sehr schwer geschädigt wird. Man soll doch froh darüber sein, daß droben im Schwarzwald sich eine so gediegene Industrie wie die in Lenzkirch entwickelt hat mit einer soliden und fleißigen Bevölkerung, die es schon

zu einem ansehnlichen Steuerkapital u. damit zu großen Steuererträgen für den Staat gebracht hat und darauf hinwirkt, daß auch geringere Leute ihr Auskommen haben. Gerade die Uhrenindustrie in Lenzkirch hat einen gediegenen und ehrenvollen Ruf sich erworben. Dieser Ruf ist erreicht worden durch Energie, fortgesetzte Arbeit und im schweren Kampf mit der auswärtigen Konkurrenz. Dieser Uhrenindustrie sollte dadurch zu Hilfe gekommen werden, daß man der Gegend den Anschluß an die großen Verkehrslinien schafft. Das war der Grundgedanke für die Genehmigung der Bahn. Die Hilfe steht indes bis jetzt nur auf dem Papier. Unterdessen wächst die auswärtige Konkurrenz immer mehr, und der Kampf wird für Lenzkirch immer schwerer. Mit einem Trost auf die bessere Zukunft ist den Leuten wenig geholfen, wenn man nicht weiß, ob sie, sobald jene bessere Zukunft einmal kommt, überhaupt noch in stande sein werden, den Kampf fortzusetzen. Ist doch die Uhrenfabrik in Lenzkirch jetzt schon in einer derartigen Lage — ich bin ermächtigt, dies vorzubringen —, daß sie nicht mehr einkommensteuerpflichtig, sondern nur noch gewerbesteuerpflichtig ist. Es ist also die höchste Zeit, daß hier helfend vorgegangen wird. An der Verzögerung trägt u. a. die langweilige Bahnhofsfrage in Lenzkirch die Schuld. Warum kommt man so schwer über sie hinweg? Das ist doch ein wahres Geduldsspiel, das man mit der Bevölkerung treibt. Zuerst sollte der Bahnhof auf eine Anhöhe kommen. Einen ungünstigeren Platz hätte man aber kaum finden können, zumal ein großer Teil des Rains hätte abgetragen werden müssen. Nun war ein zweiter guter Platz bei dem Fürstlich Fürstenbergischen Forsthaus in Aussicht genommen, und man hatte Hoffnung, daß die Generaldirektion ihn als den richtigen adoptieren würde. Es ist aber seitens der Generaldirektion nichts geschehen, als lediglich das, daß man nach einem Jahr einen dritten Platz bei der Pfarrwiese in Aussicht nahm. Die Lenzkircher sind nun froh, wenn sie überhaupt einmal wüßten, wo h i n sie eigentlich den Bahnhof bekommen! Es sollte wenigstens eine offizielle Erklärung abgegeben werden, wohin denn der Bahnhof kommt. Diese Frage war aber nach einem mir zugegangenen Schreiben des Lenzkircher Bürgermeisters vom 5. Mai d. J., also vier Jahre nach der Genehmigung der Bahn, noch nicht erledigt. Das ist doch keine Erledigung mit Dampf oder gar mit Elektrizität! (Heiterkeit.) Nun wurde freilich gesagt, man müsse Rücksicht nehmen auch auf die Unter-Lenzkircher. Es dürfte aber der Generaldirektion wohl nicht unbekannt sein, daß die Unter-Lenzkircher sich gut mit den Ober-Lenzkirchern abgefunden haben. Auch sie wären einverstanden, wenn der Bahnhof in die Nähe des Forsthauses gekommen wäre; man hätte für Unter-Lenzkirch noch einen Personenbahnhof erstellen können. So eifersüchtig sind die Unter-Lenzkircher nicht. Es kommt auch in Betracht, daß bei der Wahl des Bahnhofplatzes der beste Steuerzahler von Lenzkirch, d. h. die Uhrenfabrik, berücksichtigt werden muß. Wenn es aber nicht anders geht, dann sollte die Generaldirektion doch endlich einmal sagen, wohin der Bahnhof kommt. Der Gemeinderat Lenzkirch muß das wissen, schon aus dem Grunde, damit er, wenn er mit dem Platz nicht einverstanden ist, noch rechtzeitig Vorstellungen dagegen machen kann. Wir haben gehört, daß man in solchen Sachen die Gemeinden hören und ihre Wünsche weitgehend berücksichtigen soll. Was anderen Gemeinden recht ist, ist Lenzkirch billig. Was hat denn Lenzkirch verschuldet, daß man ihm so wenig entgegenkommt? Es ist absolut nötig, daß man solchen Gegenden Eisenbahnen bringt, damit sie besser im Konkurrenzkampf standhalten können, man muß dies auch rechtzeitig tun, damit die Märkte nicht verloren gehen. Ich möchte dringend wünschen, daß nicht mehr länger zugewartet

wird. Ich bitte auch dringend, daß ein Mitglied der Generaldirektion möglichst bald nach Lenzkirch sich begibt und dort an Ort und Stelle mit der Gemeindebehörde und mit den Interessenten Rücksprache nimmt.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Es ist ein fatales Verhängnis der Eisenbahnverwaltung bei all ihren größeren Ausführungen, daß das Publikum glaubt, daß nach Genehmigung des Projekts und der Mittel durch den Hohen Landtag lange Zeit gar nichts zur Ausführung geschehe. Ich hatte gestern schon Gelegenheit, wegen der angeblichen Verzögerung beim Bau des Bahnhofes in Karlsruhe den Gang der Arbeiten darzulegen, die notwendig sind. Auch heute muß ich bezüglich der Bahn Kappel—Lenzkirch daselbe dartun. Wir legen dem Landtag generelle Projekte vor; vor dem Baubeginn müssen die Projekte in jeder Hinsicht durchgearbeitet werden. Dann meint das Publikum, es geschehe nichts, weil es die nicht in die äußere Erscheinung tretende Arbeit des Ingenieurs nicht zu würdigen weiß. Daß in der gebirgigen Gegend solche Arbeit noch viel schwieriger ist, bedarf wohl keiner besonderen Erwägung. Bevor diese Arbeit fertig ist, kann unmöglich mit dem Bau begonnen werden. Sie haben gestern gehört, daß man der Eisenbahnverwaltung den Vorwurf machte, sie habe bei einer Verlegung des Kabels für eine elektrische Ausrüstung nicht daran gedacht, daß nach anderthalb Jahren wieder eine Aenderung nötig sein werde. Wie würden die Vorwürfe erst ausfallen, wenn wir die Arbeiten anfangen und hinterher die Höhenlage und Richtung nicht richtig wäre. Also die Zeit für die Detailbearbeitung ist unbedingt nötig. Diese Detailbearbeitung ist bei der Bahn Kappel—Bonndorf in der Hauptsache fertig und von der Eisenbahnverwaltung zum großen Teil genehmigt. Gerade heute ist das zuständige Mitglied der Generaldirektion in Lenzkirch, um noch einige Fragen vollständig zum Abschluß zu bringen. Selbstverständlich kann vor Ausarbeitung des Detailprojekts auch kein Gelände erworben werden. Vor dem Beginn der Bauarbeiten muß aber erst das Gelände erworben sein. Ich verarge es dem Publikum nicht, daß es nervös wird, weil es die stille, emsige Tätigkeit des Ingenieurs während der Planbearbeitung nicht zu würdigen weiß. Ich halte mich zu diesen Mitteilungen verpflichtet, zur Beruhigung darüber, daß alles soweit gefördert wird als möglich.

Bei dem Bau Kappel—Bonndorf gab es noch besondere Schwierigkeiten. Einmal der Streit um den Bahnhof Lenzkirch. Jeder neue Wunsch gibt jedesmal eine ganz neue Tracierung. Das sind Arbeiten von Wochen. Dann wurde ein weiteres Moment hinzugebracht, nämlich ein Verbindungsbogen direkt von Kappel nach Bonndorf. Lenzkirch ist Kopfstation; die Bahn läuft lange in zwei Bügen parallel. Es wurde nun das Projekt eines Verbindungsbogens zwischen beiden Bahnen aufgestellt. Dies erforderte eine sehr schwere Durcharbeitung, es ist eine sehr tiefe Schwarzwaldschlucht zu überschreiten; die Bauten würden an Kühnheit mindestens die großen Steinbrücken bei Kappel erreichen. Das alles will durchgeprüft sein. Wir sind jetzt so weit, daß das ursprüngliche Projekt durchgearbeitet, im Detail mehr als zur Hälfte geprüft und genehmigt ist, und für den letzten Rest Genehmigung in Wälde zu erwarten ist.

Daß die Verhandlungen mit der Fürstlich Fürstenbergischen Verwaltung eine Verzögerung herbeigeführt haben, ist nicht zutreffend. Die Verhandlungen liefen nebenher, und es wurde eine Einigung erzielt.

Ferner wurde die Lage des Bahnhofes Lenzkirch beanstandet, und der Wunsch geäußert, ein Mitglied der Generaldirektion möchte die Sache an Ort und Stelle prüfen. Diesem Wunsch ist schon vor nahezu Jahresfrist Rech-

nung getragen worden, indem Seine Excellenz der Herr Staatsminister selbst mit technischem Personal in Lenzkirch war und mit den Notabeln der Gegend die Angelegenheit besprochen hat. Es wurden sämtliche Eventualitäten durchgeprüft und zur Evidenz erwiesen, daß die Lage beim Forsthaus nicht angenommen werden kann, weil der Platz wohl für das dermalige Bedürfnis gerade noch ausreicht, aber keine Erweiterungsmöglichkeit bietet. Da wir unter allen Umständen für eine weitere Entwicklung Raum haben müssen, so haben wir im Einverständnis mit den Interessenten den Platz auf den Pfarrmatten ausgewählt. Wenn dem Gemeinderat Lenzkirch noch keine schriftliche Mitteilung gemacht worden ist, so rührt das wohl daher, daß wir mit ihm überhaupt in keine Korrespondenz eingetreten sind. Aber die endgültige Entscheidung ist kein Geheimnis in der Gegend. Ich würde mich gern auf Herrn Abg. Kriechle berufen, wenn er hier wäre, denn ich habe mit ihm korrespondiert, und er hat sein Einverständnis mit dem gewählten Platz ausgesprochen. Es ist dadurch eine Veröhnung des Interessengegensatzes der beiden Gemeinden Lenzkirch und Unterlenzkirch erzielt, was um so erwünschter ist, als die Gemeinden beim Geländeerwerb Hand in Hand gehen müssen.

Sie werden also aus meinen Darlegungen entnommen haben, daß wir bereits weit über die Vorarbeiten hinausgekommen sind. Die endgültigen Projekte werden nunmehr in kurzer Zeit offen gelegt, und dem Geländeerwerbsausschuß übergeben werden können. Aus Besprechungen mit Herrn Kriechle ist mir übrigens bekannt, daß die Geländeerwerbung bereits begonnen worden ist.

Abg. Dr. Heimburger: Der Abg. Schneider hat gestern sehr warm sich für die Verlegung des Bahnhofes Dinglingen nach Lahr zu ausgesprochen und gewünscht, daß das sogenannte Projekt II ausgeführt werden möge. Es möge mir gestattet sein, als Vertreter von Gemeinden mit entgegengelegten Interessen darauf zu erwidern. Herr Schneider hat schon eine Entgegnung durch den Herrn Staatsminister gefunden, der nachwies, daß die Ausführung des Projekts II eine außerordentliche Verschlechterung der Bahnlinie herbeiführen würde, dadurch, daß aus der geraden Linie eine frumme, und aus der ebenen Linie eine steigende und fallende würde, vor allem aber dadurch, daß der Tunnel so nahe an den Bahnhof Hnfäme, daß die Betriebssicherheit gefährdet werde. Das Projekt II würde auch mindestens 3 Millionen mehr erfordern als das Projekt III.

Was den Kostenpunkt betrifft, so gestehe ich, daß ich kein so großes Gewicht darauf lege, daß vielmehr, wenn schwerwiegende Interessen für das teurere Projekt sprechen würden, derselbe für mich kein Grund wäre, um gegen das Projekt aufzutreten. Schwerer wiegen jedenfalls die betriebstechnischen Gründe, namentlich die Erschwerung der Konkurrenz mit der Reichsbahn in Elßaß-Lothringen, was jedenfalls eine Folge der Ausführung des Projekts II wäre. Man würde über solche Bedenken nur hinwegsehen dürfen, wenn schwerwiegende Gründe dies verlangten. Ich glaube aber, solche schwerwiegende Gründe liegen für Ausführung des Projekts II nicht vor. Der Abg. Schneider hat diese schwerwiegenden Gründe darin gesehen, daß Lahr seinerzeit bei Errichtung der Hauptbahn schwer benachteiligt worden sei und auch jetzt noch benachteiligt werde. Er hat darauf hingewiesen, daß Lahr früher eine ganz andere Stellung einnahm, und hat die Schuld an dem jetzigen Zustand den Bahnverhältnissen zugeschoben. Das ist zum mindesten außerordentlich übertrieben. Ich glaube, es ist nicht nachzuweisen, daß der Hauptgrund dafür, daß Lahr von andern Städten überflügelt wurde, der ist, daß Lahr nicht an der Haupt-

bahn liegt. Man muß doch bedenken, daß die Entwicklung der Industrie nicht lediglich von der Bahnverbindung abhängt, man darf nur daran denken, daß Mannheim vermöge seiner natürlichen Lage ganz naturgemäß eine ungeheure Entwicklung nehmen mußte, die nicht durch die Bahnverbindung, sondern durch die wirtschaftliche Situation bedingt war. Es darf noch darauf hingewiesen werden, daß andere Städte, obwohl sie an der Hauptbahn liegen, keine raschere Entwicklung genommen haben; so hat Durlach die denkbar beste Lage an der Bahn, und trotzdem sehen wir, daß die Entwicklung keine günstigere war, ebenso in Offenburg. Andererseits sehen wir, daß Lörrach und das ganze Wiesental vermöge seiner besonderen Verhältnisse eine günstigere Entwicklung genommen hat, obwohl es nicht an der Hauptbahn liegt. Dann darf man es doch auch nicht so hinstellen, als ob Lahr in einem Zustand der Stagnation sich befinde. Wenn es auch nicht die Entwicklung von Pforzheim und anderen Städten genommen hat, so darf man doch sagen, daß es noch eine blühende Stadt ist. Der Abg. Schneider hat selbst auf das große Steuerkapital von Lahr hingewiesen, das doch selbst gewiß ein Beweis dafür ist, daß die Verhältnisse in Lahr nicht ganz so schlecht sind, wie er es dargestellt hat.

Es ist nun darauf hingewiesen worden, daß an Lahr wieder ein Unrecht gut zu machen sei. Es ist nun fraglich, ob Lahr überhaupt von dem Projekt II den Vorteil hätte, der von der Stadt Lahr in den interessierten Kreisen erwartet wird. Man darf jedenfalls ein Fragezeichen dahinter machen. Nach dem Projekt II würde der Bahnhof nicht in die Stadt Lahr kommen, sondern immer noch recht weit von Lahr weg, ungefähr eine viertel Stunde weiter als der jetzige Bahnhof. Es würde also Lahr eine elektrische Bahn doch für den neuen Bahnhof bauen müssen, und dann wird es nicht mehr viel darauf ankommen, ob die Bahn etwas weiter fährt nach dem jetzigen Bahnhof in Dinglingen. Ich glaube also, daß der Vorteil des Projekts II nicht so groß ist; es hat dieses Projekt II aber auch andererseits schwere Nachteile. Man kann einerseits ganz gut der Meinung sein, daß in den 40er Jahren ein Fehler gemacht wurde, indem Lahr nicht an die Hauptlinie zu liegen kam, man kann aber doch auf der andern Seite recht wohl Bedenken tragen, jetzt diese Aenderung vorzunehmen, denn jetzt haben sich die Verhältnisse den Umständen angepaßt, und es würde in diese Verhältnisse jetzt eine schwere Störung hineingebracht werden, über welche in Lahr auch nicht lauter Freude herrschen würde. Die Industrie, die sich um den jetzigen Bahnhof angesiedelt und dort Gleisverbindung angelegt hat, wird eine schwere Schädigung erleiden. Andererseits würden die Niedgemeinden in ihrer Lage verschlechtert, weil sie erheblich weiter zum Bahnhof hätten. Insbesondere würde die Gemeinde Dinglingen geschädigt werden, denn es hat sich dort eine Industrie angesiedelt, die durch eine Verlegung des Bahnhofs schwer getroffen würde, und es würde bei einer Veränderung der Sachlage das Baugelände zwischen dem jetzigen Bahnhof und der Lahrer Gemartung bedeutend entwertet werden. Es ist etwas anderes, ob man sagt, es müssen die Zustände verbessert werden oder zugunsten anderer verschlechtert werden. Die Industrie, wie sie sich in Lahr entwickelt hat, hat mit den jetzigen Verhältnissen gerechnet, und ebenso die Industrie in Dinglingen, nicht aber mit der Verlegung, und es würde deshalb eine Schädigung eintreten.

Es wurde auch darauf hingewiesen, daß die Entwicklung der Stadt Lahr nach Westen gehemmt würde. Man wird aber nicht sagen können, wenn man die Verhältnisse näher kennt, daß die Entwicklung der Stadt Lahr nach Westen unterbunden ist. Der Bahnhof liegt nicht in der Mitte der Stadt, sondern im Süden derselben, und zwei Drittel der Stadt liegen nördlich des Bahnhofs, und diese

zwei Drittel können sich sehr wohl nach Westen ausdehnen. Wenn die Sache also so liegt, so fallen die technischen Bedenken doppelt schwer ins Gewicht. Es ist vom Herrn Minister selbst zugestanden worden, daß er eigentlich das Projekt II angeregt habe. Es ist dies vielleicht ein Fehler von ihm gewesen, denn ich glaube, es würden ohne seine Anregung die Lahrer nicht darauf gekommen sein, an einen Anschluß an die Hauptbahn zu denken. Ich habe hier die Eingabe, die die Gemeinde Dinglingen am 19. März an die Regierung gerichtet hat. Es ist darin Bezug genommen auf eine Besprechung im Lahrer Rathaus. Es heißt da, daß dabei seitens der Vertreter der Stadt Lahr erklärt wurde, Lahr könne nicht verlangen, daß die gerade Hauptlinie verlegt werden soll, es möge vielmehr der Dinglinger Bahnhof vergrößert und die Nebenbahn vom Staat übernommen, letztere für den Güterverkehr und die Straßenbahn für den Personenverkehr benutzt werden. Das war also noch im Jahre 1899 die Ansicht. Dort haben die Lahrer anerkannt, daß bei der Durchführung des Projekts III ihren Interessen genügend Rechnung getragen werde. Der Abg. Schneider hat darauf hingewiesen, daß man doch sonst auf die Meinung der Lahrer Großindustriellen sehr viel Gewicht lege. Wenn dem so ist, und wenn die Regierung trotzdem geglaubt hat, in diesem Fall der Meinung der Lahrer nicht beitreten zu können, dann hat sie jedenfalls schwerwiegende Gründe gehabt. Und wenn der Herr Staatsminister, der sich selbst als Vater dieses Kindes bekannt hat, selbst dieses Kind aufgibt, dann glaube ich, muß man sagen, daß von diesem Kind nicht viel zu erwarten war. Man darf wohl auch darauf hinweisen, daß, wenn man in den 40er Jahren an eine Krümmung der Hauptbahn und an ein Tunnel gedacht hat, und die damaligen Abgeordneten, die der Abg. Schneider als besonders weitsichtig gelobt hat, dafür eintraten, während wir offenbar einen weniger weiten Blick haben, die Verhältnisse heute andere sind, als in den 40er Jahren. Damals ist man nicht mit der Schnelligkeit wie heute durch das Land gerast, es hat vielmehr auch im Eisenbahnbetrieb eine gewisse Gemütslichkeit geherrscht. Heute dagegen ist nötig, daß die Schnelligkeit mit der größten Geschwindigkeit vorwärts kommen, in absehbarer Zeit sollen sie sogar 120 Kilometer in der Stunde zurücklegen. Heute wäre es also viel bedenklicher, in die gerade Linie der Hauptbahn eine Kurve hineinzulegen und einen Tunnel zu bauen.

Ich fasse daher die Situation so zusammen: Das Projekt II würde den Betrieb bedeutend verschlechtern, teurer werden, der Stadt Lahr zwar gewisse Vorteile bringen, aber doch nicht die von ihr erwarteten, Dinglingen aber schwer schädigen und die Situation der Niedgemeinden verschlechtern. Nun hat der Abg. Schneider gemeint, es gelte, ein schweres Unrecht gegenüber der Stadt Lahr wieder gut zu machen. Ein Unrecht darf man aber dadurch nicht wieder gut machen, daß man anderen ein Unrecht zufügt! Das wäre aber gegenüber den Gemeinden der Fall, die im Vertrauen auf die jetzige Situation sich eingerichtet haben. Ich ersuche deshalb die Großh. Regierung, bei dem Projekt III zu beharren, das einen gewissen Ausgleich der Gegensätze bringen, für die Stadt Lahr eine Verbesserung des jetzigen Zustandes herbeiführen und auch die Interessen der anderen Gemeinden wahren wird. Daß dann die Bahn Dinglingen—Lahr vom Staat übernommen wird, setze auch ich als selbstverständlich voraus. Darin stimme ich auch dem Abg. Schneider bei, daß die jetzigen Verhältnisse unhaltbar sind, und daß es unverantwortlich wäre, wenn man mit der Abhilfe noch längern zögern würde. Es war eine schlimme Konzeption, die der Herr Staatsminister gemacht hat, als er der Lahrer Abordnung sagte: Wir wollen vorläufig nichts tun. Ich glaube, das werden auch die Lahrer

künftig nicht mehr wollen. Der jetzige Zustand ist unhaltbar, vor allem durch die Unsicherheit, welche das Schwanken zwischen den Projekten II und III gebracht hat. Ich hoffe, daß dieses Schwanken bald beendigt und eine klare Entscheidung herbeigeführt wird.

Abg. Fröhlich: Ich glaube, nachdem die beiden Redner Heimbürger und Schneider so wichtige Gesichtspunkte ins Feld geführt haben, kann man dem Herrn Staatsminister nicht Unrecht geben, wenn er gestern sagte, man müsse nochmals in eine gewissenhafte Prüfung der Frage eintreten und eine Lösung versuchen, die der Stadt Lahr gerecht werden kann. Der Abg. Heimbürger hat vom Personenverkehr gesprochen. Ich weise dem gegenüber darauf hin, daß es hauptsächlich der Güterverkehr ist, der die Lahrer veranlassen muß, ein Näherträden des staatlichen Bahnhofes herbeizuführen. Was die vom Herrn Minister gegen seinen eigenen Gedanken vorgebrachten technischen Bedenken betrifft, so hat schon der Abg. Heimbürger darauf aufmerksam gemacht, daß ein Betrag von 3 Millionen kein Grund sein würde, um einen Anschluß an die Staatsbahn nicht zu sichern. Was aber das Tunnel anlangt, so muß ich meinem Erstaunen darüber Ausdruck verleihen, wenn behauptet wird, daß dieses gerade so nahe an den Bahnhof Lahr heran rücken würde wie in Triberg. Das Triberger Tunnel kann nicht in Betracht kommen für eine vergleichsweise Heranziehung, einmal weil die Entfernung dort viel geringer ist, und dann vor allem deshalb, weil in Triberg ein gefährlicher Niebeauübergang zwischen Bahnhof und Tunnel liegt, in Lahr aber nicht. Auch die notwendige Verlängerung der Staatsbahn um etwa 500 m kann nicht ernstlich ins Feld geführt werden. Die Hauptschwierigkeiten für die Verzögerung des Durchgangsverkehrs auf der Hauptbahn liegen doch in den Anschlüssen in Heidelberg und Basel. Daß eine Kurve zulässig ist, beweist, daß die Generaldirektion das Projekt 3 für möglich und ausführbar hält. Wir sind deshalb berechtigt, die Generaldirektion zu ersuchen, in eine erneute Prüfung der Projekte einzutreten und womöglich zu versuchen, die beiden Interessen zu versöhnen. Dinglingen scheint mir übrigens nicht so viel zu verlieren, weil es schon heute östlich der Bahn liegt, bei dem Projekt 2 aber dicht westlich an die Bahn kommen würde.

Ich habe mich selbstverständlich nicht wegen dieser Frage zum Wort gemeldet, sondern deshalb, um zu versuchen, unsere Eisenbahnpolitik vom prinzipiellen Standpunkt aus zu betrachten. Da ist denn vor allem der Eindruck nicht von der Hand zu weisen, daß wir hier einer Art Stagnation gegenüberstehen. Der Berichterstatter hat mit Recht darauf hingewiesen, daß neue Bahnlösungen nicht in Aussicht genommen sind. Aber die Kollegen, die schon vor zwei Jahren dem Hause angehört, können auch nicht ganz freigesprochen werden von der Mitschuld an dieser Stagnation, wenn sie unter Hinweis auf die ungünstige Finanzlage immer zur Langsamkeit und Sparsamkeit gemahnt haben. Dann ist nur natürlich, daß die Regierung die Konsequenzen aus solchen Mahnungen zieht. Wer auf jenem Standpunkt steht, darf sich dann aber die Folgen, die sich fühlbar machen, nicht wundern. Alle Herren, die Wünsche für ihre Bezirke vorbringen, müssen sich eben dann sagen, daß sie damit solange keinen Erfolg haben, bis eine Verständigung darüber besteht, ob Baden überhaupt große Aufwendungen für seine Eisenbahnpolitik zu machen in der Lage ist. Erst wenn diese Frage bejaht wird, sind die Abgeordneten berechtigt, für ihre einzelnen Bezirke zu verlangen, daß deren gerechtfertigte Wünsche erfüllt werden. Ich bestreite indes das Vorhandensein einer derartig drückenden Lage unseres

Staatshaushalts durchaus. Die Zahlen widersprechen dem. Im Gegenteil, unsere Eisenbahnen weisen gegenüber vor etwa 25 Jahren einen geradezu glänzenden Stand auf. In der Zeit von 1879 bis 1904 sind beinahe 300 Kilometer, abgesehen von den mit Staatszuschüssen gebauten Lokalbahnen, hinzugebaut worden. Der Bauaufwand ist von 400 auf 600 Millionen gestiegen, dagegen die Eisenbahnschuld nur von 330 auf 400 Millionen. Dabei waren gerade in den letzten 12 Jahren kolossale Leistungen zu bewältigen. Es wurden 165 Millionen angefordert; wenn man dazu noch die aus laufenden Betriebsmitteln hergestellten Bauten rechnet, die auf 30 bis 40 Millionen veranschlagt werden können, haben wir einen Bauaufwand von über 200 Millionen, dagegen nur eine Schuldzunahme von 70 Millionen. Nun hat der verstorbene Herr Finanzminister Buchenberger in seinem letzten großen Werke ausgesprochen, daß es kein ungesundes Verhältnis sei, wenn die Eisenbahnschuld im Verhältnis mit der Zunahme des Eisenbahnnetzes wachse. Deshalb wäre es auch kein Unglück, wenn unsere Eisenbahnschuld ein noch größeres Wachstum aufzuweisen hätte, als heute der Fall ist.

Wir können ruhig sagen, daß im Personen- und Güterverkehr 1895—1900 in Leistungen und Einnahmen ein Sprung vorwärts gemacht worden ist, wie in den zwei Jahrzehnten vorher nicht. Diese Zahlen sind ein Beweis dafür, daß in vernünftigen Grenzen der Staat sein Kapital in einer besseren Bank als in notwendigen Eisenbahnen nicht anlegen kann, daß diese Rente bis heute die größte ist, die ein Staat überhaupt erzielen kann, namentlich wenn man nicht bloß die direkten Einnahmen, sondern auch die Hebung der Steuerkraft berücksichtigt. Zum Trost darüber, daß wir uns nicht in einer finanziell verzweifelteren Lage befinden, genügt ein Blick auf Sachsen, wo man durch eine noch viel intensivere Befolgung dieser Politik zu einer „gespannten“ Finanzlage gelangt ist, die gründlich untersucht wurde, worauf Regierung und Landtag zur Ueberzeugung kamen, daß kein Grund zur Beunruhigung sei. Die Uebernahme der Kleinbahnen in den Staatsbetrieb hat bewirkt, daß die Steuerkraft in den mit Kleinbahnen versehenen Landesteilen in viel höherem Verhältnis gestiegen ist als in den an der Hauptbahn gelegenen. Das durchschnittliche Steigen der Steuerkraft beträgt 80%. In den Landesteilen mit Kleinbahnen betrug die Steigung 73 bis 286%. Diese Zahlen genügen, um die Richtigkeit meiner Ansicht zu beweisen. In Sachsen hat sich herausgestellt, daß die Uebernahme der Kleinbahnen durch den Staat ein Bollwerk gegen die Annexionsgelüste Preußens bildet. Preußen weigert sich, die Staatsbahnen als Ganzes zu übernehmen wegen der mit den Kleinbahnen verbundenen Lasten. Deshalb erblicke ich auch in der Uebernahme unserer Kleinbahnen durch den Staat eine erhebliche Bürgschaft gegen die Aufgabe unserer Selbstständigkeit. Mit Recht haben der Herr Minister und die Regierungsvertreter in der Kommission gefragt: „zeigen Sie uns doch, wo gespart werden könnte“. Niemand konnte der Regierung nach irgend einer Seite den Vorwurf machen, daß sie unnötiger Weise Gelder verschleudert hätte. Deshalb soll man endlich mit dem inhaltlosen Schlagwort aufhören, daß gespart werden müsse. Das Verfahren kann nicht länger eingehalten werden, daß immer zur Sparsamkeit aufgefordert wird ohne positive Vorschläge, im Einzelfall man aber sagt: „Bei mir zu Hause besteht noch ein Wunsch, der Geld kostet, dabei soll nicht gespart werden“. Ich bedaure, daß der Herr Staatsminister nicht da ist, sonst würde ich ihm Gelegenheit geben, auch seinerseits die Tatsache zu bestätigen, daß mit dem Sparen unter keinen Umständen Personalausgaben gemeint sein

können. Ich würde ihm auch Gelegenheit geben, sich über die berichtigte Zahl 1400 Mk. für Personalausgaben zu äußern und zu bestätigen, daß diese Zahl nicht beweist, daß wir für unser Personal zuviel ausgegeben hätten. Es wird hier und da versucht, das Hochbauwesen als am meisten belastend hinzustellen, allerdings ohne positive Vorschläge. Unser Hochbauwesen hat durchaus produktiven Charakter. Wenn man irgend einen Vorwurf machen kann, so ist es der, daß nicht schnell genug mit der nötigen Energie vorgegangen worden sei. Neue Gleisanlagen, Verstärkung der Schienen u. s. w. sind produktive Ausgaben ebenso wie der Ankauf von besseren Lokomotiven. Daß alle Ausgaben für die Betriebssicherheit produktiv sind, wird allgemein zugegeben. Sonst aber ist es nur noch die Steigerung der Leistungsfähigkeit, die zu großen Ausgaben veranlaßt. Dies gilt insbesondere von den großen Bahnhöfen. Ich muß den Offenburger Bahnhof dagegen in Schutz nehmen, als ob dort ein Pfennig hätte gespart werden können, ohne daß wichtige Interessen not gelitten hätten. Die Generaldirektion ist logisch und konsequent vorgegangen. Man muß dann aber nicht mit dem Schlagwort arbeiten, daß erst 5, dann 12, endlich 20 Millionen gefordert worden seien. Es handelt sich um ganz verschiedene Projekte, von denen sich das letzte schließlich als das beste und notwendige herausgestellt hat. Dasselbe gilt von den übrigen großen Bahnhöfen. Sie müssen so gebaut werden, daß wir nicht über kurz oder lang mit ihnen als mit einem zu eng gewordenen Kleid zu kämpfen haben. Da künftig der Schnellzugs- und Lokalzugsverkehr getrennt werden wird, haben wir die Pflicht, beim Bahnhofsbau zu berücksichtigen, daß diese künftige Trennung von den Bahnhöfen auch bewältigt werden kann, speziell Karlsruhe ist bezüglich des Lokalverkehrs derartig tiefmütterlich behandelt worden, daß unsere Gegend in Zukunft in einer dem Ruhrrevier vergleichbaren Weise mit Verkehrsgelegenheit bedacht werden muß. Es wird Aufgabe der Verwaltung sein, diese Entwicklung zu berücksichtigen und die Bahnsteige so hoch zu bauen, daß die Trittbretter wegfallen können. Dadurch wäre auch die gewünschte Beschleunigung des Schnellzugverkehrs möglich. Mit Recht hat der Abg. Goldschmit darauf hingewiesen, daß die Auffassung der Kommission von der Notwendigkeit des Umbaus des Karlsruher Bahnhofes die Befürchtung nahe legt, als ob sich die Anschauungen zum Nachteil dieses Projektes geändert hätten. Die Bedenken der Interessenten seien nicht so erheblich bezüglich des heutigen Bahnhofes, wie es in der Petition behauptet wird. Dem gegenüber weise ich auf eine frühere Erklärung der Regierung hin vom Jahre 1901. Die Petenten waren berechtigt anzunehmen, daß die Regierung heute noch auf demselben Standpunkt steht. Es ist ihnen nicht zu verübeln, wenn sie fragen, wie dieser lange Zeitraum mit der damaligen Ansicht der Regierung in Verbindung zu bringen ist.

Es wurde damals auf Seite 9 des Berichtes gesagt: „Es ist zu beachten, daß der bestehende Bahnhof an der äußersten Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist, und daß nunmehr durch die außerordentliche Zunahme des Bahnverkehrs 18 Gleise notwendig seien (bekanntlich stehen nur 8 zur Verfügung); zu gewissen Zeiten muß ein Wechsel in der Benützung der gleichen Gleise eintreten, und es kann dieser anormale Zustand auf die Dauer nicht mehr aufrechterhalten werden“. Endlich heißt es auf Seite 14 am Schluß: „daß die heutigen Verhältnisse den jetzigen betriebsdienlichen Ansprüchen nicht mehr entsprechen, und die jetzt vorhandenen Bahnübergänge für den Betriebsdienst mit außerordentlichen Bedenken und erheblichen Gefahren verbunden sind.“ Wenn man bedenkt, daß die Petenten in dem Stadtteil wohnen, der von diesen Mißständen und Gefahren

betroffen wird, dann wird man es den Petenten nicht übel nehmen, wenn sie sich erkundigen, wie es mit der Beseitigung dieser Mißstände stehe. Mit Recht hat der Abg. Goldschmit darauf hingewiesen, daß in Karlsruhe die größten Mißstände darin zu sehen sind, daß die Leute nicht wissen, wie und wo und wann die Frage endlich gelöst wird. Es leidet unter dieser Ungewißheit nicht bloß die Südstadt, sondern auch das ganze Baugewerbe und Baukapital in der Ost- und Weststadt.

Besonders gefreut hat mich, daß entgegen der Ansicht und der Praxis der Generaldirektion der Abg. Weiß darauf hingewiesen hat, daß das Geld auf der Straße liege, wenn die Generaldirektion die großen Bauten in einer Zeit durchführen würde, in welcher eine Krise das wirtschaftliche Leben beherrscht, und wo die Regierung in der Lage ist, nach allen Richtungen hin segensreich zu wirken, zugleich aber auch ungezählte Summen zu ersparen. Es hat mich deshalb sehr gewundert, daß bei den Verhandlungen über das Betriebsbudget der Abg. Wildens von mir gesagt hat, vom Sparen scheine ich nicht viel zu halten. Ich glaube, ich habe doch gerade durch diesen Vorschlag das Gegenteil bewiesen, und ich bleibe dabei, daß bei Ausführung der großen Projekte, die etwa hundert Millionen kosten und doch unbedingt ausgeführt werden müssen, der Unterschied zwischen der Durchführung in einer wirtschaftlichen Krise und einer wirtschaftlichen Hochkonjunktur 25 Proz. beträgt, so daß also der Staat eine Minderausgabe von 25 Millionen zu erwarten hätte. Ich möchte deshalb glauben, daß wenn in den letzten Jahren wiederholt der Ruf an die Regierung ergangen ist, Langsamkeit und Vorsicht walten zu lassen, dieser Rat uns viele Millionen schon gekostet hat, denn bei Ausgaben, die doch gemacht werden müssen, ist Nichtausgeben nicht identisch mit Sparen.

Zur Sparbarkeit zu raten, haben wir allerdings Veranlassung in einem Punkt, in dem sich die Regierung offenbar mit der Mehrheit des Hauses in Widerspruch befindet, nämlich der Verwertung der Elektrizität für unsere Eisenbahnwerke. Der Herr Generaldirektor hat gestern erklärt, daß die Generaldirektion noch auf dem Standpunkt vom Jahre 1896 stehe. Ich habe zu Gunsten der Generaldirektion angenommen, daß er nach Christi Geburt und nicht etwa vor Christi Geburt gemeint hat, denn größer wäre der Unterschied zwischen diesen 2 Jahrtausenden und den 8 Jahren von 1896 bis 1904 auch nicht. (Weiterkeit.) Es ist mir vollständig unbegreiflich, wie man uns einfach auf dieses Jahr verweisen kann. Eindruck machen konnte in den Ausführungen des Herrn Generaldirektor nur der Hinweis auf die Hochwassergefahren und die dadurch bedingten Störungen in der Erzeugung der elektrischen Kraft im Eisenbahnbetrieb. In dieser Beziehung möchte ich auf die ausgezeichneten Ausführungen in der Landeszeitung hinweisen, in denen diese ganze Frage von einem Karlsruher, Ingenieur Kreß eingehend behandelt wird. Weiter erheblich war der Hinweis des Generaldirektors auf die Möglichkeit der plötzlichen Anspannung des elektrischen Betriebs bei Truppentransporten. Daß wir Reserveampmaschinen beibehalten müssen, ist wohl selbstverständlich. Es bedarf aber auch keiner großen Prophetengabe, um angesichts der Tatsache, daß die Bahn Marienfelde-Zossen eine Militärbahn ist, auszusprechen, daß der erste, der die elektrische Schnellfahrten sich nutzbar machen würde und ihre Einrichtung ohne Rücksicht auf die Kosten aus Gründen der Verteidigung des Vaterlandes den Bundesstaaten aufzwingen würde, der Kriegsminister wäre. Das Verlassen auf die Kohlenfeuerung kann ich auch nicht als richtig anerkennen, denn bekanntlich zeigen die Kohlen von Jahr zu Jahr eine preissteigende Tendenz. Ich verweise aber auch hier auf die ausgezeichneten Berechnungen in der Landeszeitung,

die uns die Versicherungen geben, daß alle Befürchtungen hinwiegend sind.

Ich habe daher nur begrüßt, daß die Generaldirektion für die Wiesentalbahn mit Vorarbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebs beschäftigt ist. Wir wollen hoffen, daß sie dies mit der nötigen Energie und der erforderlichen Eile tut, sie wird dann vor so glänzenden Resultaten stehen, daß sie ungesäumt dazu übergehen wird, die elektrische Kraft auch in den Dienst der Hauptbahn zu stellen. Daß es sich nur um unzureichende Kräfte für den Betrieb einer Vollbahn handle, wie der Generaldirektor sagte, ist nicht richtig, ich halte dem entgegen die Berechnungen des Geh. Rat Engler und des Ingenieur Kreis in der Landeszeitung, wonach selbst abgesehen von dem Oberrhein allein schon die Kräfte unterhalb von Basel und Straßburg dazu genügen würden, um die Eisenbahn rechts und links vom Rhein zu treiben.

Es mag sein, daß die Kräfte heute noch nicht im vollen Umfang faßbar sind. Aber glauben Sie denn, daß die Technik stille stehen wird? Sehen Sie doch nur nach Amerika und nach der Schweiz, wo das Privatkapital in fieberhafter Tätigkeit ist, um die Frage praktisch zu lösen. Wir sind deshalb berechtigt, von der Eisenbahnverwaltung zu verlangen, daß sie diese Verhältnisse von einem anderen Standpunkt aus als seither betrachtet und prüft, ob die Frage, wenn sie auch jetzt noch nicht technisch zu lösen ist, nicht doch in absehbarer Zeit gelöst werden kann und muß. Deshalb hat Kollege Fehrenbach auch Recht gehabt, als er von der Erklärung der Generaldirektion als von einem für ihn unfaßbaren psychologischen Rätsel gesprochen hat. Ich hoffe, daß die Generaldirektion uns doch noch im Sinne des heute eingekommenen Antrags die Hand reichen wird, damit wir nicht von unseren Nachkommen einer sträflichen Pflichtverletzung bezichtigt werden.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Noth: Gestatten Sie mir kurz auf die Frage der Verwendung der Elektrizität beim Vollbahnbetrieb zurückzukommen. Ich habe gestern ausdrücklich erklärt, daß wir die technische Verwendbarkeit der Elektrizität zum Betrieb von Vollbahnen nicht in Abrede stellen. Ich habe aber auch mit allem Nachdruck darauf hingewiesen, daß es sich für uns darum handelt, ob es wirtschaftlich richtig ist, zu dem elektrischen Betrieb überzugehen. Die auf der Militärbahn ausgeführten Schnellfahrversuche können hier nicht herangezogen werden. Zunächst ist aus der Verwendung der Militärbahn nicht zu schließen, daß diese Versuche etwas mit dem Militär und der Frage der Truppenbeförderung zu tun haben. Die Militärbahn wurde vielmehr gewählt, weil sie nach ihren baulichen und Betriebsverhältnissen als dazu zweckdienlich erschien und in möglicher Nähe der großen Elektrizitätswerke von Berlin liegt. Die Versuche aber — ich habe selbst mit den dabei beteiligten Herren eingehend darüber zu sprechen Gelegenheit gehabt — haben ausschließlich wissenschaftlichen Wert. Sie sollen dartun, was überhaupt an Geschwindigkeit geleistet werden kann; die Frage der wirtschaftlichen Ausnutzung der Elektrizität zum Vollbahnbetrieb sollte dabei nicht gelöst werden. Nun haben wir aber, wenn es je wünschenswert und durchführbar erschiene, unsere Züge noch rascher zu befördern, gar nicht nötig, zur Elektrizität zu greifen. Den Herren ist ja bekannt, daß wir mit unseren neuen Schnellzugsmaschinen Versuche angestellt haben, die von überaus günstigen Resultaten begleitet waren und dargelegt haben, daß diese Maschinen 120 Stundenkilometer gut und andauernd leisten können. Daß in absehbarer Zeit mit größerer Geschwindigkeit als

mit 120 Kilometer im regelmäßigen Betrieb gefahren werden könnte, ist nicht wahrscheinlich, denn es handelt sich nicht nur um die Frage, ob die Maschinen überhaupt eine höhere Geschwindigkeit gestatten, sondern vor allem darum, ob die Signaleinrichtungen dann auch noch so funktionieren, wie es für einen sicheren Betrieb notwendig ist. Es ist wohl denkbar, daß man auf Spezialbahnen die vollständig von jedem Unterwegsverkehr losgelöst sind und einen hierfür besonders gebauten eigenen Bahnkörper besitzen, mit noch größeren Geschwindigkeiten fahren wird; auf den bestehenden Bahnen aber ist es vollständig ausgeschlossen, im regelmäßigen Betrieb zu größeren Geschwindigkeiten als bis zu 120 Kilometer zu kommen, weil dann die Signale nicht mehr rechtzeitig und sicher erkennbar sind.

Der Herr Abg. Frühauf hat aus meinen Darlegungen nur herausgehört, daß, wenn je einmal eine elektrisch betriebene Bahn durch ein Hochwasser usw. unterbrochen werde, wir dann in große Verlegenheit kämen. Von wesentlicher Bedeutung ist aber noch die weitere Frage, daß jedes Gewitter eine Störung für den Betrieb bringt. So lange die Gewitter nicht abgeschafft werden können, oder man kein Mittel hat zu verhüten, daß die oberirdischen Leitungen von der atmosphärischen Elektrizität beeinflusst werden, wird man kaum jemals zur Durchführung des elektrischen Betriebs auf großen Strecken kommen können. Ich habe auch ganz besonders die Verhältnisse im Mobilmachungsfalle in Betracht gezogen und erwähnt, daß bereits im Jahre 1896 mitgeteilt wurde, es könnte wohl kaum die Zustimmung der Militärverwaltung zu dem elektrischen Vollbetrieb auf größeren Strecken erreicht werden. Ich habe keinen Zweifel darüber, daß das heute noch ebenso sein wird. Der Herr Abg. Frühauf hat zwar gemeint, der elektrische Betrieb würde die Situation hier nur noch verbessern, denn je mehr Pferde man im Stalle stehen habe, um so Besseres könne man leisten. Daraus ergibt sich aber gerade das, was ich gestern schon als die größte Schwierigkeit für die wirtschaftliche Durchführung des elektrischen Betriebes bezeichnet habe, daß wir nämlich ebenfalls noch die Pferde im Stalle stehen lassen müssen, und zwar die Dampfprose, für den Fall, daß der elektrische Betrieb nicht ausreicht oder versagt. Das ist der Kernpunkt der Frage! Wir können wohl die Bahnen elektrisch betreiben, aber wir müssen die Lokomotiven in Reserve haben, und da muß die Prüfung in erster Reihe sachlich für uns werden kann. Welche Stellung die Groß. Regierung zu dem vorhin verlesenen Antrag einnehmen wird, kann ich selbstverständlich nicht sagen. Von den unermesslich großen Pferdekraften, von denen heute gesprochen wurde, hatten wir seinerzeit nichts gehört. Im Anfang des Jahres 1903 wurden uns 3000 Pferdekraften als verfügbar bezeichnet. Später erhielten wir die Mitteilung, daß das Lausburger Werk seine Produktion auf 50 000 Pferdekraften steigern könne. Davon fielen auf Baden 25 000 Pferdekraften, und es sei nicht anzunehmen, daß diese von der Industrie vollständig beansprucht würden. Auf Grund dieser Mitteilung mußten wir die Antwort geben, daß wir mit solchen Kräften nichts anfangen können. Daneben bleiben die großen Bedenken bestehen, die gegen den elektrischen Betrieb auf großen Durchgangslinien überhaupt obwalten.

Abg. Benedy: Gestatten Sie mir, auch zu einigen allgemeinen Fragen Stellung zu nehmen.

Der Abg. Sühnd hat gestern dem System des Regiebaues das Wort geredet, insbesondere dagegen sich ausgesprochen, daß die einzelnen Unternehmer, an welche im



Submissionsweg die Arbeiten vergeben würden, in höherem Maße als es wünschenswert und auch notwendig sei, Ausländer, insbesondere Italiener beizögen. Ich glaube, diese Beschwerde nur unterstützen zu können. Ich habe den Eindruck, daß Ausländer allerdings in größerem Maße als nötig beigezogen werden und halte dies vom nationalen Standpunkt aus für sehr bedenklich. Wenn man sonst immer vom Schutz der nationalen Arbeit hört, so muß es doch einen merkwürdigen Eindruck machen, daß bei den Staatsarbeiten eine Unmenge von Ausländern verwendet und dadurch jährlich Millionen in das Ausland gebracht werden. Ich gebe ja zu, daß die Verwendung von Ausländern sich nicht vollständig vermeiden läßt. Man weiß darauf hin, wir hätten nicht Leute genug und die Italiener eigneten sich auch für gewisse Arbeiten besser. Es mag dies bis zu einem gewissen Grade richtig sein. Aber nicht immer scheint dieser Grund den Ausschlag zu geben. Ich habe vielmehr das Empfinden, als ob man den Italiener auch bestwegen nimmt, weil man ihm mehr zumuten und ihn besser ausnützen kann. Jedenfalls ist dies eine Erscheinung, die zu Bedenken Anlaß giebt, wenn man in Konstanz sieht, wie dort jährlich hunderte und tausende von Italienern die Gegend passieren. Ich habe den Eindruck, daß man in der Verwendung dieser Ausländer, insbesondere der Italiener, zu weit geht. Jedenfalls sollte man künftig bedacht sein, daß durch die Submissionsbedingungen die Verwendung von Ausländern auf ein gewisses Maß beschränkt wird, und daß die Arbeiten, die von Inländern ausgeführt werden können, durch diese zur Ausführung kommen. Wir hören doch sonst von der Arbeitsnot. Da ist es nun ein merkwürdiger Kontrast, wenn andererseits die Leutenot so groß ist, daß man Ausländer in diesem Maße beiziehen muß. Die Firma Sulzer von Winterthur, die die letzten badischen Dampfschiffe gebaut hat, soll Schweizer Arbeiter zu Arbeiten verwendet haben, zu denen unsere Leute gerade so gut gewesen wären. Dagegen kommt es vor, daß unsere Leute nach Ableistung ihrer Militärpflicht nicht mehr zur Werk zugelassen werden, weil man keine Verwendung für sie habe. Ich möchte dringend bitten, soweit irgend möglich, einheimische Arbeiter zu berücksichtigen und nur dann Ausländer zu nehmen, wenn Inländer nicht aufzutreiben sind.

Der Abg. Weiß hat gesagt, man solle in „schlechten Zeiten“ nicht sparsamer sein, und der Staat solle nicht mit der Ausführung seiner Projekte zögern. Der Herr Staatsminister hat sich erfreulicher Weise dieser Ansicht angeschlossen. Ich habe dasselbe beim Eisenbahnbetrieb gesagt. In „schlechten“ Zeiten soll der Staat belebend und anspornend auf das Privatkapital einwirken, um das Vertrauen in die Stabilität unserer Zustände zu befestigen. Ich glaube allerdings, bei einer andern Beratung auch eine andere Ansicht gehört zu haben. Der Herr Minister des Innern hat sich einmal dahin ausgesprochen, die Leute sollten sich freuen, daß gewisse Arbeiten nicht in einer Periode der mageren Jahre gemacht worden seien, in besseren Zeiten fielen sie um so opulenter aus. Einen derartigen Grundsatz halte ich nicht für richtig. Der Staat darf sich durch die wirtschaftlichen Schwankungen nicht beeinflussen lassen. Es wäre auch eine Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen, deren Bedürfnisse zufällig in schlechten Zeiten zu Tage treten. Ich glaube nicht, daß man in „schlechten“ Zeiten der Sparbarkeit das Wort reden sollte, und habe den Eindruck, als ob in den letzten Jahren eine gewisse übertriebene Sparbarkeit da und dort Platz gegriffen habe. In großen Bahnbauten, die schon vor 8 bis 10 Jahren im Prinzip genehmigt wurden, ist noch gar nichts geschehen. Wir hören Klagen über die Bauten in Karlsruhe und Basel. Es macht hier und da den Eindruck, als ob die Bauprojekte von vorn-

herin nicht mit der nötigen Gründlichkeit bearbeitet würden, und sich dann nachher große Schwierigkeiten ergäben. Dies wird mir auch von Fachleuten bestätigt. Die Pläne werden vielfach von jüngeren Leuten ungearbeitet, die wissenschaftlich gut durchgebildet sein können, aber nicht die nötige praktische Erfahrung haben. Es ist ja selbstverständlich, daß man so große Projekte nicht auf 100 000 M. genau voraus berechnen kann, aber daß man sich um das doppelte und dreifache verrechnet, das könnte doch nicht vorkommen, wenn man mit der nötigen Gründlichkeit zu Werke ginge. Es sollen auch zuweilen merkwürdige Verstöße vorkommen. In Donaueschingen z. B. soll die Küche der Bahnhofrestauration vergessen worden sein. Dort hat man aber ein Fürstenzimmer nicht vergessen, besuchen nicht das badische Volk, sondern den Fürsten von Fürstenberg. Der ist reich genug, selber entsprechende Empfangsräume einzurichten. Aber daß der Staat für die Besuche eines Privatmannes, und ein solcher ist der Fürst von Fürstenberg, Mittel aufwendet, halte ich für durchaus überflüssig.

Ich habe gesagt, daß einzelne Projekte zurückgestellt worden sind, mit deren Erfüllung man sicher gerechnet hat. Dazu muß ich bedauerlicher Weise auch den Umbau des Konstanzer Bahnhofs rechnen. Er wurde offenbar aus Ersparnisrückichten zurückgestellt und deshalb, weil es am nötigen Personal mangle zur Ausarbeitung dieser Projekte. Das ist doch eine eigentümliche Begründung. Soviel Personal müßten wir doch haben, um derartige Projekte ausarbeiten zu können. Wenn dies nicht der Fall ist, dann sollten eben mehr Techniker angeheilt werden, und wenn keine zu haben sind, so werden sie offenbar zu schlecht bezahlt und haben zu wenig Ausichten im Staatsdienst. Man stelle sie besser, dann werden auch mehr kommen. Daß zu wenig Techniker da seien, diese Behauptung steht im eigentümlichen Kontrast dazu, daß man, wenn es sich um die Berechtigung der Oberrealschulabiturienten handelt, dann sagt, der Zugang sei durchaus befriedigend und man brauche nicht mehr Techniker. Es werden auch viele Ausländer bei uns beschäftigt. Man sieht die Bauten des badischen Staats, um mit unserem Landmann Schefel in seinem „Enderle von Reisch“ zu reden, „von Türken und Heiden“ beaufsichtigt, es wird sogar behauptet, daß diese besser gestellt und behandelt würden als die einheimischen.

Ich muß es sehr bedauern, daß der Konstanzer Bahnhofumbau wieder auf die lange Bank geschoben worden ist. Der gegenwärtige Zustand ist unhaltbar. Die Räume sind so ungenügend, daß man neuerdings die Restauration hat hinauswerfen müssen. Der große Verkehr kann nicht mehr bewältigt werden. Auch die Zustände auf der Rheinbrücke sind wegen des übermäßigen Verkehrs nachgerade nicht mehr haltbar. Man muß sich wundern, daß nicht mehr Unglücke passieren. Dazu kommt, daß die Bahn von der Rafferte bis zum Bahnhof eine Reihe von Niveauübergängen hat, die alle lebhaften Verkehr haben. Der Uebergang bei der Mainauftrasse, die von sehr vielen Wagen befahren wird, die Uebergänge am Konziliumshaus und an der Marktplatz, besonders der letztere, weisen einen kolossalen Verkehr auf, wie er so leicht sonst nirgends im Lande zu finden ist. An der letzteren Stelle flutet der gesamte Verkehr vom Bahnhof nach dem Hafen und von der Stadt nach dem Hafen und umgekehrt, und es stehen bei Ankunft oder Abgang von Schiffen und Zügen oft Hunderte von Personen vor den Uebergängen und warten, bis die Züge rangiert haben, wobei sie unter Umständen noch den Zug oder das Schiff veräumen. Es sind diese Bedenken sowohl von mir, als von meinem Vorgänger und auch von den städtischen Behörden in

Konstanz vorgetragen worden, und ich verweise hier nur auf eine Eingabe von Einwohnern der Vorstädte Petershausen und Seehausen, die auch von der Stadt Konstanz unterschrieben und im Jahr 1900 an den Herrn Staatsminister gerichtet wurde. Es ist damals auf diese Eingabe eine Erwiderung eingekommen, die in Konstanz allgemein lebhaft begrüßt wurde. Der Herr Staatsminister hat in dieser Erwiderung zwar zunächst in Zweifel gezogen, ob diese Mißstände wirklich ganz so groß sind, wie die Petenten sie darstellten; er schreibt dann aber weiter: „... Es kann und will von Seiten der Regierung nicht in Abrede gestellt werden, daß Mißstände an der bezeichneten Stelle bestehen. Es bilden deshalb auch jene Verkehrsschwierigkeiten schon seit längerer Zeit den Gegenstand ernstester Erwägungen, die den Zweck verfolgen, zu einer allseits befriedigenden Lösung zu gelangen.“

Bei den eingehenden Prüfungen aller in Betracht kommenden Verhältnisse habe ich persönlich die Ueberzeugung gewonnen, daß eine gründliche Beseitigung der bestehenden Verkehrshemmnisse nur zu erwarten ist, wenn die Bahnlinie vom See wegverlegt und westlich der Stadt zum Bahnhof geführt wird. Aber diese an sich recht bestehende Lösung ist eine recht schwierige. ... Das Projekt erfordert also ein sehr gründliches Studium und — recht erhebliche Kosten! Wenn nun der verehrliche Stadtrat mit mir der Ansicht ist, daß eine die Stadt und ihre Interessen auf Jahrzehnte vollauf befriedigende Lösung der Konstanzer Bahnhoffrage jeder halben Arbeit weit vorzuziehen ist, so wird er sich auch gewiß der Erkenntnis nicht verschließen, daß eine solche Lösung längere Zeit und viele technische Arbeit erheischt.“

Dieser Erkenntnis hat sich der Stadtrat und die Bevölkerung auch nicht entzogen, sondern sich gesagt, wenn eine befriedigende Lösung dieser Frage herbeigeführt wird, dann wollen wir gern noch eine Zeit lang warten. Daß die vorgeschlagene Lösung die einzig richtige ist, unterliegt keinem Zweifel. Es würden dann die jetzigen Uebergänge vermieden und wenn auch andere geschaffen würden, so halten diese nicht entfernt den kolossalen Verkehr auf wie die jetzigen. Der Verkehr speziell nach den schweizer Orten Tägerwilien—Gottlieben ist ein relativ bescheidener, sobald dort von einem derartigen großen Passantenverkehr wie bei den jetzigen Uebergängen nicht die Rede sein kann. Ich bin also der Meinung, daß jenes Projekt im Interesse des Eisenbahnbetriebs liegt, ich bin aber auch der Meinung, daß es vielleicht noch mehr im Interesse der Stadt Konstanz liegt, da Konstanz durch den jetzigen Schienenstrang künstlich vom See abgeschnitten ist. Ich glaube, man könnte auch den Interessen einer Stadt wie Konstanz bei einer so wichtigen Frage neben den betriebstechnischen Gründen ein ausschlaggebendes Gewicht beilegen, zumal wir ja wissen, daß auch anderwärts bei anderen Projekten auch Rücksichten auf lokale Interessen maßgebend ins Gewicht fielen, wir wissen z. B. ja, daß aus betriebstechnischen Gründen wohl auch die Ueberführung an der Eitlingerstraße anstatt der Verlegung des Karlsruher Bahnhofs genügt hätte. Gerade bei der Stadt Konstanz wäre es besonders am Platze, das Projekt in dem Sinne zu fassen, daß den Wünschen und dem Bedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen wird, denn man muß sagen, daß die Stadt Konstanz nach ihrer isolierten, schwierigen Lage besonderer Rücksicht bedarf und sich nie aufdringlich gezeigt, z. B. auf eine Agitation gegen die Bodenseegürtelbahn, die doch die Interessen von Konstanz so sehr schädigte, verzichtet hat. Man hat sich gefreut, daß das Projekt der Verlegung der Bahnlinie dann auch von der Regierung in ihr Bauprogramm aufgenommen wurde, und es ist hierin eine erneute Festlegung der Zusage des Herrn Staatsministers zu erblicken. Ich verweise auch auf den Bericht des Abg.

Pfefferle über das Eisenbahnbudget vom vorigen Landtag auf Seite 16, und man hat auch mit Freuden gesehen, daß diese Frage auch im jetzigen Budget wenigstens offen gehalten worden ist. Ich verweise hier auf Seite 17 und 19 des Berichts, wo es heißt: „Mit Rücksicht darauf, daß noch eine eingehende Prüfung der Verhältnisse des Bahnhofs Konstanz bevorsteht, schien es angezeigt, den zweigleisigen Ausbau zunächst auf die Strecke Radolfzell—Petershausen zu beschränken und auch die Verstärkung der Rheinbrücke sowie die Unterführung der Mainaustraße bei Konstanz vorläufig noch zurückzustellen. Die Kommission billigt es zunächst, daß der zweigleisige Ausbau vorerst nur auf die Bahnstrecke Radolfzell—Petershausen ausgedehnt werden will, da die Großh. Eisenbahnverwaltung eine eingehende Prüfung der Bahnhofsverhältnisse in Konstanz beabsichtigt, deren Ergebnis nach Ansicht Ihrer Kommission möglicherweise eine ganze Verschiebung der Bahnlinie im Gefolge haben könnte, welche die bisher geplante Bauausführung auf der derzeitigen Strecke Petershausen—Konstanz überflüssig machen würde.“

Neuerdings ist nun ein Umschwung in der Frage eingetreten, der geeignet ist, in Konstanz die größte Mißstimmung hervorzurufen. Es ist der Stadtverwaltung früher zugesagt worden, daß eine Konferenz stattfinden solle zwischen Vertretern der Eisenbahnverwaltung und der Stadtverwaltung zur Besprechung der Einzelheiten des Projekts. Die Stadtgemeinde hat wegen dieser Besprechung angefragt und es ist ihr in einem Schreiben des Ministeriums der Eisenbahnen vom 2. April, unterschrieben von Geh. Rat Zittel, Folgendes mitgeteilt worden.

„Von der früher von Seiner Excellenz dem Herrn Staatsminister in Aussicht genommenen gemeinsamen Besprechung über die Konstanzer Bahnhofsverhältnisse können wir im gegenwärtigen Zeitpunkt uns ein Ergebnis nicht versprechen, weil die von dem Stadtrat gewünschte Lösungsart auf einer Grundlage beruht, die mit den Interessen der Staatsbahnverwaltung nicht in Einklang zu bringen ist.“

Unsere technische Oberbehörde hält an der Anschauung fest, daß für die Eisenbahnverwaltung eine befriedigende Lösung nur darin zu finden ist, wenn der Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof an seiner jetzigen Stelle belassen und der Bahnhof Petershausen entsprechend ausgebaut wird.

Die von der Stadt Konstanz erstrebte Umänderung, wonach der künftige Personenbahnhof und der Güterbahnhof als Kopfstation zu betreiben und die bestehende Verbindung mit Petershausen durch eine neue Umgebungsbahn zu ersetzen wäre, würde nach dem Ergebnis der hierüber angestellten allgemeinen technischen Erwägungen für die Eisenbahnverwaltung irgend welche Vorteile nicht darbieten, in der Bauausführung wie dem späteren Betrieb sich aber so überaus kostspielig erweisen, daß für ein solches Vorgehen die Verantwortung nicht übernommen werden könnte.“

Diese Erklärung hat große Ueberraschung und Bestürzung in Konstanz hervorgerufen, weil sie eine der bisherigen Haltung der Regierung durchaus diametral entgegengesetzte Auffassung enthält. Sie hält aber nicht fest an dem bisherigen Standpunkt. Man kann doch nicht an etwas festhalten, was man bisher gar nicht behauptet hat! Bisher hat sich der verantwortliche Leiter der Eisenbahnverwaltung auf den Standpunkt gestellt, daß die von Konstanz akzeptierte Lösung der Verlegung der Bahn die richtige sei. Ein dementsprechendes Projekt wurde dann in das Bauprogramm der Regierung aufgenommen und auch im jetzigen Budget mindestens die Frage offen gelassen. Nun aber tritt eine plötzliche Neuerung und Verrückung des im Jahre 1900 festgelegten Standpunktes ein, mit

dem man Konstanz vertritt und ihm angeschlossen hat, sich mit seinen Wünschen zu gedulden! Es hat dies wirklich große Enttäuschung und Mißbilligung hervorgerufen, wie überhaupt, das darf ich hier aussprechen, die Behandlung, die Konstanz seit Jahren widerfahren ist. Der Abg. Schneider hat gestern die Meinung ausgesprochen, Lahr sei schlecht behandelt worden, weil es stets loyal gesinnt war, immer nationalliberal gewählt hat. (Abg. Dr. Schneider: Das Letztere habe ich nicht gesagt.) Die Wähler haben nie anders gewählt als nationalliberal, also konnte es auch keinen anderen Sinn haben. Ich kann nun den Abg. Schneider beruhigen. Man hat auch in Konstanz früher ähnliche Anschauungen gehabt, als ob die Regierung sich durch die Rücksicht auf die Parteilichkeit der Wähler beeinflussen ließe, allerdings in gegenteiliger Richtung. Es ist von Agitatoren und gelegentlich in Gesprächen am Bierisch vor der Wahl des Jahres 1899 vielfach die Meinung vertreten worden, daß Konstanz nicht Berücksichtigung seiner Wünsche finde, weil es eine Reihe von Jahren demokratisch vertreten sei. Ich habe diese Meinung nie gehabt, bin ihr vielmehr entgegengetreten. Ich glaube auch nicht, daß derartige Dinge auf die Groß. Regierung wirklich Eindruck machen, jedenfalls war aber der Wahlausfall im Jahre 1899 bis zu einem gewissen Grade durch solche Meinungen beeinflusst, indem damals ich unterlag und der jetzige Herr Landgerichtspräsident Uibel in Freiburg gewählt wurde. Nun war Konstanz 4 Jahre nationalliberal vertreten. Die Konstanz nationalliberalen Agitatoren hatten sehr viele Versprechungen von allen möglichen Vorteilen, die der Stadt hieraus erwachsen würden, gemacht und sich geriert, als ob Konstanz unter dem nationalliberalen Vertreter im Sturmschritt herrlichen Tagen entgegengeführt würde (Widerpruch bei den Nationalliberalen).

Konstanz hat 4 Jahre die nationalliberale Vertretung gehabt, aber auch in dieser Zeit ist nichts geschehen. Kein Wunsch ist erfüllt worden, Konstanz hat sogar einige gute Verbindungen, die es früher gehabt hat — z. B. den Zug  $\frac{1}{2}$  8 Uhr vormittags nach Stodach und Meßkirch und eine gute Verbindung mit Zürich — verloren, während lediglich eine bessere Verbindung mit Basel gewährt wurde. Nun ist man in Konstanz geheilt, überzeugt von der Unparteilichkeit der Regierung und der Meinung, daß für Konstanz nichts geschieht, ob es nationalliberal oder demokratisch vertreten wird, daß hier seitens der Regierung volle Parität gewahrt wird! Daß aber eine derartige Erfahrung, daß der verantwortliche Leiter eine derartig bestimmte unzweideutige Zusage macht und nachher die Generaldirektion einen anderen Standpunkt einnimmt, geeignet ist, Mißstimmung hervorzurufen, das darf man gewiß nicht übel nehmen. Es trägt auch nicht bei zur Stärkung der Autorität der Regierung, wenn man sieht, daß derartige Äußerungen des Leiters der Eisenbahnverwaltung und zugleich des Staatsministers nachher in ihrem Wert relativ eingeschränkt und einfach durch seine technischen Berater beseitigt werden. Wir haben etwas ähnliches ja mit Lahr erlebt. Ich bin deshalb der Meinung, man soll die Zusage der Regierung, das Projekt, wie es Herr von Brauer gebilligt und wie es sich auch in die Hoffnungen und Wünsche der Stadt Konstanz eingelebt hat, und das im Interesse des Verkehrs und namentlich in seiner enormen Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Konstanz das einzig richtige ist, festhalten, wenn die Äußerungen der Regierung im Lande noch fernerhin Anspruch auf Autorität machen wollen. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß man bis zum nächsten Budget zu diesem Projekt zurückkehren wird.

Zu der Zwischenzeit aber muß einiges geschehen, was allerdings nur als Provisorium angesehen werden kann. Hierher rechne ich die Erweiterung der Bahnhofsanlage

in Petershausen, eine besondere Fahrkartenausgabe und eine Stückgutsabfertigungsstelle daselbst. Petershausen hat in den letzten Jahren eine ungeheure Entwicklung genommen, eine Reihe von Fabriken sind entstanden und die Einwohnerzahl hat sich rapid vermehrt. Neuerdings geht man dort daran, durch den Spar- und Bauverein eine große Zahl von Wohnungen für die unbemittelten Bevölkerungsklassen zu bauen. Dieser Stadtteil von Konstanz hat deshalb jetzt Anspruch auf bessere Berücksichtigung, sodaß namentlich die Geschäftsleute von Petershausen es nicht notwendig haben sollten, nach Konstanz zu gehen, um ihr Kilometerheft abfertigen zu lassen. Auch sollte mindestens der eine oder andere Uebergang, besonders bei der Markttätte, durch eine Ueberführung ersetzt werden, und dadurch eine Verbesserung des jetzigen Zustandes eintreten. Allerdings kann es sich auch hier nur um ein Provisorium handeln. Endlich ist es ein Unikum, wenn eine Stadt von der Bedeutung und dem enormen Fremdenverkehr wie Konstanz noch nicht einmal eine besondere Bahnhofrestauration hat. Sie war früher in dem jetzigen Raum des Wartesaals 2. Kl. untergebracht, wurde aber nachher, als mehr Räume für Bureauzwecke verwendet wurden, hinüber gedrängt in den Wartesaal 3. Kl. Es ist nun die Restauration in einem Raum mit dem Wartesaal 3. Kl. Dies gibt zu einer Reihe von Unzulänglichkeiten Anlaß. Erstens ist es ungeschickt, daß Wartesaal und Restauration verbunden sind. Da ist jeder Gast moralisch gedrängt, etwas zu verzehren. Insbesondere kann die Verbindung der Restauration 1. und 2. Klasse mit dem Wartesaal 3. Kl. zu Unbehagen führen. Im Frühjahr und Herbst passieren Hunderte von italienischen Arbeitern die Station. Da ist der Wartesaal vollgepfropft von den Leuten, die größten, rauchen und spucken. Das ist für das reisende Publikum eine unangenehme Dreingabe. Der einzelne Mann macht sich ja weniger daraus, man denke sich aber einzelne reisende Damen inmitten dieser Umgebung. Dieser Zustand muß doch geradezu als ein Verkehrskuriosum, als ein Skandal in einer Fremdenstadt wie Konstanz bezeichnet werden. Es sollte nicht das Verkehrs- und Stadtinteresse, sondern eher die Bequemlichkeit der Beamten zurücktreten. Man sollte lieber die Dienstwohnungen der Beamten aus dem Bahnhofgebäude hinausverlegen, als den Restaurationsraum zu eliminieren.

Ich möchte dann wiederholt das Interesse der Regierung auf das Projekt der Bahn Konstanz—Weinsfelden—Wil lenken. Das Projekt ist seiner Vollendung inzwischen viel näher gerückt. Die Konzession ist der westdeutschen Eisenbahngesellschaft erteilt und bereits ein Beitrag zu Vorarbeiten von dem Konstanz Bürgerausschuß genehmigt. Ich hoffe, daß die Regierung nicht farg sein und sich zu einem entsprechenden Beitrag bereit finden wird.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Bezüglich der Frage des Regiebaues und der Verwendung der Ausländer zu den Bauten kann ich mich auf die gestrigen Erklärungen beziehen. Ich will nur noch darauf hinweisen, daß, wenn man in Konstanz im Frühjahr und im Herbst soviel Italiener sieht, dies nicht zu der Meinung führen darf, daß sie alle bei uns beschäftigt würden. Die Zahl der bei uns beschäftigten Italiener ist verhältnismäßig klein. Ich glaube mich bestimmt erinnern zu können, daß bei Verhandlungen mit der erzbischöflichen Kurie wegen eines Zuschusses der Verwaltung zur Pastoration der Italiener die Zahl der bei uns beschäftigten Italiener nicht beträchtlich heruntergehen, wenn die großen Erdarbeiten von Immenningen bis

Singen, bei denen die Italiener geradezu unentbehrlich sind, erledigt sein werden.

Herr Abg. Benedey hat dann den fürstlichen Wartesaal in Donaueschingen besprochen. Ich glaube, das Budget des Eisenbahnbaues ist nicht der Ort, um die staatsrechtlichen Verhältnisse des Fürsten von Fürstenberg zu erörtern. Ich betone nur, es war uns in letzter Zeit sehr erwünscht, daß es uns möglich war, bei den öfteren Allerhöchsten Besuchen in Donaueschingen einen der allgemeinen Uebung der deutschen Bahnen entsprechenden Raum für den Empfang der Allerhöchsten Gäste zur Verfügung zu stellen.

Die ungenügende Vorbereitung einzelner Projekte ist bereits im Bericht der Kommission behandelt. Ich habe auch gestern die Erläuterung dafür gegeben. Es ist einerseits die große Hast, in der das eine oder das andere Projekt bearbeitet werden mußte, dann aber auch die große Last, die auf unseren Technikern ruht. Aber ich darf nicht unwiderprochen lassen, daß die ungenügende Bearbeitung davon herkommt, daß man die Projekte von Praktikanten und jungen Regierungsbaumeistern habe bearbeiten lassen. Es könnte den Eindruck erwecken, als wenn solche Arbeiten genehmigt würden, ohne daß andere ausgereifte Techniker sie geprüft hätten. Selbstverständlich müssen wir auch die jüngeren Herren mit Projektarbeiten beschäftigen und die Hilfskräfte herbeiziehen, weil die leitenden Kräfte die Einzelarbeiten nicht machen können, und die jüngeren Herren auch etwas lernen sollen. Dann kommt aber die Nachprüfung durch die Bezirksstellen oder die dazu berufenen Organe der Generaldirektion. Daß große Arbeiten nicht jungen Hilfskräften überlassen werden, liegt auf der Hand. Hierfür werden die Direktiven von Männern gegeben, die in jeder Hinsicht ausgereift und erprobt sind. Wenn wir früher darauf hingewiesen haben, daß die nötigen Techniker fehlen, so sind damit nicht die Hilfskräfte gemeint; diese bekommen wir in genügender Zahl, wenn wir sie genügend bezahlen. Aber die verantwortlichen leitenden Beamten können nicht beliebig vermehrt werden, weil man dazu nicht immer die geeigneten Kräfte hat, ferner weil eine zu große Zersplitterung der Arbeit innerhalb der leitenden Behörde sehr unerwünscht wäre. Daß Fehler bei Projekten gemacht werden, möchte ich nicht bestreiten; ich möchte nur dringend wünschen, daß sie nicht größer wären, als daß einmal eine Rüge verlesen worden ist. Wie es sich mit letzterem Punkte verhält, kann ich selbstverständlich jetzt nicht sagen.

Herr Abg. Benedey hat dann vom Konstanzer Bahnhof gesprochen und ein Schreiben des Herrn Staatsministers vom Jahr 1900 verlesen. Damals bestand noch kein Projekt zur Besserung der dortigen Verhältnisse; es wurde nur vom Stadtrat der Gedanke geäußert, die Bahn längs der Schweizer Grenze um die Stadt herum zu führen und die Station Konstanz zu einem Kopfbahnhof zu machen. Diesem Gedanken stand der Herr Staatsminister sehr sympathisch gegenüber, und mit vollem Recht, denn bei seiner Verwirklichung wäre gewiß für die Bedürfnisse der Stadt auf Jahrzehnte hinaus gesorgt gewesen. Ob schon eine endgültige Billigung des Gedankens vom Herrn Staatsminister hat ausgesprochen werden wollen, muß ich seiner Entscheidung überlassen. Ich habe aus dem Schreiben nicht mehr heraus gehört, als die beste Absicht, den Gedanken gründlich zu prüfen und, wenn es möglich wäre, zur Durchführung zu bringen. Die Prüfung hat in der Zwischenzeit stattgefunden. Da der Herr Staatsminister heute durch die Sitzung der Hohen Ersten Kammer beansprucht ist, hat er mich bevollmächtigt, Ihnen das Ergebnis mitzuteilen.

Die Großh. Regierung hat die gute Absicht gehabt, die vom Stadtrat in Konstanz empfohlene Ausführung der Bahn um die Stadt, wenn immer möglich, zur Grundlage ihrer Arbeiten zu machen. Allein die eingehende Prüfung der Sache hat schwerwiegende Bedenken ergeben. Die Schwierigkeiten liegen nicht in erster Reihe im Geldpunkt, vielmehr sind es hauptsächlich bau- und betriebstechnische Bedenken, die der Ausführung der Bahn um die Stadt entgegenstehen.

Die ganze Linienführung muß notwendig innerhalb des deutschen Zoll- und Hoheitsgebiets bleiben. Um dieser Forderung gerecht zu werden, sieht das stadträtliche Projekt einen an sich nicht gerade unzulässigen, aber für den Betrieb höchst unerwünschten Einmündungsbogen von 300 Meter Radius vor. Das hat aber den Nachteil, daß die Einmündung in den Bahnhof von Süden und Westen her beim Uebergang der Bodanstraße, also dicht beim schweizerischen Zollrevisionsaal stattfinden müßte. Die nutzbare Länge des Bahnhofs bis zum Uebergang von der Markttätte zum Dampfbootlandeplatz würde dann nur noch 250 Meter betragen, was unter allen Umständen viel zu wenig ist.

Der Höhenrücken zwischen der Emmishofer und Wiesenstraße müßte durch einen Tunnel durchbrochen werden; die Kreuzlinger Straße bliebe dann schienenfrei. Dagegen wäre nicht möglich, die Emmishofer Straße unter- oder überzuführen; hier wie bei der Wiesenstraße wären schienengleiche Uebergänge unvermeidlich, was besonders bei der Emmishofer Straße sehr mißlich wäre. Man würde wohl die Uebergänge in Schienenhöhe zwischen dem Bahnhof und Rhein beseitigen, dagegen solche Uebergänge im Süden und Westen der Stadt schaffen. Von der Emmishofer Straße bis zum Rhein bestehen keine besonderen Schwierigkeiten, wenn man nicht etwa das Bedenken hat, daß auch die Gottlieber- und Rheingutstraße in Schienenhöhe überschritten werden. Der stadträtliche Plan sieht hier Fußwegunterführungen vor.

Der Uebergang über den Rhein kann nur da stattfinden, wo ihn das stadträtliche Projekt vorsieht, denn unmittelbar unterhalb verbreitert sich der Rhein derart, daß eine Brücke nicht möglich ist. Die hiedurch gegebene Einmündung in die bestehende Bahn nach Radolfzell ist für Personenzüge nicht zu beanstanden. Dagegen würde die Einmündung für den Güterverkehr mit der Schweiz in den östlich davon liegenden Güterbahnhof Petershausen-Konstanz bei dem Uebergang der Schneckenburgstraße stattfinden müssen; hierdurch würde aber die nutzbare Länge des Güterbahnhofs auf 450 Meter beschränkt, was vollständig ungenügend ist.

Die einzige Möglichkeit zur Abhilfe besteht nach der Ansicht der Großh. Regierung in

1. der Befreiung des Bahnhofs Konstanz von allem Güterverkehr mit Ausnahme des fernwärts gehenden;
2. der Verlegung des Güter- und Rangierbahnhofs nach Petershausen;
3. der Anlage eines Betriebsbahnhofs zur Zusammenstellung der Personenzüge in Petershausen einschließlich Verlegung des Werkstättendienstes dahin;
4. der Erstellung von Fußgängerstegen bei den bestehenden Wegüberführungen;
5. der Erbauung einer zweiten Straßenbrücke im Zug der Unteren Laube über den Viehmarkt.

Hierdurch würde der für die Ausdehnung des Personenbahnhofs erforderliche Platz gewonnen, die Strecke von der Seestraße bis zum Hauptbahnhof vom Zug- und Rangierverkehr entlastet und der Fußgängerverkehr über die Bahn erleichtert, gleichzeitig auch der Eisenbahnbrücke ein großer Teil des Straßenverkehrs abgenommen. Dieses Ergebnis der Prüfung würde bei der in Aussicht genommenen Konferenz in Konstanz mitgeteilt worden

sein, wenn nicht die Erkrankung des Herrn Staatsministers die Konferenz unmöglich gemacht hätte. Die Eisenbahnverwaltung ist bereits mit der Prüfung beschäftigt, welche Einrichtungen zunächst zu treffen sind, um die Verhältnisse im Bahnhof Konstanz zu bessern. Dabei wird in erster Reihe die Erstellung eines Fußgängersteigs von der Marktsäule nach dem Dampfbootlandeplatz erwogen werden.

Abg. Dr. Schneider: Der Herr Staatsminister hat gestern ausgeführt, daß er die Frage einer Verlegung der Bahnlinie in der Richtung gegen Lahr und des unmittelbaren Anschlusses der Stadt Lahr nur als Laie mit den Vertretern der Stadt als eine eventuelle Möglichkeit besprochen habe. Es muß das aber in einem sehr frühen Stadium der Angelegenheit gewesen sein; denn bereits am 9. November 1900 spricht sich der Herr Staatsminister in seinem Schreiben an den Herrn Handelskammerpräsidenten in sehr bestimmter Weise dahin aus, daß die gründliche Lösung der Frage durch ein großartiges Projekt einer Bahnverlegung trotz der außerordentlich hohen Kosten im Interesse der Stadt, wenn irgend möglich, durchgeführt werden solle, und daß sein eifrigstes Bestreben hierauf gerichtet sei.

Auf dieses Schreiben hat der Stadtrat von Lahr in seiner Eingabe vom 14. Juni 1901 an das Großh. Ministerium des Großh. Hauses ausdrücklich Bezug genommen, und er hat dessen Inhalt in der Eingabe wiedergegeben. In dieser Eingabe hat der Stadtrat um Aufklärung und Verhandlung wegen des Projektes und führte aus:

„Es wäre gewiß aber an sich schon ganz zweckdienlich, um nicht etwa nutzlos Projekte zu bearbeiten, wenn dieser Einblick jetzt gewonnen, und Verhandlungen über das Projekt jetzt eingeleitet würden. Wir wollen dem Projekt nicht vorgreifen und abwarten, welche Vorschläge gemacht werden könnten, und was in bau- und betriebstechnischer Hinsicht vorgesehen werden könnte und wollte. Soviel dürfen wir aber heute schon beifügen, daß nach diesseitiger Anschauung eine richtige Lösung nur darin gefunden werden sollte und könnte, daß die jetzige Seitenbahn vom Staate erworben, und die Hauptbahn in irgend einer Form an die Stadt herangeführt würde. In einer solchen Lösung allein könnte die Grundlage erblickt werden, die unbedingt erforderlich ist, um der wirtschaftlich geblühenden Fortentwicklung der Stadt die nötige Unterlage zu bieten und zu sichern.“

Hohes Ministerium wolle hochgeneigtest Anordnung treffen, daß Großh. Generaldirektion über die Projektgestaltung das Nähere uns darlege und Verhandlungen über diese Gestaltung alsbald mit uns einleite.“

Auf diese Eingabe legte dann die Großh. Generaldirektion mit Erlaß vom 29. November 1901 die erwähnten 3 Projekte vor, und es hat sich nach diesen Vorschlägen der Herr Minister und die Großh. Generaldirektion auch nicht der geringsten Täuschung hingeben können, daß die Stadt Lahr einmütig in dem Projekt II das Projekt der Bahnverlegung finden werde, von dem der Herr Minister in seinem Schreiben gesprochen hatte. Daß eine Bahnverlegung im vorliegenden Falle ohne eine gewisse Verschlechterung der Hauptlinie absolut nicht möglich sein könne, mußte doch dem Herrn Minister als Laie ohne weiteres klar sein. Bei jeder Verlegung der hart am Berge hingehenden schnurgeraden Linie muß notwendigerweise eine Krümmung, ein Umweg und ein Tunnel entstehen; wie sollten sonst die außerordentlich hohen Kosten erwachsen, von welchen der Herr Minister in seinem Schreiben spricht. Da das Tal bei Lahr, wie jeder Landeskundige weiß, eng ist, so konnte der Bahnhof selbstverständlich auch nicht weit vom Ausgang des Tunnels

errichtet werden. Ich darf daher wohl sagen, daß der Herr Minister alles das, was er jetzt als technische Nachteile bemängelt, im wesentlichen, wenn auch nicht in den Einzelheiten, vorhersehen mußte und wohl auch vorhergesehen hat. Damals überwog bei ihm aber wohl der Staatsmann und Volkswirt, der erkannte, daß der Anschluß Lahrs von der Linie ein größerer Mangel für den Staat sei, als alle die kleinen technischen Mängel einer Linienverlegung. Um den Verlauf der Sache zu verstehen, muß man sich eben erinnern, daß die Jahre 1900 und 1901 die Zeit der großen Bahnhofprojekte waren, in der das Geld für Bahnhofbauten in Strömen floß, und in der man endlich auch der Stadt Lahr Gerechtigkeit widerfahren lassen wollte. Als dann aber auf die fetten Jahre die mageren Jahre und die Ernüchterung folgten, und als, wie vorherzusehen war, die Techniker mit ihren Bedenken kamen und wie vor 60 Jahren das hohe Lied der geraden Linie sangen, da hat eben der Herr Minister nicht mehr stand gehalten, und es hat zuerst Lahr zurücktreten müssen. Als ich gestern die Rede des Herrn Ministers hörte, da hatte ich die Empfindung, daß dieselbe nur eine vermehrte, aber kaum verbesserte Auflage jener Rede war, mit der vor genau 60 Jahren der Regierungskommissar den Antrag der Kommission der Zweiten Badischen Kammer auf Anschluß Lahrs an die Hauptbahn bekämpfte. In beiden Fällen untergeordnete technische und finanzielle Bedenken in einer großen und wichtigen Frage, wo es der Stolz der Techniker sein mußte, eine befriedigende Lösung im Sinne der Wünsche einer gewerbsleißigen und vorwärtstrebenden Stadt zu finden. Wenn man sieht, welche technischen Schwierigkeiten die Schweizer Ingenieure in der Erbauung der schwierigsten Gletscherbahnen lösen und geeigneten Anschluß für die schwierigsten Punkte finden, versteht man nicht, daß es bei gutem Willen unmöglich sein sollte, die vorwärtige Frage zu lösen, die des Schweizlers der Eblen wohl wert wäre. Ich glaube auch, daß eine Lösung wohl möglich wäre, wenn sich die Techniker nur von dem Phantom ihrer geraden Linie emanzipieren könnten. So gehen sie aber schon von vorneherein mit Widerwillen an die Sache und nehmen alle Nebenbedingungen zu tragisch. Der Herr Minister hat unter seinen Gründen gegen das Projekt zunächst erwähnt, die gute schöne Linie werde auf das entschiedenste verschlechtert. Wenn man immer so die geraden Linien preisen hört, könnte man fast glauben, daß alle Bahnen aus geraden Linien beständen und hier allein eine Abweichung vorgenommen werden sollte. Welche außerordentliche Kurven befinden sich aber in Durlach und Karlsruhe unmittelbar bei den Bahnhöfen und werden auch im wesentlichen in Zukunft bleiben!

Welche Kurven befinden sich vor allem bei der Einfahrt in den Bahnhof Frankfurt a. M. mit seinem enormen Verkehr! Bezüglich der Linienführung ist aber schon deshalb der Einwand des Herrn Ministers durchaus ungerechtfertigt, weil die Großh. Generaldirektion in ihren Erläuterungen zum Projekt II ausdrücklich festgestellt hat, daß durch die Linienführung diejenigen Steigungen und Krümmungen im wesentlichen eingehalten würden, die keine Einschränkung der größten zulässigen Belastung und Fahrgeschwindigkeit bedingten. Was will der Herr Minister noch mehr als die größte Belastung und Geschwindigkeit?

Was die Verlängerung der Linie um 520 Meter betrifft, so hat der Herr Minister, wie erwähnt, eine Verlängerung von vorneherein vorherzusehen müssen. Sie wird in  $\frac{1}{2}$  bzw.  $\frac{1}{3}$  Minute zurückgelegt, und es wird der Herr Minister wenig Gläubige dafür finden, daß dadurch unsere Konkurrenzfähigkeit mit den Bahnen des Elsaß irgend wie beeinträchtigt werden könnte. Was machen denn 500 Meter bei einer Linie, die zwischen Heidelberg

und Basel 250 Kilometer beträgt, aus; sie sind nur  $\frac{1}{500}$  dieser Linie. Man braucht nur an die Stationen Schwetzingen, Friedrichsfeld, Heidelberg, Bruchsal zu denken, um zu wissen, wie viel Zeit da häufig wegen nicht eingehaltener Anschlüsse verloren wird, ohne daß dadurch unsere Konkurrenzfähigkeit alteriert wird. Nun meine ich aber weiter, daß der Umstand, daß in Karlsruhe infolge der Verlegung des Bahnhofes eine Streckenverkürzung eintritt, dies aus Billigkeitsgründen dazu führen müsse, dieses Stück bei Lahr einzulegen, da man seiner Zeit gegen alle Billigkeit auf Kosten der Stadt die Linie zu kurz genommen hat. Da auf diese Weise die Linie im Ganzen gleich bleibt, so kann von einer Verzögerung bei Projekt II keine Rede sein.

Der Herr Minister hat weiter bemängelt, daß der Tunnel unmittelbar an den Eingang der Station zu liegen käme. Es liegt aber eine nicht unwesentliche Entfernung zwischen dem Ausgang des Tunnels und dem Bahnhof, da derselbe in das an jener Stelle breite Tal zu liegen kommt. Derartige Tunnel befinden sich in nächster Nähe der Station Pforzheim, sogar an einer Kurve, auf der doch mit größter Geschwindigkeit der Orientexpress verkehrt, ebenso bei Heidelberg auf einer Linie, auf welcher die Schnellzüge Würzburg-Berlin verkehren. Derartige Tunnel sind deshalb weniger gefährlich, als es den Anschein hat, weil die Züge beim Einmünden und beim Verlassen der Station mit geringerer Geschwindigkeit fahren. Züge aber, welche bei Lahr nicht anhalten, wird es für Lahr bei Ausführung des Projektes II wohl nicht mehr geben. Jedenfalls darf dieser Einwand keinen Grund abgeben, das Projekt II zu versagen, denn auch dieses Moment hat der Herr Minister wohl vorhergesehen. Mit solchen Argumenten sollte man im Zeitalter der Untergrundbahnen, insbesondere der elektrischen in größeren Städten nicht mehr kommen. Welchen enormen Verkehr bewältigen diese unterirdischen Bahnen, die mit größter Schnelligkeit an stark frequentierten unterirdischen Haltestellen anlaufen. Die Frage der Beleuchtung der Züge von Offenburg ab kann in einem Fall, bei dem solche Interessen wie die der Stadt Lahr auf dem Spiele stehen, doch ebenfalls kaum in Betracht kommen. Der Tunnel beträgt 1100 Meter, wird also von gewöhnlichen Zügen in einer Minute, von Schnellzügen in  $\frac{1}{2}$  Minuten durchlaufen; da braucht es keine Beleuchtung der Züge. Man könnte aber auch den Tunnel beleuchten ohne nennenswerte Kosten. Die vermehrten Steuererträge der Stadt Lahr würden diese geringen Kosten vielfach decken.

Auch der Abg. Heimbürger ist heute dem Projekt II entgegengetreten und hat ausgeführt, daselbe sei für die Stadt Lahr nicht von so großer Bedeutung, weil sie nicht beweisen könne, daß sie durch Ausschließung von der Hauptlinie in der Entwicklung zurückgeblieben sei, und daß die Lage anderer Städte unmittelbar an der Hauptbahn zu deren Wachstum beigetragen habe. Ich bitte nun aber den Kollegen Heimbürger, mir doch die Frage zu beantworten: Woher kommt es denn sonst, daß die Stadt Lahr, die schon bei Anlage der Bahn in solcher kommerziellen und industriellen Blüte und die zweite Industriestadt Badens war, nachdem sie noch den Vorteil des Bahnverkehrs in die Nähe bekommen hat, sich nicht als eine der ersten des ganzen Landes entwickelt hat? Wenn sich infolge des an sich stets fördernden Momentes der Errichtung einer Bahn eine Stadt des Landes rasch entwickeln mußte, so mußte es Lahr sein mit seiner schon damals vorhandenen Kapitalkraft, seiner reichen Industrie, während sich doch Lahr in der Tat entfernt nicht so entwickelt hat wie die anderen Städte, die an die Hauptbahn gekommen sind. Daß Lahr dadurch geschädigt worden ist, daß es nicht an die Hauptbahn kam, das

war nicht nur damals die Ueberzeugung der badischen Kammer, sondern wird selbst auch von denjenigen, deren Interesse der Abg. Heimbürger heute vertritt, selbst anerkannt. In einer im März 1902 von Dinglinger Interpellation an die Generaldirektion gegen das Projekt II gerichteten Eingabe ist gesagt: „es werde ohne Weiteres zugestanden, daß Lahr, wenn die Hauptbahn vor 50 Jahren an die Stadt heranverlegt worden wäre, sich leichter und bedeutender entwickelt haben würde, als es so der Fall gewesen ist.“ Für denjenigen, der die Verhältnisse von Lahr kennt, ist das auch offensichtlich. Die Stadt Lahr hat keine Spezialindustrie, sondern eine Industrie, die in zahlreichen anderen Städten an den Hauptbahnen auch vertreten ist. Sie hat damit die größte Konkurrenz bezüglich ihrer Produkte und Fabrikate zu gewärtigen, und es ist selbstverständlich, daß sie den Konkurrenzkampf mit anderen an der Bahn liegenden Städten nicht erfolgreich führen kann, wenn sie doppelte Frachten zu bezahlen und zu kämpfen hat mit der Unfähigkeit des Güterverkehrs einer Nebenbahn. Die Raschheit und Wohlfeilheit des Güterauslaufes ist maßgebend für die Blüte einer Stadt wie Lahr. Wenn aber Lahr noch besondere Frachtkosten beim Einkauf und Verkauf aufwenden muß für die Nebenbahn, und wenn die Produkte deshalb teurer verkauft werden, dann ist es selbstverständlich, daß die Stadt nicht mit anderen Städten an der Hauptlinie gleichen Schritt halten kann. Dazu kommt, daß die Lahrer Kaufmannschaft einer steten persönlichen Fühlung mit der Kundenschaft nicht entraten kann. Diese wird aber durch den Nebenbahnbetrieb erschwert. Alles dies erkennen alle mit den Verhältnissen vertrauten Kaufleute an, und davon kann sich auch die Großh. Regierung überzeugen, wenn sie ein Gutachten über diese Frage bei einer mit den Verhältnissen vertrauten Handelskammer einholen will. All dies kommt umso mehr in Betracht, als Lahr ohne alle Gunst der Lage ist. Die Stadt hat keine Wasserkräfte, sie ist lediglich auf die Tüchtigkeit und Rüstigkeit ihrer Kaufleute und Industriellen angewiesen. Anderen Städten, die sich in dieser Lage gegenüber ihrer Konkurrenz befinden, hilft die Großh. Regierung, während sie die Stadt Lahr ihrem Schicksal überlassen will, statt sie durch Anschluß an die Hauptlinie in ihrem Konkurrenzkampf zu stärken.

Der Abg. Heimbürger hat nun weiter ausgeführt, die Lage an der Hauptbahn könne nicht entscheidend sein, das gehe aus dem Beispiel Durlachs hervor, das sich trotz dieser Lage nicht sehr entwickelt habe. Ich behaupte nun aber, daß Durlach sich industriell ganz außerordentlich entwickelt hat, es hat ja sogar einen sozialdemokratischen Vertreter in der Zweiten Kammer. (Heiterkeit bei den Sozialdemokraten. Zuruf des Abg. Dr. Heimbürger: Das können die Lahrer auch haben, wenn sie wollen!) Während im Jahre 1844 in Durlach kaum die bescheidensten Anfänge von Industrie vorhanden waren, zählte es 1900 11300 Einwohner; es hat eine außerordentlich entwickelte Industrie und hätte sich sicher noch weiter entwickelt, wenn es nicht das erdrückende Uebergewicht der Stadt Karlsruhe zu ertragen hätte. Darin kann ich dem Abg. Heimbürger allerdings beipflichten, daß die Lage an der Hauptlinie nicht in allen Fällen und unter allen Umständen nötig ist, um eine Stadt zur Entwicklung zu bringen. Der Abg. Heimbürger hat hierbei auf Vörrach hingewiesen. Vörrach liegt allerdings nicht an der Hauptlinie, aber es hat sehr gute Wasserkräfte und billige Arbeitskräfte. (Abg. Eichhorn: Ist das auch ein Fortschritt?) Das ist eine andere Frage; ich wünsche auch, daß die Arbeiter auskömmliche Löhne haben. Heute möchte ich bloß die Gründe entwickeln, die Vörrach emporgebracht haben, obgleich es nicht an der Hauptbahn liegt. Es hat aber den außerordentlichen

Vorzug, daß es in der Nähe des großen und reichen Basel liegt, dessen Kapital sehr befruchtend auf die Vörracher Industrie eingewirkt hat.

Es hat wohlstufierte Abnehmer und besaß sehr günstige Zollverhältnisse. Allein der Herr Vertreter von Vörrach wird mir zugeben, daß, wenn Vörrach an der Hauptlinie läge, es noch in ganz anderer Blüte stünde als jetzt. Die Vörracher erstreben darum ja mit aller Entschiedenheit den Anschluß an die Hauptlinie. Der Abg. Heimbürger hat weiterhin gesagt, daß der gewünschte neue Bahnhof immer noch  $\frac{1}{4}$  Stunde von Lahr entfernt sei. Das hat aber doch für den Personenverkehr nichts zu sagen. Wenn der Bahnhof errichtet wird, so wird das ganze Gelände bald nach dem Bahnhof zu ausgebaut werden. Der Bahnhof wird bald in der Stadt liegen. Die Hauptsache ist, daß die den Güteraustausch verteuernde Nebenbahn beseitigt wird. Das wäre aber bei dem Projekte II der Fall. Die geringe Erschwerung des Personenverkehrs könnte die Stadt ohne Bedenken dafür in Kauf nehmen. Wenn Herr Heimbürger gesagt hat, daß auch für Lahr eine gewisse Erschwerung bei Projekt II vorliege, weil einige Firmen ihren Gleisanschluß verlieren, so ist das richtig, aber diese Interessenten erheben gleichwohl keine Beschwerde gegen das Projekt II. Sie nehmen diese kleine Erschwerung in Kauf in der Ueberzeugung, daß das Projekt II im Gesamtinteresse der Stadt liegt und damit auch ihnen wieder zu Gute kommt.

Der Abg. Heimbürger hat ferner ausgeführt, die bauliche Entwicklung Lahrs werde durch Projekt III nicht gehemmt, es würde nur eine gewisse Unbequemlichkeit verursacht. Lahr hat ein Gutachten beim Oberbaurat Armbruster erhoben, der in dieser Frage doch wohl die gleiche Erfahrung beanspruchen darf wie der Abg. Heimbürger. Er sagt: „Ich kann demnach die Ansicht des Stadtrats nur bestätigen, daß die vonseiten der Eisenbahnverwaltung projektierte Vergrößerung des Lahrer Bahnhofs der baulichen Entwicklung der Stadt schwere Nachteile bereiten wird.“ Nun sollte man, meine ich, einer Stadt, die ohnehin schon schwer darunter leidet, daß sie nicht an die Hauptbahn angeschlossen ist, nicht noch dadurch Hindernisse bereiten, daß man ihr das einzig freie Baugelände, dessen sie zu ihrer Entwicklung unbedingt bedarf, verflümmert.

Weiter hat der Abg. Heimbürger ausgeführt, es sei ein Unterschied, ob man einen neuen Bahnhof anlege, oder einen unrichtig angelegten später richtig lege. Ein Unrecht dürfe nicht durch ein zweites Unrecht beseitigt werden, indem man die am Bahnhof angesiedelten industriellen Werke durch die Verlegung des Bahnhofs schädige. Nun, am Bahnhof in Dinglingen sind aber nur zwei Fabriken, die Malzfabrik, die ihren Sitz in Basel hat und nur mit ausländischem Kapital betrieben wird, sowie die Cigarrenfabrik Biermann u. Co., die im wesentlichen den Anstoß zum Widerstand gegen das Projekt II gegeben hat. Diese beiden Firmen würden ihre Anschlussgleise bei Projekt II verlieren. Die Firma Biermann u. Co. arbeitet aber unter so glänzenden Verhältnissen und hat außerdem Fuhrwerksverkehr, so daß sie ihren Güterverkehr ohne große Mehrkosten auch nach dem neuen Bahnhof bewerkstelligen könnte. Außerdem liegt die Fabrik unmittelbar an der Straßenbahn. Was wollen aber diese wenigen Industriellen besagen — die übrigen haben kein wesentliches Interesse an der Verlegung, wenn es sich darum handelt, einer ganzen Stadt zu neuer Blüte zu verhelfen? So wenig die Eisenbahnverwaltung darauf Rücksicht genommen hat, daß hier in Karlsruhe durch die Bahnhofsverlegung zahlreiche große Hotels und nach meiner Ansicht die ganze Altstadt beeinträchtigt worden sind, so wenig können und dürfen diese Industriellen verlangen, daß man sie auf Kosten der ganzen Stadt

Lahr begünstigt. Der Standpunkt des Kollegen Heimbürger wird durchaus nicht von der ganzen Gemeinde Dinglingen geteilt. Der jetzige Bahnhof liegt am äußersten Ende von Dinglingen, weshalb sich kein richtiger Verkehr dort entwickelt hat. Durch den neuen Bahnhof würde aber, da derselbe ganz und mitten auf Dinglinger Gemarkung zu liegen käme, eine ungeheure Wertsteigerung des Geländes eintreten. Viele Dinglinger sehen ein, daß das Projekt II ihren Gesamtinteressen durchaus günstig ist. Es kommt weiter in Betracht, daß bei Projekt III die Zufahrt nach Dinglingen durch zwei außerordentlich umfangreiche verkehrstörende Bahnüberführungen am jetzigen Bahnhof Dinglingen erschwert würde. Diese kommen auch für diejenigen Niedergemeinden in Betracht, für welche Herr Heimbürger ebenfalls gegen das Projekt II aufgetreten ist. Früher haben sich diese Gemeinden doch mit der größten Entschiedenheit gegen dieses Verkehrs-hindernis ausgesprochen. Dieses Hindernis steht aber der Niedbevölkerung bei ihrem gesamten Verkehr nach Lahr im Weg, nicht bloß in den selteneren Fällen, wenn sie auf den Bahnhof will. Bahnübergänge haben die Landgemeinden nur sehr wenig. Das gleiche Interesse aber, wie Lahr an der Ausführung des Projekts II hat, haben die zahlreichen Schuttertalgemeinden, sowie die Gemeinden Sulz und Mietersheim. Die Firma Biermann Co. hat einige Filialen in den Niedgemeinden und der Einfluß der bei dieser Firma beschäftigten Gemeindeangehörigen hat wohl ebenfalls dazu beigetragen, daß einige dieser Gemeinden gegen Projekt II Stellung genommen haben.

Herr Heimbürger hat dann ausgeführt, Lahr selbst habe an Projekt II früher nicht gedacht, und er hat auf die diesjährige Eingabe des Gemeinderats Dinglingen an die Generaldirektion Bezug genommen, in der behauptet ist, daß 1899 die Vertreter von Lahr sich dahin ausgesprochen hätten, daß Lahr die Verlegung der Linie nicht verlangen könne. Ich bin aber mißtrauisch gegen die Behauptung derartiger Äußerungen, die angeblich vor 5 Jahren gefallen sein sollen. Da wird oft heraus gehört, was man heraus hören will, oder unrichtig zitiert. Was ein Vertreter von Lahr 1899 für eine Ansicht gehabt hat, kann heute nicht in Betracht kommen. Derselbe ging vielleicht von der Erwägung aus, daß die Verlegung technisch unmöglich sei. Darüber ist er aber wohl jetzt durch die beiden Projekte I und II eines Besseren belehrt worden, wie denn die ganze Stadt das einmütige Verlangen nach dem Projekt II hegt. Der Herr Staatsminister ist im Anfang der Verhandlungen von staatsmännischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgegangen, und er hatte diese Rücksichten den Sieg über die technischen davon tragen lassen.

Ich hoffe, daß bei der neuen Untersuchung und Verhandlung mit den Technikern, welche der Herr Staatsminister in Aussicht gestellt hat, der Herr Staatsminister zu den ursprünglichen ersten Gesichtspunkten zurückkehren und das Projekt II doch zur Ausführung bringen wird zum Heil der Stadt Lahr und zum Vorteil des Landes.

Abg. Garsch: Schon im Jahre 1899 hat auf eine Eingabe des Gemeinderats Bretten wegen des Bahnhofbaues die Großherzogliche Regierung erklärt, es sei zu hoffen, daß im Budget 1903/04 ein Betrag für den Umbau des Bahnhofs Bretten eingestellt werde. Nach dieser Erklärung hatte man in Bretten die Hoffnung, daß die Wünsche wegen des Umbaus des Bahnhofs bald in Erfüllung gehen. Man hat sich jedoch in dieser Annahme getäuscht. Als nun auch in dem vor zwei Jahren angegebenen vorausgerichtlichen Eisenbahnbauaufwand für die nächsten zehn Jahre im Betrag von ca. 270

Millionen der Bahnhof Bretten nicht genannt war, wendete sich der Gemeinderat an die Hohe Zweite Kammer mit einer Petition, in welcher die Gründe für den Umbau des Bahnhofes und Neubau des Aufnahmegebäudes dargelegt waren. In der Kommission bei Beratung der Petition erklärte der Herr Regierungsvertreter, daß eine Verbesserung des Brettener Bahnhofes beabsichtigt sei, da ein gewisses Bedürfnis vorliege, Bretten habe aber einen Gemeinschaftsbahnhof mit Württemberg, und da könne man erst schlüssig werden, wenn die Verhandlungen mit Württemberg zu Ende geführt seien. Diese Verhandlungen dauern nun schon sehr lange und es ist ein dringender Wunsch der Stadt Bretten, daß dieselben einmal zum Abschluß gelangen, damit das alte provisorische schuppenmäßige Bahnhofgebäude, wie es Herr Kollege Wittum bei der Kammerverhandlung vom 3. Juli 1902 mit Recht nannte, einem definitiven Platz mache. Ich will hier die Ausführungen der Kammerverhandlung vor zwei Jahren nicht wiederholen. Der damalige Herr Abg. Kist, der den Bericht über die Brettener Petition erstattete, hat in sachverständiger Weise die mangelhaften Zustände des Brettener Bahnhofes ganz richtig geschildert. Wenn man auf der Kraichgaubahn fährt und die schönen Bahnhöfe der kleinen Stationen betrachtet und kommt dann nach Bretten, der Hauptstation dieser Linie, und sieht hier den Bahnhof an, so muß jedem Fremden sich unwillkürlich der Gedanke aufdrängen, daß die Brettener irgendwie gesündigt haben müssen, weil dieselben im Gegensatz zu allen andern Stationen der Kraichgaubahn ein solch primitives Anwesen nun schon seit 25 Jahren als Aufnahmegebäude haben.

Sehr mißlich wird auch bei dem großen Umsteige- und Lokalverkehr empfunden, daß keine Bahnsteighallen vorhanden sind. Ohne Schutz ist das Publikum beim Ein- und Umsteigen auf den 4 langen Bahnsteigen dem Unwetter ausgesetzt. Auf vielen kleineren Stationen sind Bahnsteighallen und werden immer noch erstellt; in dem ausgebehten Brettener Bahnhof kennt man diese Einrichtung nicht. Der steht, ich glaube, in dieser Beziehung wohl einzig da im ganzen Lande. Die Bahnsteige haben keine feste Decke, die drei, welche zwischen den Gleise liegen, sind einseitig, schräg und kaum 3 Meter breit. Dabei stehen noch Kandelaber und Stangen für Leitungsdrähte darauf, so daß bei gleichzeitigem Einfahren mehrerer Züge große Gefahr vorhanden ist. Bis jetzt sind zwar nennenswerte Unfälle beim Personenverkehr nicht vorgekommen, das Personal wacht mit sorgfältigem Auge beim Ein- und Ausfahren der Züge; aber sonst auf dem Bahnhof verging in den letzten Jahren kaum ein Jahr, ohne daß ein ganz schwerer Unfall beim Personal passierte. Unterirdische Verbindungsgänge, wie solche andere derartige Stationen haben, sowie breitere Bahnsteige und Schutzhallen darüber sind dringend erforderlich.

Ich komme nun noch mit einigen Worten auf den Bau der Zabergäubahn zu sprechen, welche in Bretten einmünden soll, weil dieselbe letzten Freitag in der württembergischen Kammer zur Verhandlung stand, und dabei die Unterhandlungen zwischen der Großh. Badischen und der königlich württembergischen Regierung zur Sprache kamen. Der Abg. Schmidt-Maulbronn sagte dort, daß er im Januar 1902 den Herrn Minister gefragt habe, wie es mit der Durchführung der Kammerbeschlüsse stehe, worauf derselbe antwortete, daß die Verhandlungen mit Baden noch schweben, es sei aber zu hoffen, daß dieselben zu einem befriedigenden Abschluß führen werden. Auf Vorstellung in Karlsruhe habe man den Gemeindevertretern erklärt, daß amtlich von Verhandlungen hier nichts bekannt sei, und es scheine auch bei der württembergischen Regierung wenig Neigung zum Bau dieser

Bahn vorhanden zu sein. Darauf erklärte der württembergische Minister Herr von Soden: „Wenn von der badischen Regierung bestritten wurde, daß Verhandlungen über die Linie Bretten-Verdingen stattgefunden haben, so muß das auf einem Irrtum beruhen.“ Es scheint, daß die Verhandlungen zwischen der badischen und württembergischen Regierung nicht im besten Einvernehmen geflogen werden, und daß Bretten unter diesen Verhältnissen zu leiden hat. Ich bitte die Großh. Regierung, die Verhandlungen zu einem gedeihlichen Abschluß zu führen, damit den gewiß berechtigten Wünschen der Einwohner Bretten Rechnung getragen werden kann, und dieselben einen Bahnhof erhalten, wie derselbe erforderlich ist, und wie ihn andere derartige Plätze schon längst besitzen. Auch möchte ich die Großh. Regierung bitten, der Gemeindeverwaltung Bretten von dem Projekt, das doch wohl im allgemeinen festgestellt sein dürfte, Kenntnis geben zu wollen, damit die Bauflucht der Bahnhofstraße endgiltig festgestellt werden kann.

Abg. Hauff: Als das diesjährige Budget veröffentlicht wurde, stand eine Anforderung für den Bahnhofbau und für eine Güterstation in Legelshurst und eine Kurve von Offenburg nach Legelshurst im Anschlag von 176 000 M. im Budget. Die Gemeinden Willstätt und Sand beauftragten sich dieser Frage und glaubten, jetzt sei die Zeit gekommen, wo auch sie zu einer Bahn kommen könnten. Die Stadt Offenburg schloß sich der Bewegung an, und es ging um so besser, da die Gemeinde Legelshurst freiwillig auf die Kurve verzichtete. Es wurde eine Petition von Offenburg, Sand und Willstätt an das Hohe Haus eingereicht mit der Bitte, die Kurve über Sand, Willstätt und Kork zu führen. Zu gleicher Zeit wurde eine Petition eingereicht von Sand, Legelshurst und Zierolschhofen, daß man eine Güterstation in Legelshurst errichten möge. Ebenso kam eine Petition der Gemeinde Sand ein, in welcher diese für den Fall, daß die Bahnlinie in nicht zu großer Entfernung an Sand vorbeikommt, sich bereit erklärte, für die Kosten der Einrichtung einer Haltestelle aufzukommen. All diese Petitionen wurden der Budgetkommission zugewiesen.

Als die Regierung eine gemeinsame Besprechung mit der Budgetkommission hatte, erklärte der Herr Geh. Rat Zittel, daß die Gemeinde Legelshurst nicht auf die Kurve verzichten dürfte, die Gemeinde Legelshurst habe auch 1400 Einwohner, die Gemeinde Legelshurst verstehe ihre Interessen nicht, man dürfe den Bahnhof um 1 km verlegen, und so könnten Legelshurst, Willstätt und Sand den Vorteil einer Bahn erhalten. Ich freute mich sehr über den Vorschlag der Regierung und teilte dies den betreffenden Gemeinden mit, fand aber in Legelshurst keinen fruchtbaren Boden für meine Ratschläge. Die Legelshurster weigerten sich sehr u. behaupteten, daß sie nicht vom jetzigen Platz des Bahnhofs wollen und eher auf die Kurve verzichten wollen. Ich schlug ihnen eine Deputation bei der Generaldirektion vor, welche dann auch unter meiner Führung stattfand. Der Herr Generaldirektor sagte, ebenfalls wie der Geh. Rat Zittel der Deputation, daß sie nicht von der Kurve absteigen dürfe, es würde aber vielleicht auch mit einem näheren Platz etwas sich machen lassen, man müsse aber den Platz vorher untersuchen. Die Antwort der Regierung ging wieder an die Budgetkommission, und diese hat nun beschlossen, weil keine Gefahr im Verzug besteht, und man sich über die Platzfrage noch nicht geinigt hat, die Summe von 176 000 M. wieder zurückzuziehen und in das Budget einzustellen. Ich kann mich mit diesem Beschluß zufrieden erklären, möchte aber bitten, die Gemeinde Legelshurst, wenn tunlich, bei Auswahl eines Platzes zu berücksichtigen und darauf bedacht zu sein, daß die Gemeinden



Wüststätt und Sand unter allen Umständen eine Bahn erhalten.

Der Abg. Sülkind hat sich gestern mit dem Kehler Hasen beschäftigt, und ich muß sagen, er ist ein Abgeordneter, wie er sein soll, denn er weiß alles, kennt alles und weiß sogar, daß die Regierung das Gelände im Kehler Hasen zu wohlfeil gibt. Was er vorgetragen hat, klang ganz schön, aber ich habe doch den Eindruck gehabt, daß aus seiner Rede der Kirchthurm von Mannheim herausgeschaut hat. Im übrigen kann ich sagen, daß wir mit dem Kehler Hasen zufrieden sein können, denn er entwickelt sich gut. Zum Schlusse will ich noch einmal betonen, daß die Bahnsperre in Bühl unhaltbar ist, namentlich bei schlechtem Wetter. Ich bitte die Großh. Regierung, hier alsbald Abhilfe zu schaffen.

Ministerialdirektor Geh. Rat Zittel: Ich habe mich zum Wort gemeldet wegen einer Bemerkung des Abg. Harsch bezüglich der Einmündung der Zabergäubahn in den Brettener Bahnhof. Die sogenannte Zabergäubahn ist im wesentlichen eine württembergische Bahn, sie berührt das badische Gebiet nur auf etwa  $4\frac{1}{2}$  Kilometer, und zwar zum Zweck der Einmündung in den Brettener Bahnhof. Nun ist in der württembergischen Kammer die Ansicht zu Tage getreten, daß eine Verständigung zwischen Baden und Württemberg nicht zu Stande gekommen sei. Die Sache verhält sich jedoch so: Es ist seinerzeit von den Gemeinden Bretten und den württembergischen Gemeinden Knittlingen und Derbingen ein Versuch gemacht worden für Herstellung einer Bahn, die die württembergische Eisenbahngesellschaft, ein Privatunternehmen, herstellen sollte. Damals ist uns ein Projekt vorgelegt worden, und zwar ein Projekt über eine Normalspurbahn. Es handelt sich für uns in Baden eigentlich nur um die Art der Einmündung in den Bahnhof Bretten, und darüber ist uns seitens der württembergischen Regierung seinerzeit Mitteilung gemacht worden, eigentliche Verhandlungen aber über die Ausführung oder Konzessionierung der Bahn sind mit der württembergischen Regierung nicht gepflogen worden. Man war darüber einig, daß wenn die württembergische Regierung die Konzession für diese Bahn erteilen würde, selbstverständlich auch die badische Regierung dies tun würde. Außerdem hat sich die badische Regierung auch bereit erklärt, für ihren Teil eine Subvention in Aussicht zu stellen im gleichem kilometrischen Betrag wie die württembergische. Feste Abmachungen mit der württembergischen Regierung bestehen also nicht, sondern es sind nur Erörterungen über das Projekt gepflogen worden. Es hat sich dabei gezeigt, daß die Einmündung einer Normalspurbahn in den Bahnhof Bretten sehr große Schwierigkeiten bereiten würde, und man hat der Gesellschaft empfohlen, von der Normalspur abzugehen und eine Schmalspurbahn zu wählen, die leichter an den Bahnhof Bretten angeschlossen werden könnte. Die württembergische Eisenbahngesellschaft hat hierauf die Sache beruhen lassen, und es sind uns weitere Mitteilungen von amtlicher Seite nicht mehr zugekommen. Wo die Schwierigkeiten und Hindernisse liegen, können wir nicht beurteilen, wahrscheinlich in finanziellen Gesichtspunkten,

denn die Bahn dürfte teuer kommen und verspricht sehr wenig Rente.

Generaldirektor Geh. Oberregierungsrat Roth: Was den Bahnhof in Bretten betrifft, so hat der Herr Abg. Harsch mit Recht betont, daß hier alle größeren Bauausführungen davon abhängig sind, wie wir mit Württemberg unsere Abmachungen treffen. Die Fragen des Bahnhofsumbaues, der Erstellung von Bahnsteigtunneln und der Ueberdachung der Bahnsteige sind insbesondere davon abhängig, wieviel von dem Gelände des Bahnhofs durch Verlegung des Rangierdienstes frei wird. Diese Frage ist nicht einfach und leicht zu lösen, immerhin ist sie um ein gutes Stück der Entscheidung näher gerückt, da wir mit der Eröffnung des neuen Mannheimer Rangierbahnhofs doch schon in naher Zukunft rechnen dürfen. Es wird sich dann fragen, ob und in welchem Maße wir im Einverständnis mit der württembergischen Verwaltung einen Teil des Brettener Rangiergeschäftes nach Mannheim verlegen können, wodurch auch eine Beschleunigung dieses Geschäftes eintreten würde. Auch im übrigen sind die Verhandlungen in Württemberg neuerdings wieder lebhaft betrieben worden und wir hoffen, daß bald eine Vereinbarung über die Grundlagen eines neuen Vertragsverhältnisses zu erreichen ist. Wenn wir soweit sind, dann wird der Zeitpunkt gekommen sein, um sich die Frage vorzulegen, ob und wie den Wünschen Brettens entsprochen werden kann. Was die vom Herrn Abg. Hauff zur Sprache gebrachte Bahnsteigsperre in Bühl betrifft, so wiederhole ich, daß, nachdem die Bahnsteigsperre auf der Strecke südlich von Karlsruhe seit einigen Wochen besteht, wir zurzeit eingehend damit befaßt sind, zu prüfen, ob Mängel sich herausgestellt haben, und wie, soweit es in unserem Bereich liegt, diesen abgeholfen werden kann.

Die Beratung wird hier abgebrochen.

Schluß der Sitzung gegen  $\frac{1}{2}$  2 Uhr nachmittags.

#### Berichtigung.

Im Bericht über die 88. Sitzung muß es Seite 1075 Spalte 2 Zeile 14 von oben heißen: Zunächst möchte ich aber dem Abg. Böhler (anstatt Blümmel) bemerken, daß er zwar ein guter Professor sein und auch verstehen mag, Bier zu trinken, daß er aber von der Bierbereitung noch heute trotz der Bierkommission sehr wenig versteht.

\* Karlsruhe, 8. Juni. 94. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Donnerstag den 9. Juni 1904, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann Fortsetzung der Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1904 und 1905 samt Nachtrag (Drucksache Nr. 10 a), sowie die damit zusammenhängenden Petitionen (S. 29 ff., 33 ff., 37 ff., 43 ff., 46 ff. des Kommissionsberichts) — Drucksache Nr. 18 — Berichterstatter: Abg. Pfefferle.