Karlsruher Zeitung. 1784-1933
1908

221 (15.7.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 103. öffentliche Sitzung

Karlsruher Zeitung.

№ 221. Mittwoch, 15. Juli 1908.

Badischer Landtag.

Zweite Kammer.

103. öffentliche Sitzung
am Montag den 13. Juli 1908.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1908/09 — Drucksache Nr. 16 — Berichterstatter: Abg. Pfefferle (Fortsetzung).

2. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen
   a. des Eisenbahnkomitees Rippoldsau den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Wolfach nach Rippoldsau betr., Berichterstatter: Abg. Geppert,
   b. 1. der Gemeinden Langenbrücken, Oestringen, Eichtersheim, Michelfeld, Eschelbach, Dühren, Sinsheim, Daisbach u. Waibstadt um Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Langenbrücken über Eichtersheim—Sinsheim nach Waibstadt,
   2. der Gemeinde Langenbrücken um Erstellung der Teilstrecke Oestringen, Langenbrücken (Staatsbahnhof),
   3. der Gemeinde Mingolsheim und Kronau um Einmündung der in Aussicht genommenen Oestringer Bahn in Mingolsheim, Berichterstatter: Abg. Quenzer,
   c. der Gemeinden Pforzheim, Bretten, Bauschlott, Dürrn, Eisingen, Göbrichen, Kieselbronn und Nußbaum um Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten, Berichterstatter: Abg. Reiff.

(Ziffer 2 gelangte nicht zur Verhandlung.)

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

Präsident **Fehrenbach** eröffnet kurz nach 4 3/4 Uhr die Sitzung.

Zunächst wird der Eingang folgender Petitionen angezeigt:

1. des Gemeinderats Wilhelmsfeld, die Feier der Kirchweihe in Wilhelmsfeld betr.;
2. der Gemeinde Rhina um einen Staatsbeitrag zum Schulaufwand;
3. des Grund- und Hausbesitzervereins Karlsruhe, den Entwurf eines Ortsstraßengesetzes betr.;
4. des Gendarmen a. D. Josef Roth in Kehl um Unterstützung, übergeben vom Abg. Dr. Gönner.

Es werden überwiesen Ziffer 1, 2 und 4 der Petitionskommission, Ziffer 3 der Sonderkommission für das Ortsstraßengesetz.

Ferner ist eingegangen folgende Interpellation der Abgg. Belzer (Zentr.) und Genossen:

„Ist es der Großh. Regierung bekannt, daß bei der Waggonfabrik Rastatt einer großen Anzahl von Arbeitern infolge Mangels von Aufträgen gekündigt worden ist?

Hält es die Großh. Regierung nicht für ihre Obliegenheit, in erster Linie bei Vergebung von Aufträgen für die Beschäftigung der einheimischen Arbeiterzahl Sorge zu tragen?

Welche Maßnahmen gedenkt die Großh. Regierung zu treffen, um diesem Uebelstand abzuhelfen?"

Hierauf wird in die Tagesordnung, Fortsetzung der Einzelberatung zum Spezialbudget des Eisenbahnbaues usw., eingetreten.

Es erhalten das Wort

Zu § 74. Oensbach, neues Aufnahmsgebäude und Ersatz des schienenebenen Straßenübergangs durch eine Straßenunterführung, I. Teilforderung:

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Unter § 74 des Spezialbudgets des Eisenbahnbaues ist eine Anforderung für Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Oensbach und ferner für Ersatz des dortigen schienenebenen Straßenübergangs durch eine Straßenunterführung eingestellt. In der Budgetkommission hat die Position Zustimmung gefunden.

Anläßlich dieser Anforderung der Regierung ist dem Hohen Hause eine Petition der Gemeinderäte Oensbach, Mösbach und Wagshurst zugekommen, die der Budgetkommission zur Behandlung übergeben wurde. Die Petenten wünschen, daß in Oensbach nicht nur ein neues Aufnahmsgebäude sondern gelegentlich der baulichen Aenderung auch ein Güterbahnhof errichtet werde. Sie begründen das damit, daß der Verkehr, auch der Güterverkehr, auf dieser Station wesentlich zugenommen habe, daß aber bisher nur Expreßgutverkehr zugelassen sei, und sie glauben, daß es wohl angezeigt wäre, daß

nun mit Rücksicht auf das vorhandene Verkehrsbedürfnis eine Güterstation erstellt werde.

Die Kommission hat die Petition zunächst einmal der Großh. Regierung zur Aeußerung übergeben; die Großh. Regierung hat uns darauf eine schriftliche Erklärung zugehen lassen, die im Bericht abgedruckt ist, ich kann also hier darauf verweisen. Die Kommission hat nach Einlauf der Regierungserklärung noch einmal eine Verhandlung mit der Großh. Regierung gepflogen. Die verschiedenen Gesichtspunkte sind bei dieser Gelegenheit alle dargelegt worden. Aus der Regierungserklärung ist besonders die Mitteilung zu erwähnen, daß ein Bedürfnis für eine Güterstation nicht vorliege, da die Entfernungen nach den Nachbarstationen sehr kurze seien, daß aber auch die betriebstechnischen Verhältnisse es nicht zuließen, daß hier eine Güterzugsstation errichtet werde.

In der Kommission gingen nun die Ansichten dahin, daß es wohl wünschenswert wäre, wenn man diesen Gemeinden angesichts des dort immer zunehmenden Verkehrs entgegenkommen könnte. Aber die Gegengründe der Großh. Regierung ließen uns nicht dazu gelangen, den Wunsch auszusprechen, daß das Begehren der Gemeinde sofort erfüllt werden möge. Wir wollten aber im Hinblick darauf, daß nach der Regierungsmitteilung der jetzige Bau so erstellt wird, daß der direkte Anschluß einer Güterstation möglich ist, die Frage offen lassen, ob nicht in absehbarer Zeit der Wunsch der Gemeinde erfüllt werden kann und haben deshalb den Antrag gestellt, die Petition zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Ich bitte Sie also, die Position zu genehmigen und gleichzeitig die Petition zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Gegenüber dem Antrage der Budgetkommission ist folgender Antrag der Abgg. Geppert, Sänger, Kolb, Gierich, Frühauf und Gen. eingegangen:

> Die Unterzeichneten beantragen, die Petition der Gemeinderäte Oensbach, Mösbach und Wagshurst um Errichtung einer Güterstation in Oensbach der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Abg. **Geppert** (Zentr.), zugleich zur Begründung des vorstehenden Antrags: Wie der Herr Berichterstatter hervorgehoben hat, ist für die Gemeinde Oensbach die Errichtung eines neuen Aufnahmegebäudes, sowie der Umbau des jetzigen Aufnahmegebäudes zu einem Wohnhause und die Ersetzung eines Niveauüberganges durch eine Straßenunterführung geplant. Der Gemeinderat in Oensbach, unterstützt von den Gemeinderäten in Mösbach und Wagshurst, hat geglaubt, diese Gelegenheit wahrnehmen zu sollen, um von der Großh. Regierung zu verlangen, daß zugleich auch dem dringenden Bedürfnis nach einer Güterstation entsprochen wird. Ich anerkenne durchaus, daß sich die Budgetkommission dem Begehren der Petenten gegenüber in wohlwollendem Sinne verhalten hat. Ich bedauere nur, daß die Kommission nicht noch einen kleinen Schritt weitergegangen und zu demjenigen Antrage gekommen ist, den ich mir im Verein mit andern Mitgliedern des Hohen Hauses zu stellen erlaubt habe. Ich sage das insbesondere deshalb, weil ja der Kommission die schriftliche Auskunft der Großh. Regierung nicht genügt hat und sie noch in eine besondere mündliche Verhandlung mit ihr getreten ist, und weil von verschiedenen Seiten in der Kommission das Petitum der Petenten als berechtigt anerkannt worden ist, umsomehr, als ja die Großh. Regierung selbst der Ansicht ist, daß dem stark gesteigerten und noch im Anwachsen begriffenen Personen- und Güterverkehr gegenüber ein dringendes Bedürfnis für die Umbauten auf dieser Station vorhanden ist.

Was die Bedürfnisfrage anbelangt, so beziehe ich mich zunächst auf die Ausführungen der Großh. Regierung. Ich will aber dazu noch weiter sagen, daß Oensbach eine sehr betriebsame Gemeinde mit 1200 bis 1300 Einwohnern, einer sehr regsamen Bevölkerung und sehr vielen Handelsleuten ist. Es besteht dort ein sehr großer Verkehr. Namentlich sind bedeutende Käsereien und Branntweinbrennereien am Platze, und der Umsatz, namentlich auch an landwirtschaftlichen Produkten, besonders der Versand von Meerrettig nicht nur innerhalb Deutschlands sondern auch nach dem Auslande, nach Frankreich und der Schweiz, ist sehr bedeutend. Das beweist schon die Einnahme von 10000 M., die diese Haltestelle hat, trotzdem sie ja nur für den Expreßgut- und Eilgutverkehr eingerichtet ist. Der Stückgutverkehr unter 100 Kilo, für den ja auch die Station Oensbach als Hilfsstation von Renchen gilt, ist in der Einnahme unter diesen 10000 M. nicht inbegriffen.

Wenn es je eine Station gegeben hat, über deren rasche Entwicklung sich die Großh. Eisenbahnverwaltung getäuscht hat, so ist es gewiß Oensbach. Im Jahre 1896 ist die Haltestelle mit einem Beitrage von 12000 M. seitens der Gemeinde erbaut worden. Nach wenigen Jahren schon ist man genötigt gewesen, diese Haltestelle wegen des Anwachsens des Verkehrs zu erweitern, und jetzt nach weiteren vier Jahren sind die Verhältnisse vollständig unhaltbar geworden. Man hat einen der Güterwagenkasten, wie sie das besondere Wohlgefallen des Herrn Abg. Birkenmayer erregt haben, zur Aushilfe zugezogen. Aber selbst dessen Räume genügen nicht mehr, und es ist durchaus notwendig, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung dazu schreitet, das vorgesehene Aufnahmegebäude bald herzustellen. In demselben Grade würde sich der Verkehr auch auf der erbetenen Güterstation entwickeln. Ich bin über das erstaunt, was darüber gesagt wird, namentlich über den Wagenladungsverkehr. Wenn auch behauptet wird, daß in Oensbach nur einige Güterzüge in Betracht kommen, so ist doch ein auswärtiger Wagenladungsverkehr so umständlich, zeitraubend und geldkostend, daß ich fest überzeugt bin, jeder Interessent in Oensbach würde den Wagenladungsverkehr in dem eigenen Orte unbedingt gegenüber dem nach Renchen vorziehen, selbst wenn dort die Güter auch etwas rascher abgefertigt würden.

Namentlich möchte ich aber darauf hinweisen, daß diese Güterstation für den Obstverkehr durchaus notwendig ist. Man erinnert sich vielleicht daran, was ich bei der Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets gesagt habe, daß ich darauf hingewiesen habe, daß im Mittellande ein sehr großes und bedeutendes Anwachsen des Obstverkehres bevorsteht. Hier ist eine Station, die diesen Verhältnissen entgegengeht. Es sind auch andere Gemeinden als Oensbach, die wegen des Obstverkehrs auf die Station Oensbach angewiesen sind, und das ist namentlich das obstbaureiche Mösbach.

Mösbach ist in Bezug auf den Obstbau der bedeutendste Ort des Amtsbezirks Achern. Es wird dort ein hervorragender Frühkirschenbau getrieben, auch sind dort sehr bedeutende Frühzwetschgenanlagen. Man verweist die Mösbacher unbegreiflicherweise auf die Station Oberachern, also auf die Nebenbahn. Aber der Verkehr auf dieser Nebenbahn ist für die Interessenten viel teurer als der Versand auf der Hauptbahn, und wir haben auch kein Interesse daran, Einnahmen von dieser abzulenken. Und dann erfährt das Frühobst eine Umladung in Achern, die ihm durchaus nicht zustatten kommt. Als Beweis dafür kann ich anführen, daß in Oensbach schon Händler mit 200 bis 300 Körben angekommen sind, um von da aus das Obstversandgeschäft zu betreiben, daß sie aber sofort abgereist sind, nachdem sie erfahren hatten, daß in Oensbach keine Güter-

abfertigungsstelle sei. Das ist doch eine bedeutende Schädigung des Ortes. Ich bin fest überzeugt, ganz Mösbach würde sich mit seinem Wagenladungsverkehr auf unsere Hauptlinie herüberziehen, und das wäre doch ein Gewinn für uns, da wir dadurch unsere Einnahmen vermehren, und es läge auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung, daß sich diese großen Massen von Frühobst nicht auf einzelnen wenigen Stationen aufstauen. Ja, man wird in einigen Jahren förmlich dazu gedrängt werden und wird froh sein, wenn man solche Zwischenstationen hat, von denen aus man auch den Wagenladungsverkehr des Frühobstes besorgen kann.

Auch, was Wagshurst und seine Interessen betrifft, so hat man vollständig übersehen, daß man es nicht nur mit dem Verkehr auf der Kreisstraße Oensbach—Wagshurst zu tun hat. Die Gemeinde Oensbach hat eine bedeutende Wegverkürzung nach Wagshurst angelegt, und sobald die Güterstation entsteht, wird Wagshurst den Teil der Abkürzungsstrecke, der jetzt noch als Feldweg hinüberführt und der eine bedeutende Abkürzung erbringt, als Fahrweg anlegen, wodurch Wagshurst viel näher nach Oensbach haben wird, als jetzt auf der Kreisstraße. Der Gemeinderat Wagshurst hat wohl gewußt, was er damit tut, daß er diese Petition durch seine Unterschrift unterstützt hat.

Was die betriebstechnischen Bedenken anlangt, so muß ich darauf hinweisen, daß eine Durchschneidung der Hauptgleise auf jeder Station der Hauptlinie vorkommt, und daß darin eine Gefahr für die glatte Durchführung des Verkehrs besteht, kann ich durchaus nicht gelten lassen. Diese Gefahr kommt doch auch bei den anderen Stationen in Betracht Wenn die beiden Stationen Oensbach und Renchen sehr nahe beisammen liegen, so ist dies auch bei anderen Stationen der Fall. Ich erinnere an die Stationen Mingolsheim und Langenbrücken, Heidelberg und Heidelberg—Karlstor usw. Ich glaube, daß aus diesem Grund keine Gefahr für den Betrieb vorhanden ist. Aber eines begreife ich nicht: Es ist doch ein Widerspruch, wenn die Eisenbahnverwaltung auf die betriebstechnischen Bedenken hinweist und zum Schluß in einer mündlichen Mitteilung an die Budgetkommission sagt, daß die Stationsgebäude so angelegt werden, daß später eine Güterstation angeschlossen werden könne. Wenn jetzt betriebstechnische Schwierigkeiten bestehen, werden sie auch in der Zukunft bestehen, Oensbach und Renchen werden auch später nicht weiter auseinander zu liegen kommen. Und wenn die betriebstechnischen Bedenken später zu überwinden sind, so denke ich, daß das auch jetzt der Fall sein kann.

Ich möchte die Großh. Regierung bitten, aus den von mir angeführten Gründen dem Begehren der Gemeinden zu entsprechen. Es liegt wirklich ein dringendes Bedürfnis vor, und ich bin fest überzeugt, daß sich in Oensbach auch Industrie ansiedeln wird; aber ohne Güterhaltestelle ist darauf nicht zu rechnen. Ich bitte Sie (zum Haus) darum, dem erweiterten Antrag zuzustimmen, und bitte auch die Großh. Regierung, die Gründe zu beachten, die ich hier für die Gemeinde Oensbach und auch namens der anderen Gemeinden vorgetragen habe.

Abg. **Morgenthaler** (Zentr.): Den so klaren Ausführungen und der ausgezeichneten Begründung des Antrags durch Herrn Kollegen Geppert habe ich nur wenig beizufügen. Ich möchte besonders darauf aufmerksam machen, daß in der Antwort der Regierung darauf hingewiesen ist, die Gemeinde Oensbach habe an die Güterstation Renchen $3^1/_2$ km vom Mittelpunkt des Ortes und an die Station Oensbach 1 km, sodaß der Unterschied nur $2^1/_2$ km betrage, was unbedeutend sei. Diese weite Entfernung betrachtet man heute in ländlichen Kreisen ganz anders, wo der Arbeitermangel ein so großer ist. Man sagt im Handel: „Zeit ist Geld", das gilt heute aber auch für die Landwirtschaft. Eine Verkürzung des Weges ist hoch einzuschätzen als Zeitersparnis, und das Begehren der Gemeinden, eine eigene Güterstation zu erhalten, ist daher ganz gerechtfertigt. Es ist schon ganz klar ausgeführt worden, wie sich die Haltestelle Oensbach im Verkehr, besonders im Expreßgutverkehr, bewährt hat, das würde auch für den Güterverkehr zutreffen. Wenn man jetzt die Stationsgebäude erweitert, so sollte man bei dieser Gelegenheit auch daran gehen, eine Güterstation zu bauen. Der Herr Vorredner hat ausgeführt, wie der Verkehr sich in Oensbach so gesteigert hat, daß der Personenbahnhof (die Haltestelle) schon zweimal vergrößert werden mußte. Wenn man jetzt wieder baut, so baue man gleich auch eine Güterstation, wodurch vermehrte Kosten erspart und manche Schwierigkeiten leichter zu überwinden sein werden. Ich glaube daher, es liegt im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst, daß sie jetzt darauf Bedacht nimmt, eine Güterstation zu erstellen. Ich möchte wie der Herr Vorredner auch darauf aufmerksam machen, daß jetzt die Nebenbahn der Staatsbahn Einnahmen abnimmt. Schließlich muß eben doch bald ins Oensbach eine Güterstation errichtet werden, tue man dies jetzt, das Bedürfnis dafür liegt vor, und deshalb möchte ich die Herren Kollegen ebenfalls bitten, unserem Antrag auf empfehlende Ueberweisung zuzustimmen.

Abg. **Hergt** (Zentr.): Auch ich möchte den Antrag auf empfehlende Ueberweisung mit einigen Worten unterstützen. Nach der schriftlichen Auskunft der Großh. Regierung könnte man annehmen, daß die Eisenbahnverwaltung die Errichtung einer Güterstation in Oensbach prinzipiell ablehnt. Aber nach dem Ergebnis der Besprechung in der Budgetkommission und nach dem Schlußsatz der schriftlichen Mitteilung der Großh. Regierung an diese Kommission scheint das doch nicht der Fall zu sein. Denn dort hat die Großh. Regierung erklärt — es geht das auch aus dem Projekt hervor —, daß die Erweiterung der Station in der Weise vorgenommen werden solle, daß der künftigen Erstellung einer Güterstation nicht vorgegriffen sein werde. Man darf also doch wohl annehmen, daß die Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit im Auge hat, daß in Oensbach tatsächlich einmal eine Güterstation errichtet werden muß, und daß sie nur den Zeitpunkt noch nicht für gekommen erachtet, das jetzt schon zu tun. Ich meine aber, wie man sich in der Entwicklung des Personenverkehrs der Station Oensbach getäuscht hat — man hat eine solche Entwicklung des Verkehrs nicht voraussehen können und nicht vorausgesehen —, so wird es auch mit dem Güterverkehr gehen. Es wird sich sehr bald die Notwendigkeit der Errichtung einer Güterstation herausstellen, und die Bedenken, die die Großh. Regierung jetzt noch gegen die Errichtung hat, werden dann beseitigt werden müssen.

Insbesondere das Bedenken bezüglich der Betriebssicherheit scheint mir doch nicht von der Bedeutung zu sein, daß daran die Errichtung einer Güterhaltestelle unter allen Umständen und für alle Zeiten scheitern müßte. Wie der Herr Abg. Geppert schon hervorgehoben hat, ist der gleiche Fall auf all den Stationen vorhanden, auf denen die Durchschneidung der Gütergleise durch die Personenzugsgleise nicht durch die kostspielige Unter- und Ueberführungen vermieden werden kann. So wird auch hier dieser Mißstand, wenn einmal eine Güterstation errichtet wird, zu ertragen sein, und durch die sonstigen Sicherheitseinrichtungen auch ungefährlich gemacht werden können. Es ist ja auch von der Regierung darauf hingewiesen worden, daß es sich nur um das Anhalten weniger Güterzüge handeln könne. Das

wird auch von den petitionierenden Gemeinden so angenommen, und wenigstens für jetzt wären sie ganz zufrieden, wenn sie einen Güterzug in jeder Richtung haben könnten. Ich weiß wohl, man wird sagen, das Gleiche hat die Gemeinde Oensbach auch bezüglich der Personenzüge geäußert, als es sich um Errichtung einer Personenhaltestelle handelte. Aber gerade die Tatsache, daß späterhin die Eisenbahnverwaltung selbst das Bedürfnis anerkannt hat, die Station zu erweitern, läßt hoffen, daß es auch bezüglich des Güterverkehrs ähnlich gehen wird. Und dann handelt es sich, wenn es nur wenige Güterzüge sind, auch nur um wenige Kreuzungen mit Personenzügen, denn nur der Güterzug der einen Richtung muß das Personenzugsgleis der anderen Richtung kreuzen. Ich habe mich nun allerdings in der Budgetkommission mit deren Antrag einverstanden erklärt, aber ich habe dabei auf die Begründung, welche die Budgetkommission diesem Antrag gegeben hat, größeres Gewicht gelegt, als es jetzt seitens des Herrn Berichterstatters geschehen ist. Es heißt im Bericht, daß die Budgetkommission hoffe, daß dem Wunsche der Gemeinde, wenn auch nicht jetzt, so doch zu einer der Sache günstigeren Zeit werde entsprochen werden können, und so komme sie zu dem Vorschlag, die Petition zur Kenntnisnahme zu überweisen. Auf diese Begründung hin könnte man ebensowohl die Petition empfehlend überweisen, denn damit wäre noch nicht gesagt, daß die Großh. Regierung schon jetzt sofort oder in der nächsten Periode die Güterstation errichten muß, sondern es soll damit nur gesagt sein, daß die Güterstation bestimmt in Aussicht genommen sein soll, daß also die Gemeinde in den Besitz einer Güterstation kommen wird. Deshalb habe ich mich entschlossen, den Antrag auf empfehlende Ueberweisung zu unterstützen, um möglicherweise die Großh. Regierung zu einer Aeußerung in dieser Frage in einem die Gemeinde beruhigenden Sinn zu veranlassen.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. **von Marschall**: Ich stehe nicht an, hier zu erklären, daß ich die Darlegungen, welche hier gemacht worden sind, im großen und ganzen als zutreffend anerkennen muß Die Großh. Regierung wird sich veranlaßt sehen, über die Verkehrsverhältnisse, die hier in Frage kommen, insbesondere über den Obstverkehr, noch weitere Erhebungen zu machen, und sie wird sich freuen, wenn es möglich ist, später der Erfüllung des Wunsches der umliegenden Gemeinden näher zu treten.

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Der Herr Kollege Geppert hat anerkannt, daß die Budgetkommission der Petition gegenüber eine wohlwollende Haltung gezeigt hat, hat aber bedauert, daß man nicht weiter gegangen sei, und der Herr Kollege Hergt hat eben gemeint, daß er eigentlich eine andere Begründung des Beschlusses der Kommission erwartet hätte. Ich glaube kaum, daß die letztere Erwartung berechtigt war. Die Budgetkommission hat die Gründe der Regierung erwogen, und so, wie ich die Sache im Bericht dargestellt habe, war die Anschauung der Kommission; ich glaube, wir haben dabei eine ganz wohlwollende Haltung eingenommen. Wenn wir nicht zur empfehlenden Ueberweisung gekommen sind, so ist das deshalb nicht geschehen, weil wir die empfehlende Ueberweisung so verstehen, daß man verlangt, daß die Arbeiten sofort hergestellt werden Wir haben angenommen, daß die Angelegenheit noch näher geprüft werden soll, und daß die Gr. Regierung, wenn der Verkehr noch mehr zugenommen haben wird, auch recht bald zur Ausführung übergehen wird. Ich glaube, zwischen der empfehlenden Ueberweisung und der zur Kenntnisnahme in diesem Sinne ist gar kein so großer Unterschied. Wenn die Herren ihren Antrag so einschränken, daß sie sagen, die Angelegenheit muß bei empfehlender Ueberweisung nicht sofort hergestellt werden, sondern es kann damit auch noch etwas zugewartet werden, so glaube ich, es wäre einfacher gewesen, wenn die Herren bei unserem Antrag stehen geblieben wären. Ich will, wie gesagt, nur konstatieren, daß ich die Darstellung im Bericht so abgefaßt habe, wie die Ansicht der Kommission in ihrer großen Mehrheit war. Ich bitte also, den Antrag der Kommission anzunehmen.

Das Schlußwort namens der Antragsteller erhält

Abg. **Geppert** (Zentr.): Ich bin dankbar für die wohlwollende Erklärung des Herrn Ministers, aber ich möchte doch hervorheben, daß ich bei der empfehlenden Ueberweisung im Auge gehabt habe, daß die Güterstelle jetzt im Anschluß an die Umbauten vollzogen wird, denn gewiß wird jeder praktische Geschäftsmann in dieser Sache sofort ganze Arbeit machen, und ich kann durchaus nicht glauben, daß später die Güterhalle ohne erheblichere Mehrkosten errichtet werden kann. Das Bedürfnis ist tatsächlich dringend, wie ich nachgewiesen habe. Ich muß auch bestreiten, wenn der Herr Berichterstatter sagt, daß in diesem Fall Ueberweisung zur Kenntnisnahme und empfehlende Ueberweisung für die Großh. Regierung das gleiche sei. Ich glaube, die Gründe, die ich angeführt habe, sprechen dafür, und die Erhebungen der Großh. Regierung sind derart, daß empfehlende Ueberweisung besagen soll, daß die Errichtung der Güterstelle zugleich mit den jetzt vorgesehen Umbauten erfolgen solle.

Das Schlußwort namens der Budgetkommission erhält

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Ich wollte nur meinerseits feststellen, daß ich bei meiner Bemerkung über Ueberweisung zur Kenntnisnahme und empfehlende Ueberweisung auf die Ausführungen des Herrn Abg. Hergt abgehoben habe, der, wenn ich ihn recht verstanden habe, damit rechnet, daß die Herstellung der Güterstation sich noch etwas hinausschieben kann. Von dem Gedanken ausgehend, daß es für die Sache am besten ist, wenn sich das Haus einmütig auf einen Standpunkt stellt, möchte ich doch bitten, dem Kommissionsantrage einstimmig zuzustimmen.

Der Antrag der Abgg. Geppert und Genossen auf empfehlende Ueberweisung der Petition der Gemeinderäte Oensbach, Mösbach und Wagshurst wird mit 27 gegen 20 Stimmen angenommen.

Zu § 76, Offenburg, Bahnhofumbau einschließlich neue Betriebswerksstätte, VI. Teilforderung:

Berichterstatter Abg **Pfefferle** (natl.): Zu diesem Bau habe ich mir erlaubt, im Berichte einige Ausführungen zu machen, auf die ich verweisen kann. Ich will nur betonen, daß wir diesmal Pläne und Kostenanschläge für den Umbau des Aufnahmegebäudes in Offenburg verlangt haben, aus denen wir ersahen, daß die vorgesehenen Anlagen zweckmäßig sind; wir haben dagegen nichts einzuwenden, und die Kommission stellt deshalb den Antrag, die geforderte Summe mit 4 200 000 M. zu genehmigen. Der Bau schreitet vorwärts und wird, wie wir gehört haben, bis zum Jahr 1911 vollständig erstellt sein.

Zu dieser Forderung sind 3 Petitionen eingelaufen, die von der Kommission behandelt worden sind, und die sich auf eine bessere Verbindung zwischen der Altstadt und dem östlichen Stadtteil beziehen. Bekanntlich wird die Stadt Offenburg durch die Eisenbahn in zwei Teile geteilt, und es handelt sich nun um die notwendigen Uebergänge. Die erste Petition

ist von dem Oststadtverein und wünscht die Herstellung einer Brücke über die Schwarzwaldbahn beim Philosophenweg in Offenburg. Die Großh. Regierung hat der Kommission mitgeteilt, daß sie bereit sei, diesem Wunsche zu entsprechen, falls die einzuleitenden Verhandlungen mit der Stadt ein Ergebnis zeitigten. Ich möchte hoffen, daß diese Verhandlungen für die Stadt befriedigende werden und dem Wunsche der Petenten entsprochen werden kann. Die Budgetkommission stellt deshalb den Antrag, die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Eine zweite Petition geht von dem Verein selbständiger Kaufleute Offenburgs aus. Darin sind zwei verschiedene Wünsche ausgesprochen; der eine geht dahin, es möchte im Zuge der Turnhallenstraße mittels einer Fußgängerbrücke eine Verbindung zur Goldgasse hergestellt werden. Der zweite Wunsch geht auf Herstellung einer Fußgängerbrücke im Zuge der Zellerstraße. Dem ersten Wunsch gegenüber hat sich die Großh. Regierung, wie der Bericht ergibt, ablehnend verhalten, auch die Kommission hat sich nicht davon überzeugen können, daß die hier vorgeschlagene Verbindung unbedingt notwendig ist. Sie kam deshalb in der Schlußberatung unter Erwägung der einschlägigen Verhältnisse dazu, über diesen Teil der Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Zu dem zweiten Wunsch dagegen, dem Wunsch auf Herstellung einer Fußgängerbrücke im Zug der Zellerstraße, hat die Kommission eine zustimmende Stellung eingenommen. Dieser Wunsch ist unterstützt worden durch eine Petition des Stadtrats Offenburg, der uns in eingehender Begründung die Notwendigkeit einer Ueberbrückung dargelegt hat. Die Petition ist in den Händen der Herren Abgeordneten, ich kann daher darauf verweisen. Ich will nur betonen, daß wir auch darüber eine recht eingehende Verhandlung mit der Großh. Regierung gepflogen haben. Die Kommission ist zu der Ueberzeugung gekommen, daß allerdings durch die Neuregelung des Uebergangs bei der Zellerstraße ein Nachteil für die Bewohner des östlichen Stadtteils eintreten wird, und ist der Meinung, daß hier eine Ergänzung der Verkehrsverhältnisse eintreten sollte. Bekanntlich soll der Niveauübergang bei der Zellerstraße eingehen, es ist eine Ueberbrückung vorgesehen, allein diese Ueberbrückung wird einen Umweg von etwa 200 Meter bedeuten, somit eine wesentliche Verlängerung des Weges, insbesondere auch für den Verkehr des Oststadtteils mit dem Bahnhof, bringen. Es sind in jenem Stadtteil Bedenken dahin laut geworden, daß der Verkehr aus den östlich gelegenen Reborten nach anderen Straßen abgelenkt, daß er sich andere Wege in die Stadt suchen würde, wodurch wiederum dieser Stadtteil Not leiden müßte. Die Kommission konnte sich auch diesen Bedenken nicht verschließen. Ausgehend von dem Grundgedanken, daß an der eigenartigen Sachlage in Offenburg die Anlage der Eisenbahn eigentlich allein die Schuld hat, da die Stadt dadurch in 2 Teile geteilt ist, hat sie geglaubt, es wäre ein berechtigter Wunsch der Bewohner des östlichen Stadtteils, daß sie die notwendigen Verbindungen auf Kosten des Staates bekämen.

Die Großh. Regierung hat die gewünschte Straßenüberbrückung zunächst vorweg abgelehnt und hat erklärt, daß sie diese nicht zugeben könnte, da die Uebersichtlichkeit des Bahnhofs dadurch notleiden würde. Sie hat sich sich aber schließlich damit einverstanden erklärt, daß noch eine Unterführung für den Personenverkehr hergestellt wird, hat aber gemeint, die Kosten solle die Stadt Offenburg tragen. Wir in der Budgetkommission sind aber der Ansicht, daß es bei den vorliegenden Verhältnissen wünschenswert wäre, daß die Eisenbahnverwaltung sich in hervorragender Weise an den Kosten beteiligt, und wir kamen schließlich zu den Antrag, es möchte eine Unterführung an der Zellerstraße ausgeführt werden, zu deren Kosten die Stadt zwar beigezogen werden soll, aber nur mit einem Betrag von nicht unter ein Drittel, so daß die Hauptkosten der Staat selbst zu tragen hat, weil der Eisenbahnbau auch die Ursache dieser Verkehrsänderungen ist. Ich habe deshalb den Antrag zu stellen:

Das Hohe Haus wolle

1. die Petition des Vorstands des Oststadtvereins nebst einer Anzahl Petenten aus der Stadt Offenburg und Umgebung der Großherzoglichen Regierung empfehlend überweisen;

2. über die Petition des Vereins selbständiger Kaufleute Offenburgs, soweit sich solche auf eine Straßenüberbrückung im Zuge der Turnhallenstraße bezieht, zur Tagesordnung übergehen;

3. dieselbe Petition, soweit sich solche auf eine Straßenüberbrückung im Zug der Zellerstraße bezieht, und ebenso

4. die Petition des Stadtrats Offenburg der Großherzoglichen Regierung empfehlend überweisen.

Abg. **Muser** (Dem.): Gestatten Sie mir einige Ausführungen zu den 3 Petitionen aus Offenburg. Zunächst möchte ich der verehrlichen Kommission für das unverkennbare Wohlwollen danken, mit dem sie diesen Petitionen, wenigstens zweien derselben, im großen und ganzen gegenüber getreten ist.

Die erste Petition bittet die Zweite Kammer, die Herstellung einer Brücke über die Schwarzwaldbahn beim sog. Philosophenweg in Offenburg bei der Großh. Regierung befürworten zu wollen. Im Hinblick darauf, daß ich schon auf dem letzten Landtag die Gründe für die Berechtigung der Petition mir vorzutragen erlaubt habe, ferner im Hinblick darauf, daß die Kommission nach eingehender Beratung selbst zu dem Antrag gekommen ist, diese Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen, und im Hinblick darauf, daß — so verstehe ich die Ausführungen der Kommission — die Großh. Regierung gewillt ist, der Petition zu entsprechen, enthalte ich mich heute weiterer Ausführungen zu derselben.

Die zweite Petition, die des Vereins selbständiger Kaufleute in Offenburg, wünscht eine bessere Verbindung zur Goldgasse durch eine Fußgängerbrücke im Zug der Turnhallenstraße, und zwar als Ersatz für das Eingehen des Luisensteges, welcher infolge des Bahnhofsumbaues fallen soll. Ich bedauere, daß diesem Wunsche nicht entsprochen wird, kann mich aber im Hinblick auf die Haltung der Kommission der Hoffnung nicht hingeben, daß, selbst wenn ich mit Engelszungen redete, eine andere Stellungnahme der Regierung oder auch nur des Hohen Hauses zu erzielen wäre.

Ich wäre aber befriedigt, und ich glaube, die Offenburger Petenten, auch der Verein selbstständiger Kaufleute Offenburgs, wären es gewiß mit mir, wenn dem weiteren Begehren entsprochen würde, und das ist das Hauptbegehren, das auch in der 3. Petition, ausgehend von dem Stadtrat Offenburg, zum Ausdruck gelangt ist. Es wird darin, wie Sie aus den Ausführungen des Herrn Berichterstatters entnommen haben, die Erstellung einer direkten Verbindung zwischen der Ost- und Weststadt über die Gleisanlage der Staatsbahn im Zug der Zellerstraße gewünscht. Der Niveauübergang der Zellerstraße ist ein altes Schmerzenskind nicht blos der Stadt Offenburg sondern auch der Eisenbahnverwaltung selbst. Wie Sie aus der Petition des Stadtrats entnehmen wollen, ist bereits mit Schreiben vom

27. März 1899 die Großh. Bahnbauinspektion II Offenburg mit Genehmigung der Großh. Generaldirektion dem Stadtrat mit der Mitteilung näher getreten, daß in der Verlängerung der Zellerstraße eine Unterführung von 2,5 Meter lichter Weite mit Treppenaufgängen hergestellt werde, die ausschließlich dem Fußgängerverkehr diene. Es ist nicht unwichtig, darauf hinzuweisen, weil Sie daraus entnehmen mögen, daß die Eisenbahnverwaltung selbst im Jahre 1899 sowohl das Bedürfnis nach Herstellung einer direkten Verbindung der Ost- und Weststadt und zwar an der hier in Frage kommenden Stelle zugegeben als auch anerkannt hat, daß es mittelst einer Unterführung nicht bloß befriedigt werden könne, sondern auch befriedigt werden solle. Wir ersehen daraus, daß damals eine so große Abneigung gegen das System der Unterführungen nicht bestanden hat, wie sie am letzten Samstag von den Vertretern der Großh. Regierung, auch von einzelnen Kollegen im Hause, ausgesprochen wurde, wo das System der Unterführung eine schlechte Zensur bekam. Nun ist ja allerdings richtig, daß die Situation sich gegen damals einigermaßen geändert hat, aber nicht in so weit gehender Weise, daß etwa die Nichtberechtigung der jetzigen Petition resultierte. Die Aenderung der Situation liegt darin, daß die Straßenbrücke, die als Ersatz für den zu beseitigenden Zellerübergang hergestellt werden soll, nach einem späteren Projekt ungefähr 60 Meter nach Norden verschoben worden ist. Ich will nicht bestreiten, daß dadurch diese neue Straßenbrücke etwas näher gegen den derzeitigen Zellerübergang hingerückt worden ist, allein damit ist ein voller Ersatz absolut nicht erreicht, und auch die Entfernung, die eine Rolle spielt, ist keineswegs eine so minimale, als das man über sie einfach zur Tagesordnung weggehen dürfte.

Ich muß auch zugeben, daß es richtig ist, daß in einem späteren Stadium der Verhandlungen der Stadtrat Offenburg auf diese Ueberführung an der Zellerstraße verzichtet hat. Allein dieser Verzicht — und darauf liegt der Schwerpunkt, wenn man die Sache richtig beurteilen will — war kein unbedingter, sondern war an die Voraussetzung geknüpft, daß wir eine Ueberführung im Zuge der Rheinstraße bekommen, und zwar nicht bloß eine Ueberführung oder Unterführung, wie sie jetzt geplant und uns zugesagt ist, für Fußgänger und Karren, sondern eine solche auch für Wagen. Es liegt nun auf der Hand, daß es kein Ersatz für einen Uebergang ist, auf dem auch Wagen passieren können, wenn man auf einen Uebergang verweist, der nur für Karren und Fußgänger zugänglich sein soll.

Ich möchte ferner darauf hinweisen, daß wir infolge des Bahnhofsumbaues auch eine weitere Verbindung der Ost- und Weststadt, wie wir sie in unserem sogenannten Luisensteg gehabt haben, verlieren. Auch dieser Steg soll in Zukunft eingehen. In der Petition des Stadtrats Offenburg ist Ihnen mitgeteilt worden — was ich kurz rekapitulieren möchte —, daß wir bis zur Erbauung der Schwarzwaldbahn fünf Uebergänge von der Oststadt zur Weststadt hatten, wohl bemerkt in einem Zeitpunkte, in dem die Oststadt noch nicht so viele Einwohner in sich schloß wie jetzt; sie umfaßt jetzt etwa 6000 Personen. Wir hatten damals einen Niveauübergang im Zuge der Rheinstraße, dann den Uebergang bei der Zellerstraße, ferner die Brücke bei dem Mädchenschulhause, die Brücke beim Zähringerhof und eine Verbindung bei dem sogenannten Philosophenweg. Mit Erbauung der Schwarzwaldbahn sind uns zwei dieser Uebergänge weggenommen worden. Wir haben den eben erwähnten Niveauübergang im Zuge der Rheinstraße verloren, und zwar ohne irgend einen Ersatz dafür zu bekommen; wir sind auch der Verbindung beim sogenannten Philosophenweg verlustig gegangen, ebenfalls wieder ohne daß uns irgend eine Ersatzleistung zuteil geworden wäre. Wenn wir jetzt die erbetene Fußgängerunterführung erhalten, und wenn ich als sicher annehme, daß die Verbindung beim Philosophenweg wieder hergestellt wird, dann haben wir zwar wieder fünf Uebergänge, aber nicht in dem Umfange — darauf kommt es doch wohl an —, wie wir sie früher hatten, und nicht so, daß man wirklich sagen kann, die Verkehrsinteressen, die hier eine bedeutsame Rolle spielen, wären zu ihrem Rechte gekommen.

Ich habe schon darauf hingewiesen — ich möchte das nochmals kurz ausdrücklich feststellen —, daß, wenn wir auch die Ueberführung bei dem sogenannten Philosophenwege bekommen, es eben doch nur ein Fußgängersteg ist, den Wagen nicht passieren können, daß die Ueberführung im Zuge der Rheinstraße ebenfalls keine Passage für Wagen enthält und dies auch bei der Fußgängerunterführung, um die es sich hier hauptsächlich handelt, der Fall ist, sodaß wir jedenfalls nicht mehr so günstig daran sind, wie wir es früher waren.

Ich darf Sie auch bitten — es ist das in der Petition des Stadtrats Offenburg mit Recht hervorgehoben worden —, Ihr Augenmerk auf die Tatsache zu richten, daß man die Landgemeinden in einer sehr splendiden Weise berücksichtigt hat, füge aber sofort bei, daß ich es ihnen durchaus nicht vergönne, mich vielmehr freue, daß ihnen solche Wohltaten zufließen; ich bin nur der Meinung, daß man etwas von dem Wohlwollen, das man den Landgemeinden gegenüber gezeigt hat, der Stadt Offenburg nicht hätte vorenthalten sollen. Die Landgemeinden erhalten die Herstellung zweier etwa 400 m langer Ueberführungen auf eine Entfernung von nur 1000 m bei einem Kostenaufwande, wenn ich recht unterrichtet bin, von über $1^1/_2$ Million. Ich möchte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, auch darauf hinzuweisen — ich habe meinerseits auch hiergegen gar nichts, freue mich vielmehr darüber —, daß z. B. die kleine Station Steinach statt der ursprünglich geplanten und in allen Plänen schon ausgeführten Ueberführung nun doch noch nachträglich die gewünschte Unterführung bekommt, obgleich früher von der Großh. Generaldirektion — ich glaube, es war in der Sitzung vom 30. Juni 1906 — geradezu die Unmöglichkeit einer solchen Unterführung behauptet worden war. Ich darf auch nicht an der Tatsache vorübergehen, daß z. B. Freiburg und Gengenbach, vielleicht auch noch andere Gemeinden, die in einer ähnlichen Lage waren, doch eine freundlichere Haltung hinsichtlich der Berücksichtigung durchaus berechtigter Wünsche von Seiten der Eisenbahnverwaltung erfahren haben als die Stadt Offenburg. Ich möchte auch darauf aufmerksam machen, daß durch den Eingang des Niveauüberganges an der Zellerstraße die Großh. Regierung zweifellos an Personal und damit auch an Kosten Ersparnisse macht, weil ja dann die Mannschaft, die seither die Bedienung der Schranke vorzunehmen hatte, in Wegfall kommt.

Bei der Gelegenheit und im Anschlusse daran will ich Ihnen mitteilen, daß in Offenburg Erhebungen darüber gemacht worden sind, wie sich auf dem kritischen Uebergange der Verkehr gestaltet hat. Man hat von Seite der Stadt im März ds. Js. an mehreren Tagen je von morgens 6 Uhr bis abends 8 Uhr Aufzeichnungen machen lassen und darnach festgestellt, daß der Uebergang täglich durchschnittlich von 4000 Personen benützt wurde und daß 133 schwere und 254 leichte Fuhrwerke, 204 Fahrräder und 6 Motorräder den Uebergang passierten. Diese Zahlen sprechen denn doch eine beredte Sprache für die Begründung unserer Behauptung, daß es sich um einen ziemlich ausgedehnten Verkehr handelt.

Ich habe auf dem letzten Landtage — ich will das heute auch kurz streifen — darauf hingewiesen, daß der

Bahnhofsumbau der Stadt Offenburg in mehr als einer Beziehung denn doch sehr erhebliche Einbußen an Gütern gebracht hat, die geradezu unersetzlich sind. Jeder, der unsere Anlagen auch nur einigermaßen kennt, wird es gewiß nicht bestreiten wollen, wenn ich sage, daß die Summe, die die Stadt für die Abtretung eines Teils der Anlagen im Wege des Enteignungsverfahrens erhalten hat, jedenfalls den ideellen Schaden der Stadt Offenburg durchaus nicht ersetzt, den wir durch den Verlust dieser herrlichen Anlagen erleiden.

Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß wir auch der Behauptung skeptisch gegenüberstehen, die ab und zu aufgestellt wird, als ob der Stadt Offenburg dadurch eine gewisse Schadloshaltung zu teil werde, daß infolge des Bahnhofsumbaues und der Bahnhofserweiterung ein größeres Bahnpersonal nach Offenburg loziert werde, denn wir dürfen nicht aus den Augen verlieren, daß dadurch, daß in absehbarer Zeit eine größere Zahl von Eisenbahnangestellten in Offenburg Wohnung nehmen, weitere sehr erhebliche Lasten für die Stadt entstehen werden, die aus der Tatsache resultieren, daß unsere vorhandenen Schulräume nicht mehr ausreichen, also die Schulkosten eine bedeutende Steigerung, gerade hervorgerufen durch diese Vermehrung des Bahnpersonals, erfahren müssen.

Ich mache auch darauf aufmerksam, daß wir infolge des Bahnhofumbaues, mit zwei neuen Geschmacklosigkeiten — anders kann ich es nicht bezeichnen — bereichert worden sind, nämlich mit den zwei Brücken, die man errichtet hat (Abg. Geck: Sehr richtig!). Es ist die Brücke am Mädchenschulhause und die Brücke am Zähringer Hof. Ich kann, ohne mich einer Uebertreibung schuldig zu machen, sagen, daß an der Wiege dieser Schöpfungen die Grazien ganz gewiß nicht gestanden haben.

Auf der anderen Seite wird die Großh. Eisenbahnverwaltung aber gewiß nicht beabreden können und beabreden wollen, daß die Stadt, wo es ihr wirklich möglich war, ein sehr weitgehendes Entgegenkommen den Wünschen der Eisenbahnverwaltung gegenüber an den Tag gelegt hat. Ich darf nur daran erinnern, daß die Stadt sehr gern bereit gewesen ist, an der Bohlsbacherstraße Gelände an die Eisenbahnverwaltung abzutreten, zu einem Preise, der ganz gewiß unter dem Niveau des Preises steht, den die Stadt hätte verlangen können, wenn sie sich lediglich auf den rechnerischen Standpunkt gestellt hätte.

Die Großh. Eisenbahnverwaltung stellt sich dem Petitum entgegen, indem sie — so verstehe wenigstens ich die Mitteilung des Herrn Berichterstatters — überhaupt nicht recht gesonnen ist, anstelle des seitherigen Ueberganges an der Zellerstraße etwas Weiteres zu tun, im günstigsten Falle sich jedenfalls nur bereit erklärt, ihrerseits eine entsprechende Unterführung herzustellen, wenn die Stadt Offenburg zu einer Anteilnahme an den Kosten bereit ist und sich zu einem bestimmten Kostenersatz verpflichtet. Dagegen möchte ich aber Stellung nehmen; ich glaube aus verschiedenen Gründen das Recht, zu haben, zu behaupten, daß es nicht billig ist, wenn man der Stadt ein solches Opfer zumutet.

Die Großh. Regierung ist zunächst der Meinung, daß irgend ein Bedürfnis dafür nicht vorliege, daß man anstelle des kassierten Zeller Uebergangs eine Unterführung vornehme. Sie weist darauf hin, daß die Oststadt, und zwar am nördlichen Ende der Bahnsteige, eine Unterführung erhalte, die Unterführung im Zuge der Rheinstraße, von der ich vorhin sprach. Diese ist, wie schon bemerkt, um deswillen kein Ersatz, weil sie eben nur eine Unterführung für Karren und Fußgänger, nicht aber auch für eine Wagenpassage ist. Man kann also doch ganz gewiß durch den Hinweis auf diese Maßnahme nicht von einem vollständigen Ersatz sprechen.

Es kommt aber weiter noch Folgendes hinzu: Die Unterführung im Zuge der Rheinstraße ist ziemlich weit von der jetzigen Zellerstraße entfernt. Wenn ein Einwohner der Zellerstraße, um an den Bahnhof zu gelangen, den Weg durch die Unterführung im Zuge der Rheinstraße nehmen will, dann muß er also zunächst nach Norden hin den Weg zu dieser Unterführung unter die Füße nehmen, er muß diese sodann passieren, ebenso aber muß er auf der andern Seite gegen Süden eine gewisse Wegstrecke zurücklegen, um an den Bahnhof und von diesem weiter in die Stadt zurück zu gelangen!

Die Großh. Regierung führt sodann hinsichtlich der Bedürfnisfrage das weitere Argument gegen die Petition ins Feld, daß die neue Straßenüberführung südlich der Zellerstraße ja nur etwa hundert Meter von dem seitherigen Uebergang entfernt sei. Die Großh. Regierung wird mir gestatten, zu bemerken, daß sie sich hier etwas verrechnet hat; es ist keine gute Mathematik, die sie hier anwendet. Es ist nämlich tatsächlich nicht richtig, daß in diesem Falle nur eine Entfernung von hundert Meter in Betracht kommt. Man muß doch bedenken, daß, wenn ein Einwohner der Zellerstraße über den neuen Bahnübergang, der ja jetzt in der Erstellung begriffen ist, nach dem Bahnhof gelangen will, er dann nicht bloß etwa hundert Meter nach Süden zurückzulegen hat, um an die neue Bahnüberführung zu gelangen, er muß auch die Treppe hinauf, sodann die Brückenüberführung durchqueren (diese Entfernung hat er allerdings früher beim Zellerübergang auch gehabt), dann aber muß er auf der andern Seite die Treppe wieder herunter, und den Weg nach Norden zu an die Bahn zurückgehen; und dadurch kommen mindestens noch einmal hundert Meter hinzu; und zwei mal hundert Meter macht, wenigstens nach meiner Ansicht, nicht hundert Meter sondern zweihundert Meter, das wird gewiß von keiner Seite bestritten werden wollen. Es ist also tatsächlich die Entfernung, die hier in Betracht kommt, nicht bloß eine solche von etwa hundert sondern eine solche von etwa zweihundert Meter.

Die Großh. Regierung hat dann aber zum Schluß auch eine rechtliche Verpflichtung mit aller Entschiedenheit bestritten. Nun bin ich der Meinung, daß es für Jedermann, auch für eine Regierung, Verpflichtungen gibt, die sich nicht aus geschriebenen Gesetzen herleiten lassen, wie ganz gewiß in mehr als einem Falle auch von „Rechten" gesprochen werden darf, die nicht gerade in einem Gesetz formuliert sind, die nicht schon in irgend einem Paragraphen ihre Normierung gefunden haben. Ich gehe von der Ansicht aus, daß, wenn erhebliche Billigkeitsgründe vorliegen, eine Regierung sich nicht auf Gesetzesparagraphen versteifen sollte; so etwas macht sich nicht gut.

Die Großh. Regierung rekurriert hauptsächlich und mit großem Nachdruck auf die Staatsministerialentschließung im Enteignungsverfahren; sie meint, was sie zu leisten habe, sei gesetzlich oder wenigstens in einer Staatsministerialentschließung erschöpfend festgelegt, und darüber hinauszugehen habe sie keine Verpflichtung. Nun mag zunächst dahingestellt bleiben, ob die Frage der Entschädigung für den Wegfall des Zeller Uebergangs überhaupt im Enteignungsverfahren hätte verbeschieden werden können. Ich will auf diese Frage nicht näher eingehen. Ich meine aber, daß in jenem Verfahren gerade Diejenigen nicht beteiligt waren, um deren Interessen es sich jetzt in erster Linie handelt. Die zwei Partner im Enteignungsverfahren waren einerseits der Staat, vertreten durch die Großh. Regierung, andererseits die Stadt, die Stadt als juristische Persönlichkeit, die Stadt als Eigentümerin von gewissen Güterparzellen, deren Eigentum sie an den Staat, den Eisenbahnfiskus, abtreten

mußte, eine Abtretung, für die sie dann im Wege der Enteignung eine gewisse Vergütung zu beanspruchen hatte und in gewissem Umfang auch erhielt; aber die Besitzer der Häuser der Oststadt, die Einwohner der Oststadt, waren im Enteignungsverfahren nicht vertreten, sie haben gar keine Gelegenheit gehabt, ihre Interessen geltend zu machen, und man kann deshalb nicht, wie die Großh. Regierung es tut, sagen, daß durch die Staatsministerialentschließung die ganze Materie vollständig geregelt sei. Vom Standpunkte des formalen Rechtes aus mag sie geregelt erscheinen, geregelt erscheinen im Verhältnis der beteiligten „Partner", wie ich sie genannt habe, des Staates und der Stadt. Sie kann aber nicht als geregelt gelten im Hinblick auf die eigentlichen Interessenten, die, wie bereits bemerkt, im Enteignungsverfahren gar keine Stimme hatten und gar nicht zu Gehör kamen.

Und darum handelt es sich gerade ganz besonders. Wenn die Stadt jetztinterveniert, so tut sie es in erster Linie in der ihr durchaus zukommenden und berechtigten Vertretung der Interessen einer großen Anzahl von städtischen Mitbürgern, die in der Oststadt wohnen, sie ist also hier gewissermaßen Mandatarin jener Interessenten —, und diese kommen vor allem in Betracht, ihre Interessen sind zum Ausgangspunkt der Prüfung der kritischen und strittigen Frage zu nehmen.

Ich bin dem Herrn Berichterstatter sehr dankbar dafür, daß auch er schon, und zwar besonders nachdrücklich, den Gesichtspunkt hervorgehoben hat, daß die Notwendigkeit der Beseitigung des Zeller Ueberganges in erster Linie veranlaßt worden ist durch die Steigerung des Eisenbahnverkehrs, also durch ein Staats-, nicht durch ein Gemeindebedürfnis. Und da doch für die Beseitigung dieses Ueberganges ein staatliches Bedürfnis maßgebend ist, sollte auch die Konsequenz dahin gezogen werden, daß nicht der schuldige Staat („schuldig" in dem Sinne, wie ich es eben ausgeführt habe!) die Kosten auf die unschuldige Gemeinde abwälzt, sondern daß der schuldige Staat die Kosten trägt und nicht die Gemeinde zum Ersatz für Aufgaben des Staates heranzieht. Die Erschwerung der Verbindung zwischen der Ost- und der Weststadt war also mit andern Worten entstanden durch die Vergrößerung des Eisenbahnverkehrs; durch die Vergrößerung der Oststadt ist dieser Schaden nur fühlbarer geworden. Seine Entstehung aber verdankt er der Vergrößerung der Stadt auf der Ostseite nicht. Auch wenn die Oststadt nicht so angewachsen wäre, wie sie tatsächlich angewachsen ist, der Zeller Uebergang hätte aus verkehrs- und betriebstechnischen Gründen doch beseitigt werden müssen. Der Staat hat das Leben und Eigentum von Menschen auch dann zu respektieren, wenn es nur Wenige sind, die in Betracht kommen, und er hat auch den Schaden zu ersetzen, wenn nur Wenige verunglücken oder in ihrem Eigentum geschädigt werden. Der Staat also, vertreten durch die Regierung, ist es — ich wiederhole dies nochmals —, der die Kosten allein zu tragen hat, weil infolge des gesteigerten Eisenbahnverkehrs die Maßnahmen, wie wir sie beantragen, notwendig geworden sind.

Zum Schluß möchte ich darauf hinweisen, daß wir tatsächlich bereits ein Präjudiz dafür haben, daß in einem wie hier gelagerten Falle man der Stadtgemeinde billigerweise eine Partizipierung an den Kosten nicht zumuten darf. Es ist in den 90er Jahren in Offenburg der sog. Luisensteg erstellt worden, der auch notwendig geworden war infolge der Steigerung des Eisenbahnverkehrs und der dadurch hervorgerufenen Erschwerung der Verbindung zwischen Ost- und Weststadt. Obgleich nun damals Stadtrat und Bürgerausschuß bereits die Genehmigung dazu erteilt hatten, daß die Stadt diesen Luisensteg jedenfalls zum größten Teil auf ihre Kosten nehme, hat der Landtag die ganze Kostenlast auf die Staatskasse abgeschoben, ausgehend von dem durchaus berechtigten Standpunkt, daß es unbillig wäre, der Gemeinde etwas aufzubürden, was ihr vom Standpunkt des Rechts und der Gerechtigkeit nicht aufgebürdet werden kann. Ich wünsche deshalb nur, daß derselbe Standpunkt, und zwar aus ganz demselben Grunde, den man bei der Behandlung der Kostentragung hinsichtlich des Luisenstegs hat gelten lassen, auch jetzt nicht verlassen wird, und ich bitte die Großh. Regierung nachdrücklichst, daß sie der Petition entgegenkommt und der Stadt keine weiteren Kosten aufbürdet, sondern diese durchaus notwendige Unterführung an Stelle des Zeller Ueberganges ausschließlich auf die Staatskasse übernimmt.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr **von Marschall:** Es ist klar, daß jede Beseitigung eines schienengleichen Ueberganges und der Ersatz desselben durch eine Ueberführung oder Unterführung für das beteiligte Publikum gewisse Unzuträglichkeiten im Gefolge hat und in liebgewordene Gewohnheiten einschneidet. Auch hier haben wir wieder die Vorzüge der Unterführung gegenüber der Ueberführung abwägen hören, und es wurde gleichsam der Eisenbahnverwaltung zum Vorwurf gemacht, daß sie an Stellen, wo sie früher für eine Unterführung eingetreten war, nunmehr auf eine Ueberführung gedrungen hat. Es handelte sich hier um Anschauungen, die die Eisenbahnverwaltung im Jahre 1899 hatte. Seitdem haben sich aber einmal die Verhältnisse vielfach geändert; außerdem sind auch weitere Erfahrungen gemacht worden, und man wird doch gewiß nicht von der Eisenbahnverwaltung verlangen können, daß sie, einfach nur um auf einem früheren Standpunkt stehen zu bleiben, gemachte Erfahrungen einfach unberücksichtigt läßt.

Im großen und ganzen habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß, wenn schienengleiche Uebergänge durch Unterführungen ersetzt wurden, sehr häufig Klagen hervorgetreten sind über die Nachteile, die diese Unterführungen im Gefolge hatten, währenddem die Klagen, die bezüglich einer Ueberführung nach Vollendung derselben geltend gemacht worden sind, nur sehr geringfügig und selten waren. Ich glaube, in dieser Beziehung auf die Ausführungen verweisen zu dürfen, die der Herr Abg. Hergt in der vorgestrigen Sitzung gemacht hat, und denen ich mich durchaus anschließen muß.

Es werden überhaupt die Nachteile und Unbequemlichkeiten, die bei dem Ersatz eines schienengleichen Ueberganges durch eine Ueberführung oder Unterführung für die Beteiligten erwachsen, nach meiner Ansicht vielfach zu hoch angeschlagen. Es wird niemals genügend in Rücksicht gezogen, welche Unannehmlichkeiten jeder schienengleiche Uebergang für die Beteiligten bringt, so insbesondere, daß die Passanten, namentlich wenn die Bahn außerordentlich stark mit Zügen belegt ist, an den Uebergängen oft warten müssen und dadurch viel kostbare Zeit verlieren. Es sollte nicht vergessen werden, daß die Unbequemlichkeit, die mit dem kleinen Umweg verbunden ist, weitaus überwogen wird durch die größere Annehmlichkeit, daß einem das Warten an den geschlossenen Barrieren erspart bleibt, daß man zu jeder Zeit den Uebergang benützen kann.

Ich halte es für ganz falsch, daß man immer von einer „Beseitigung" von Uebergängen spricht, daß man hier z. B. immer sagt, der Zeller Uebergang werde „beseitigt". Er wird nicht beseitigt, sondern nur ersetzt,

und zwar durch eine Ueberführung, die einerseits keine große Steigung aufweist und andererseits auch keinen großen Umweg im Gefolge hat. Es handelt sich im ganzen, wenn ich mich hier ohne weitere Prüfung den Darlegungen des Herrn Abg. Muser anschließe, nur um einen Umweg von 200 Metern. Der Herr Abg. Muser hat aber von Treppen gesprochen, die erstiegen werden müssen Das ist indes nicht der Fall, man hat bei diesem Uebergang keine Treppen zu ersteigen; man geht in mäßiger Steigung hinauf und ebenso wieder hinunter. Die Eisenbahnverwaltung hat sich indes bereit erklärt, hier auch noch in die Erstellung einer Unterführung für Fußgänger, jedoch nur für Fußgänger, zu willigen, sofern die Stadtverwaltung geneigt ist, sich an den dadurch erwachsenden Kosten zu beteiligen, und auf letzterem Standpunkt muß sie stehen bleiben, denn sie glaubt, daß dem Bedürfnis schon durch die Ueberführung in der Nähe der Zellerstraße im wesentlichen genügt ist.

Der Herr Abg. Muser hat auf die Staatsministerialentschließung abgehoben, die im Enteignungsverfahren ergangen ist, und hat nach meiner Ansicht die Bedeutung derselben viel zu gering angeschlagen. Man muß berücksichtigen, in welcher Weise und nach wie gründlicher Prüfung nach Maßgabe des Enteignungsgesetzes eine solche Staatsministerialentschließung zustande kommt, und man darf wahrlich diese Entscheidung der höchsten Staatsbehörde, die erst nach gründlicher Untersuchung aller in Betracht kommenden Verhältnisse, insbesondere der Ansprüche der einzelnen Beteiligten, ergeht, nicht unterschätzen, sondern muß ihr Ansehen hochhalten.

Der Herr Abg. Muser ist auch darauf eingegangen, wie schwer die Stadt dadurch geschädigt worden sei, daß ein Teil ihrer Anlagen auf der Ostseite durch den Bahnbau in Anspruch genommen wurde. Ich muß demgegenüber erklären, daß die Entschädigung, die die Stadt dafür erhielt, doch reichlich bemessen war. Ich muß aber auch anerkennen und sehe mich veranlaßt, dies hier ausdrücklich zu erklären, daß die Stadt das ihr zugegangene Kapital in der allerzweckmäßigsten Weise verwendet hat. Als ich neulich den neuen Güterbahnhof in Offenburg besichtigte, habe ich auch Anlaß genommen, mir die neuen Anlagen anzusehen, und ich muß gestehen, die Anlagen, die sich jetzt um Offenburg herumziehen, sind weit schöner, als es die Anlagen waren, die dem Bahnbau leider — ich bekenne das — zum Opfer fallen mußten; aber doch nur zumteil zum Opfer fallen mußten, denn ein schöner, schattiger Weg geht noch um die ganze Stadt herum, auch noch an der Stelle, wo der Bahnbau ziemlich tief einschneiden mußte.

Ich glaube, die Großh. Regierung ist also nach allen Richtungen hin, so weit es die Interessen der Allgemeinheit gestatten, den Interessen der Stadt Offenburg entgegengekommen. Sie gibt sich der Hoffnung hin, daß es auch bezüglich der Unterführung an dem Zeller Uebergang gelingen möge, zu einem Abkommen mit der Stadt zu gelangen. Die Großh. Regierung ist überzeugt, daß, wenn einmal die neuen Verbindungswege einige Zeit in Benützung gewesen sind, die Stadt Offenburg mit dem neuen Zustand sich vollständig abfinden wird.

Abg. Geck (Soz.): Die Opfer, die speziell die Stadt Offenburg zu bringen hat, hat der Herr Abg. Muser Ihnen bereits einandergesetzt.

Wir haben es hier mit einer Ausdehnung der Anlagen zu tun, die den Bahnhof Offenburg, was die Längendimensionen anbelangt, wohl zu den größten des Landes macht. Das ursprüngliche Projekt ist aber auch in seinem Kostenanschlag in die Höhe gegangen. Wir genehmigen heute den Teilbetrag von über vier Millionen. Die Regierung hat uns ausgerechnet, daß nach dem jetzigen Stand der Dinge schon etwa 20 Millionen für den Ausbau nach dem vorliegenden Plane zu erwarten sind. Es ist fraglich, ob dieses Projekt überhaupt als ein Definitivum zu betrachten ist. Denn es sagen uns ja die Herren von der Technik, daß insbesondere die Gestaltung der Ausfahrt, insbesondere der Kurve im Süden der Stadt, nur provisorisch sei, und daß vielleicht schon im Verlauf eines Dezenniums hier wieder eine andere definitive Regelung dann (wie sie vor 8 oder 10 Jahren im ersten Plane vorgesehen war) nötig werden könnte.

Ich begreife deshalb nicht, daß man bei diesem Stand der Dinge an der südlichen Ausfahrt der Stadt auch nicht gleich den sogenannten „schienengleichen" Uebergang — um diesen merkwürdigen Ausdruck zu gebrauchen — beseitigt hat, der an einer Stelle liegt, die, wie Alle überzeugt sind, die die Sache kennen, zu den gefährlichsten Punkten auf dem ganzen badischen Eisenbahngebiet gehört. Dort verläßt nämlich die Bahn einen tiefen Einschnitt in der Kurve, und es ist wiederholt nur dem Zufall zu verdanken gewesen, daß nicht große Unglücksfälle sich dort ereignet haben, weil es für den Bahnwärter unmöglich ist, das Herannahen des Zuges auf genügende Entfernung schon zu beachten. Es wäre also, wenn man dem Prinzip der Beseitigung solcher Uebergänge auf Schienenhöhe gerecht werden will, hier das Notwendigste gewesen, diesen unglückseligen Uebergang wegzuschaffen. Das geschieht aber leider nicht, obgleich die Lösung technisch gar keine Schwierigkeiten bietet.

Die Folge dieses Uebergangs ist, daß die Einwohnerschaft des südwestlichen Stadtteils in hohem Maße belästigt wird durch Signale, welche die Lokomotiven der Züge hier abgeben müssen. Tag und Nacht, in jeder Viertelstunde ertönen dort Alarmsignale der Lokomotiven um entweder den Bahnwärter zu warnen oder der Station ein Zeichen zu geben, daß ein Zug unmittelbar vor dem Semaphor sich befindet und Einlaß begehrt. Diese Ruhestörung ist auf die Dauer nicht mehr auszuhalten, und die Großh. Regierung muß gewärtig sein, daß demnächst durch eine Petition oder auf dem Weg der Klage Abhilfe gesucht wird. Es gibt hier keine Nachtruhe mehr für einen Teil der Einwohnerschaft. Wenn nachts ein betrunkener Mann auf der Straße zu viel Spektakel macht, oder morgens ein Metzgerjunge zu laut pfeift, straft ihn die Polizei.

Es könnte hier zunächst vielleicht dadurch Besserung eintreten, daß man sich entschließt, die Semaphore vor die Stadt hinauszustellen. Auch das wäre schließlich gar nicht nötig. Der Signaldienst ist jetzt derart ausgebildet, daß man mittelst Telephon und Telegraph die Bahnwärter gut auf dem Laufenden hält.

Die Erweiterung der Kurve, welche mit großen Kosten verknüpft ist und in bestehende alte Zustände sehr eingegriffen hat, soll nur einem Provisorium dienen.

Der Herr Abg. Muser hat auch erwähnt, daß bei der Konstruktion der beiden Brücken innerhalb des Stadtgebiets der Aesthetik zu wenig Rechnung getragen worden sei. Und wenn unser bekannter Volksschriftsteller, der verehrte Stadtpfarrer Dr. Hansjakob in Freiburg, früher schon in seinen Schriften über die Beeinträchtigung des landschaftlichen Reizes durch die modernen Brückenformen gewiß ein wahres Wort ausgesprochen hat, so muß dies hier umsomehr gelten, als es sich um Bauwerke innerhalb einer Stadt handelt. Ich meine, man hätte mit einem geringen Mehraufwand diesem eisernen Bauwerk in der Stadt eine wenigstens geschmackvollere Ausgestaltung geben können Wie anders wirkt das Zeichen auf uns ein, wenn wir fahren und die beiden großen Ueberführungen nördlich der Stadt

in ihrer hübschen Lienienführung damit vergleichen. Warum hat man in der Stadt diese langweiligen Halbfischbäuche genommen, die dorthin passen, wie der Pontius ins Credo? Jene beiden großen Brücken, die den Verkehr mit den Ortschaften nördlich Offenburgs vermitteln sollen, kosten alle beide zusammen nahezu eine Million; sie sind gebaut worden auf Betreiben der ländlichen Bevölkerung. Unser früherer Kollege Wacker, der ein geborener Bohlsbacher ist, soll ein Hauptverdienst daran haben, daß speziell die Landbevölkerung mit einer solchen Brücke beglückt worden ist. Wenn man also den ländlichen Gemeinden in dieser Weise entgegengekommen ist, so hätte man erwarten sollen, daß auch der Stadt Offenburg gegenüber eine größere Rücksicht genommen würde.

Wir behandeln gegenwärtig das Ortsstraßengesetz und finden darin jene ganz begrüßenswerte Bestimmung, daß bei Anlegung von Straßen, bei der Konstruktion neuer Wege und Verkehrsmittel, auch der Aesthetik mehr Rücksicht gewidmet werden soll, daß man insbesondere landschaftliche Bilder nicht beleidigen, sogar landschaftliche Reize durch Neubauten schaffen solle. Das möchte ich der technischen Behörde des Staates sehr ans Herz legen, wenn sie solche Brücken innerhalb einer Stadt oder an landschaftlich schönen Stellen errichtet. Ich halte es nicht für ausgeschlossen, daß diese Eisenbahnbrücken ohne große Kosten noch verbessert werden, daß man unabhängig von der konstruktiven Form der Brücke noch irgend welches Dekorative an denselben anbringen kann.

Ein Teil unserer Abgeordneten könnte genötigt sein, gegen die Forderung von 4 Millionen zu stimmen, wenn er der Auffassung beitritt, die wir heute in einem Organ der Zentrumspartei vorfinden. Ich bin sehr erstaunt, daß aus der Mitte des Zentrums heraus Widerspruch erhoben wird gegen die Erweiterungen der Stadtbahnhöfe Badens und daß in Zentrumskreisen direkt behauptet wird, daß die Großh. Regierung gewissermaßen das Geld für solche Bahnbauten zum Fenster hinauswerfe. Diesen Standpunkt vertritt der in Heidelberg erscheinende „Pfälzer Bote" (Lachen im Zentrum), der in der Nummer vom 11. Juni über diese Bahnhofsprojekte ein Urteil fällt, das wir uns, glaube ich, nicht gefallen lassen dürfen. Es ist nicht anzunehmen, daß der Artikel von irgend einem Herrn Kollegen geschrieben ist, denn er ist in der Tat so verlogen in seinem Inhalt (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten) und zugleich so idiotenhaft geschrieben, daß ich im innersten Grunde meines Herzens dem Gedanken widerstrebe, irgend einen der Herren Kollegen von der Zentrumspartei dafür verantwortlich zu machen. Die Stelle in dem Artikel lautet: „Die großen Bahnhöfe verschlingen riesige Millionen; diejenigen aber, die nebendraußen sitzen, bitten vergeblich um Bahnanschlüsse. Solch' kleine Bahn kostet vielleicht einmal nicht soviel wie die elektrische Anlage eines einzigen großen Bahnhofs, d. h. einige 100000 M.; allein vergeblich gehen die Interessenten seit Jahren den Landtag an, alles umsonst; die Regierung hat nur für die großen Städte und für deren Bahnhöfe Sinn, das platte Land fällt einfach aus! In den Städten herrscht der Großblock, auf dem Lande wählt man Zentrum oder konservativ, wie könnte da die Regierung des Freiherrn von Dusch schwanken." (Abg. Kolb: Blödsinn!)

Sie sehen, hier ist die Auffassung vertreten, daß das platte Land, das durch das Zentrum vertreten sei, in der badischen Eisenbahnpolitik überhaupt vollständig beiseite gestellt werde, und daß nur da, wo der Block Trumpf ist, Millionen und Millionen für den Eisenbahnbau hinausgeworfen werden, daß also, eigentlich die ganze badische Eisenbahnpolitik eine Blockpolitik im eigentlichen Sinne des Wortes wäre (Lachen). Das liest sich in einem Artikel, welcher die Tätigkeit der neunmonatlichen Tagung unseres Landtags in folgende Worte zusammenfaßt: „Geschenke an Beamte und Metzger und Belastung des Restes unseres Volkes!"

Ich erinnere Sie daran, daß wir vor ungefähr 14 Tagen eine Petition der Landgemeinde Steinach (Kinzigtal) behandelten, die gegen ein Projekt der Regierung bezüglich der Erbauung des zweiten Gleises für die Kinzigtalbahn gerichtet war. Die Petenten verlangten, daß keine Ueberführung, sondern eine Unterführung errichtet werden sollte, damit die Zugtiere nicht mit dem Uebersteigen des Bahnkörpers belastet würden. Dieser Petition wurde stattgegeben, obwohl es sich um 500000 M. mehr handelte, als die Gr. Regierung in ihrem ursprünglichen Plan für jene kurze Strecke eingestellt hatte. Bei uns in Offenburg handelt es sich aber demgegenüber um eine Bagatelle, um 60000 M., welche die Regierung ja auch schließlich gewähren will, aber unter der Bedingung, daß die Stadtgemeinde ein Drittel davon übernimmt. Also hier bei einem Wunsche, der seit Jahrzehnten in der ganzen Eisenbahnfrage eine Hauptrolle gespielt hat, kargt die Regierung um 60000 M. Dabei handelt es sich um ein Versprechen, das in einem Schreiben der Großh. Bahnbauinspektion II vom 27. März 1899 wörtlich wie folgt gegeben war: „In der Verlängerung der Zellerstraße wird eine Unterführung von 2,5 m lichter Weite mit Treppenaufgängen hergestellt, welche ausschließlich dem Fußgängerverkehr dient. Eine Benützung durch Handkarren ist ausgeschlossen, da zur Anlage entsprechend flacher Rampen der nötige Raum fehlt." Ein schriftliches Versprechen! Es ist also offenbar unbillig, die Stadt Offenburg zur Erfüllung dieses Versprechens noch weiter belasten zu wollen, nachdem man ihr schon soviel zugemutet hat. Der Stadt Offenburg wird es schwer fallen, dieses Drittel von 20000 M. zu bezahlen in einem Augenblick, wo sie durch diesen Bahnumbau und die damit zusammenhängende Vermehrung der Bevölkerung genötigt ist, Schul- und andere Gebäude zu errichten. Man hätte also diesen letzten und kleinen Wunsch der Stadt Offenburg wohl noch erfüllen können!

Darüber, ob die Unterführung technisch hübsch ist oder nicht, will ich nicht streiten. Nach meiner Auffassung wäre dort eine Ueberführung, ein Steg, die einzig richtige Lösung gewesen. Darauf wäre es aber den Offenburgern gar nicht angekommen; so oder so, wenn sie nur in der geraden Richtung von dem großen Umweg befreit worden wären. Es wird ja so wie so viel getadelt, daß man bei diesem Umbau viel mehr hätte sparen können. Auch ist im „Ortenauer Boten" darauf hingewiesen — das kennt der Herr Kollege Hergt wahrscheinlich am besten —, daß man der bauleitenden Behörde den Vorwurf gemacht habe, besondere Interessen begünstigt zu haben. Es ist mit glatten Worten in einem Artikel des genannten Blattes (was ich nicht behaupte und auch nicht unterschreibe) darauf hingewiesen, daß nur mit Rücksicht auf das katholische Vereinshaus Union die Ueberführung an die jetzige Stelle gelegt worden sei, wo dann der Verkehr direkt in das katholische Vereinshaus gehe. (Zuruf des Abg. Dr. Zehnter.) Das steht in dem „Ortenauer Boten", im Amtsblatt. Der Mitarbeiter des „Pfälzer Boten" würde jedenfalls, Herr Kollege Dr. Zehnter, wenn die Sache umgekehrt läge, in einem ähnlichen Artikel des „Pfälzer Boten" auch solche Dinge mit verwertet haben. (Zuruf aus dem Zentrum.)

Ich schließe damit, daß ich sage, ich halte meine Auffassung aufrecht, die bekanntlich dahin gegangen ist: Es war ein Fehler, daß man die Führung der Eisenbahn durch die Stadt beibehielt und

den richtigen Zeitpunkt verpaßte, die Bahn an der Westseite der Stadt vorbeizuführen (Sehr richtig!). Die Herren von der Generaldirektion haben damals erklärt, das käme zu teuer, das koste wohl 20 Millionen Mark statt der 14 und 15 MillionenMark, von denen man damals gesprochen hat. Nun, die 20 Millionen Mark sind heute schon erreicht, sie werden auch noch auf 25 hinaufsteigen. Ich glaube, die Zukunft wird mir recht geben. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Baudirektor **Wasmer**: Ich will nur eine ganz kurze Bemerkung machen auf die Ausführungen des Herrn Abg. Geck, die sehr viel Tadel enthalten haben bezüglich der Brücken, die in der Stadt Offenburg über den Einschnitt im Zuge der Zellerstraße und der Schulstraße errichtet wurden. Auch der Herr Abg. Muser hat die Sache berührt. Ich hätte aber doch keine Veranlassung genommen, zu erwidern, wenn insbesondere nicht auch abgehoben worden wäre, daß die Brücken, die zwischen Windschläg und Offenburg als Ortsverbindungswege zwischen Gemeinden errichtet worden sind, wesentlich hübscher und besser ausgestaltet worden seien wie die in der Stadt. Das ist nicht richtig. Die Generaldirektion hat in beiden Fällen versucht, das Beste zu machen. Daß die Brücken für die Gemeinden außerhalb der Stadt Offenburg mehr den Gefallen der beiden Herren Abgeordneten gefunden haben, das freut uns ja sehr; aber die gleiche Absicht lag bei uns auch für die Brücke in der Stadt vor. Die Verhältnisse lagen eben verschieden. Eine große Brücke mit mehreren Oeffnungen läßt sich in viel gefälligeren Formen gestalten als eine kurze Brücke über eine Oeffnung. Da bleibt nur übrig ein gerader Träger oder ein Halbparadeträger; man kann da nicht die Kettenbrückenform, die Bogenform nachahmen wie bei großen Brücken. Es ist geschehen, was geschehen konnte, und solche Brücken — Sie mögen hingehen, wo sie wollen —, die über eine Oeffnung hinübergehen, genügen nie allen ästhetischen Ansprüchen. Es ist gemacht worden, was zu machen war, und ich glaube nicht, daß durch die anderen Vorschläge, Anbringung von Portalen usw., eine schönere Lösung gefunden werden könnte.

Betriebsdirektor **Engler**: Zu den Ausführungen des Herrn Abg. Geck, soweit sie sich auf die zahlreichen Signale beziehen, die am oberen Ausgang des Bahnhofs Offenburg durch die Züge gegeben werden, möchte ich noch bemerken, daß, soweit ich die Sache übersehen kann, diese Signale wohl hauptsächlich daher rühren, daß zur Zeit noch die Züge der Schwarzwaldbahn nur bis vor die Station Offenburg auf zwei Gleisen fahren können; sie müssen von dort ein gemeinschaftliches Gleis innerhalb der Station benützen, und wenn ein Zug ausfährt, muß eben der einfahrende Zug halten, und ein vor der Stadt haltender Zug muß Signal geben, um sich bemerkbar zu machen. Das ist allgemeine Bestimmung der deutschen Fahrdienstvorschriften.

Solange diese Eingleisigkeit in der Station Offenburg noch besteht, wird das Halten noch häufig vorkommen, insbesondere auch deshalb, weil auch noch nicht die ganze Strecke vom Ende des Bahnhofs Offenburg bis nach Hausach zweigleisig ist, und deßhalb auch noch mit unregelmäßigerem Eintreffen der Züge von der Station Offenburg gerechnet werden muß.

Diese Eingleisigkeit der Schwarzwaldbahn innerhalb der Station Offenburg wird aber mit weiterem Fortschreiten des Umbaues des Bahnhofs Offenburg beseitigt, und dann werden auch die vielen Signale wegfallen. Daß das viele Signalgeben mit dem Wegübergange dort im Zusammenhang steht, glaube ich nicht annehmen zu sollen. Der Schrankenwärter dieses Uebergangs wird durch besondere elektrische Signale darauf aufmerksam gemacht, daß ein Zug sich nähert, und ist dadurch in die Lage versetzt, seine Schranken rechtzeitig zu schließen. Es ist also die Sache gar nicht ungünstig, auch wenn vom Wegübergang aus der Zug wegen der Kurve und des Bahneinschnitts nicht so frühzeitig beobachtet werden kann.

Es wird aber hinsichtlich der beanstandeten Signale vollends Wandel geschaffen, sobald der Bahnhof in seinem Umbau weiter fortgeschritten ist.

Abg. **Hergt** (Ztr.): Es wäre bei der amtlichen Stellung, in der ich mich beim Bahnhofneubau Offenburg befinde, eigentlich kein zwingender Anlaß vorhanden, mich hier zu äußern. Allein, wie Ihnen bekannt ist durch eine im Hause verteilte Druckschrift der Interessenten einer weiteren Verbindung an der Zellerstraße, bin ich von diesen Interessenten besonders aufgefordert worden, auch zu der Sache zu sprechen, und zwar mit der Bemerkung, ich solle bei der Gelegenheit meine Amtstoga ausziehen. Ich glaube, es wird konstatiert werden können, daß ich mich zur Zeit nicht in der Amtstoga befinde. (Heiterkeit). Außerdem aber bin ich — ob absichtlich oder nicht, will ich nicht untersuchen — von zwei Herren Vorrednern einigermaßen gereizt worden, und ich beabsichtige nicht, einer Erwiderung aus dem Wege zu gehen.

Ich will von vornherein, um jedes Mißverstehen meiner Aeußerungen zu verhindern, erklären, daß ich von jeher, so lange ich die Ehre habe, in Offenburg die Bauleitung des Bahnhofumbaues zu führen — es ist seit dem Jahre 1903 —, stets bei sich ergebender Gelegenheit mich dafür ausgesprochen habe, daß dem Wunsche der Stadt Offenburg nach einer weiteren Verbindung für Fußgänger im Zuge der Zellerstraße entsprochen werden möge. Ich habe in diesem Sinne auch in der Budgetkommission gesprochen, und wenn der Herr Abg. Muser in seiner Rede zu einem anderen Schlusse gekommen wäre, den ich eigentlich bei ihm vermutet habe, wenn er nämlich den Antrag gestellt hätte, daß die Großh. Regierung die Kosten für diese Verbindung, die ja nun glücklicherweise, wie ich glaube, in Aussicht steht, ganz übernehmen solle, so hätte ich auch für diesen Antrag gestimmt.

Nun sind aber in den Aeußerungen des Herrn Kollegen Muser und auch des Herrn Kollegen Geck verschiedene Irrtümer über die Sachlage vorgekommen, die ich hier nicht unwidersprochen lassen darf.

Zunächst muß ich hervorheben, daß die Zusage, auf die die beiden Herren hingewiesen haben, welche mein Amtsvorgänger, selbstverständlich im Auftrage der Großh. Generaldirektion, der Stadt Offenburg im Jahre 1899 gemacht hat und die dahin ging, daß im Zuge der Zellerstraße eine Personenunterführung von $2^1/_2$ m lichter Weite erstellt werden solle, ein Teil einer gütlichen Vereinbarung mit der Stadt Offenburg war. Wenn die Stadt Offenburg diese gütliche Vereinbarung, die von der Eisenbahn-Verwaltung erstrebt wurde, um die Durchführung des Enteignungsverfahrens zu vermeiden, aufrecht erhalten hätte, so wäre gar kein Zweifel gewesen, daß diese Unterführung auch so ausgeführt worden wäre, wie sie damals zugesagt war. Dabei muß ich bemerken, daß damals die Ueberführung der Fahrstraße, wie der Herr Kollege Muser schon erwähnt hat, eine ziemliche Strecke weiter südlich projektiert war. Ich glaube, es waren nicht 60 m, wie Herr Muser meint, sondern etwa 75 m, also nahezu 200 m Entfernung von der Zellerstraße, und mit Rücksicht auf diese Entfernung hauptsächlich hat, soviel mir die Sachlage bekannt ist, damals wohl die

Eisenbahnverwaltung sich bereit erklärt, noch eine Personenunterführung bei der Zellerstraße —, übrigens nur in dem sehr bescheidenen Maße von 2,6 m lichter Weite, auszuführen. Die Stadt Offenburg hat aber jene Vereinbarung nachträglich wieder abgelehnt und dadurch gewissermaßen für die Eisenbahnverwaltung wieder vollständig tabula rasa geschaffen, worauf das Projekt vollständig umgearbeitet wurde. Man ging nun darauf aus, die Straßenüberführung möglichst nahe an den Zellerübergang heranzubringen, um dadurch die Personenunterführung entbehrlich zu machen. Das ist für die Eisenbahnverwaltung mit erheblichen Mehrkosten verbunden gewesen. Sie hat also in diesen Mehrkosten schon einen Teil jener Zusage miterfüllt. Aber soweit ich die Sache beurteilen kann, hatte die Stadt Offenburg selbst die Eisenbahnverwaltung von der Einlösung jener Zusage befreit.

Wenn der Herr Kollege Muser die Eisenbahnverwaltung oder deren Beamte, die in der Sache zu tun hatten, als schlechte Mathematiker bezeichnet hat, weil sie nur von einer Verschiebung von 100 m sprechen, so ist das denn doch ein Irrtum von ihm gewesen. Die Entfernung der Brücke vom jetzigen Straßenübergange mißt tatsächlich 104 m. Der Umweg, der gemacht werden muß gegenüber dem bisherigen Wege, also die Mehrlänge beträgt 152 m und nicht 200 m, wie der Herr Kollege Muser gemeint hat, da man selbstverständlich von der doppelten Länge der Entfernung den Weg abziehen muß, den jetzt die Passanten über den Straßenübergang zurückzulegen haben. Ich hoffe, daß das von den Herren zugegeben worden wird.

Dann hat der Herr Kollege Muser gemeint, die Aufhebung des Ueberganges bei der Güterhalle sei veranlaßt worden durch die Einführung der Schwarzwaldbahn. Auch da glaube ich, ist der Herr Kollege nicht richtig orientiert, denn dieser Uebergang ist schon beseitigt worden bei der Verlegung der Güterhalle von der Ost- auf die Westseite, und als Ersatz für diesen Uebergang ist seinerzeit die jetzt noch im Eigentume der Eisenbahnverwaltung stehende Rammersweierstraße hergestellt worden.

Der Herr Kollege Muser hat sodann hingewiesen auf die zwei großen Brücken, die im Interesse der Landgemeinden hergestellt worden seien. Ich nehme ja nicht an — es ist, glaube ich, auch besonders betont worden —, daß die Landgemeinden nun darum von der Stadt Offenburg beneidet werden. Aber es ist ein Irrtum, wenn man sagt, daß diese Brücken lediglich im Interesse dieser Landgemeinden erstellt worden seien. Der Verkehr dieser Landgemeinden geht doch in der Hauptsache nach der Stadt Offenburg. Die Stadt Offenburg hatte also auch ein wesentliches Interesse daran, daß diese Brücken hergestellt wurden, sie gewinnt dadurch einen besseren Verkehr mit diesen Landgemeinden. Denn darüber kann kein Zweifel bestehen, daß der Verkehr zwischen den östlich gelegenen Gemeinden und der Stadt Offenburg durch die Beseitigung dieser Wegübergänge und Ersatz derselben durch Brücken durchaus nicht etwa verschlimmert, sondern im Gegenteil wesentlich verbessert worden ist. Wenn man an einer so stark befahrenen Bahnlinie, wie der zwischen Appenweier und Offenburg, einen Wegübergang in Schienenhöhe beseitigt, so bedeutet das jedesmal einen großen Gewinn für alle diejenigen, die den Weg benützen müssen. Denn durch die notgedrungen sehr häufige und oft lange dauernde Schließung der Uebergänge geht den Passanten sehr viel Zeit verloren, und Zeit ist Geld.

Es ist sodann von dem Verluste der städtischen Anlagen gesprochen worden, und ich habe hier wieder gehört, was ich schon so oft geschrieben und gesprochen in Offenburg vernommen habe, daß die Stadt damit, daß sie einen Teil der Allee, die längs des Bahneinschnittes hinging, abtreten mußte, allzu große Opfer gebracht habe. Aber das wird mir doch Niemand in Abrede stellen können, daß dasjenige, was die Stadt für den Geldbetrag, den sie als Entschädigung von der Eisenbahnverwaltung bekommen hat, nun hat herstellen können, etwas ganz Anderes und viel Schöneres ist als dasjenige, was jener weggefallene Teil der Anlagen früher war. Es kam besonders eine Allee mit vier Reihen Bäumen ist Betracht. Es ist von einer Reihe von Sachverständigen seinerzeit zugegeben worden, daß diese Bäume überhaupt nicht mehr lange lebensfähig waren, daß sie in kurzer Zeit doch hätten entfernt werden müssen, und nachdem wegen der Bahnerweiterung zwei Reihen dieser Bäume beseitigt werden mußten und gefallen waren, hat die Stadt selbst beschlossen, auch die zwei anderen Reihen zu beseitigen, weil sie der Gegend nicht mehr zur Zierde hätten gereichen können. Nun, aus dem übrig gebliebenen Teil der Anlage ist noch ein sehr schöner Spaziergang geworden und er hat durch die Erweiterung des Einschnittes nicht verloren, sondern gewonnen: Die Anlagen, die jetzt dort geschaffen werden, sind freier, luftiger, angenehmer zu begehen, und sie werden es immer mehr werden, je mehr die dort hergestellten sehr hübschen Pflanzungen in ihrem Wachstum vorangeschritten sein werden. Aber derjenige Teil der Anlagen, der nun neuerdings auf der südlichen Seite der Stadt hinzugekommen ist und den die Stadt wohl noch nicht so bald hätte herstellen können, wenn sie nicht in die Lage gekommen wäre, die von der Eisenbahnverwaltung erhaltene sehr erhebliche Entschädigungssumme dafür aufwenden zu können, jener Teil ist nun ein wirkliches Prachtstück der Gartenkunst geworden (Zuruf des Abg. Geck), zur Ehre der Stadt und aller Beteiligten, besonders der Stadtgärtnerei, sei es gesagt. (Erneuter Zuruf des Abg. Geck.) Der Gewinn dieser schönen Anlage ist, wenn auch kein Verdienst der Eisenbahnverwaltung, so doch eine Folge ihres Unternehmens, und das sollte man doch auch nicht ganz außer Acht lassen.

Es ist nun von dem Herrn Kollegen Muser und wohl auch von dem Herrn Kollegen Geck, ich glaube unter Adressierung an meine Person, von „Geschmacklosigkeit" geredet worden, mit der die Brückenbauten über den Bahneinschnitt ausgeführt und dadurch die Wilhelmstraße und die Anlagen verunziert worden seien. Ich kenne diese Geschmacksäußerungen in Offenburg, sie sollen hauptsächlich von einem Herrn herrühren, den man für besonders kunstverständig hält. Aber das sind eben auch Geschmackssachen (Zuruf des Abg. Geck), und wo nun bei Beurteilung der Brücken die Geschmacklosigkeit liegt, das zu beurteilen, wird wohl Jedem freistehen. Nach meiner Ansicht ist es ein ganz verfehltes Urteil, zu sagen, daß diese Brücken in ihrer Form geschmacklos seien. Wenn Sie sich vergegenwärtigen, wie die vorher hier stehenden Brücken ausgesehen haben, und wenn Sie das Bild jener Brücken neben dem der jetzigen betrachten, so werden Sie doch wohl nicht in Abrede stellen können, daß eine wesentliche Verschönerung eingetreten ist.

Der Herr Kollege Geck hat sich besonders auch über die statische Form der Träger aufgehalten. Ich mache ihn aber doch darauf aufmerksam, und er wird das auch zugeben, ohne daß ich es ihm des Näheren erkläre, daß man nicht jede statische Form an jeder Baustelle anwenden kann. Es wäre ja ein Unding, wenn man die Form der Brücken, wie sie für die Ueberführungen zwischen Windschläg und Offenburg angewendet worden ist, auch auf die Verhältnisse über den Einschnitt hätte anwenden wollen. Es ist früher in Offenburg gesagt worden, man hätte Bogenbrücken hinstellen sollen. Ja,

wenn man Bogenbrücken hätte bauen wollen (die allerdings in ihrer Form hübscher gewesen wären), so hätte man entweder die Bahn um das Maß des Bogenpfeilers senken oder die Straßen um ebensoviel heben müssen, man hätte der Stadt Offenburg zumuten müssen, etwa einen Meter hohe Erhebungen in zwei ihrer Hauptstraßen zu dulden. Wenn man diesen Weg gewählt hätte, dann hätte man mit einigem Recht von Verunzierung und außerdem davon sprechen können, daß hier eine Verkehrsstörung, ein Verkehrshindernis für die Stadt geschaffen worden wäre. Die Stadt Offenburg mußte doch großes Gewicht darauf legen, daß die Straßen, die über den Einschnitt führen, in ihrem Niveau nicht geändert werden, daß der Verkehr über die Brücken in keiner Weise erschwert werde; es war also sehr im Interesse der Stadt Offenburg, daß man so, wie geschehen ist, gebaut hat, besonders da man die Brücken gegenüber den früheren auch wesentlich verbreitert und beiderseits mit bequemen Fußwegen versehen hat.

Und was dann die äußere Erscheinung der Brücken betrifft, so möchte ich da doch den Herrn Kollegen Geck — der wohl von früher her noch eine gewisse Sympathie für die Ingenieurkunst hat — darauf aufmerksam machen, daß es vor allem Aufgabe des Ingenieurs ist, in der Form einer Brücke ihren Zweck zur Darstellung zu bringen. Nicht die Schnörkel, nicht die künstlerischen Zutaten sind die Hauptsache bei der Brücke, sondern ihre Erscheinung soll darauf hinweisen, daß sie bestimmt ist, schwere Lasten zu tragen und mit Sicherheit zu tragen. Und diesen Zweck erfüllt die gewählte Form in diesem Falle vollständig. Ich bin darüber ganz ruhig, daß in kurzer Zeit das Urteil über diese Brücken anders lauten wird; ich bin ja nicht allein damit befaßt, denn alle Projekte, die zur Ausführung kommen, unterliegen höherer Genehmigung, aber ich übernehme ohne weiteres die volle Verantwortung und behaupte, daß der Geschmack, welcher der Formengebung bei diesen Brücken zu Grund liegt, nicht irgendwie geringer oder minderwertiger ist als derjenige, der sie verurteilen will.

Nun muß ich noch auf einen anderen Punkt kommen, und da haben vielleicht die Herren in Offenburg recht, wenn sie in mir einen Gegner ihrer Wünsche gesehen haben, ich meine die Straßenunterführung im Zuge der Rheinstraße. Ich habe seinerzeit in dem Bürgerausschuß in Offenburg, späterhin auch in mündlichen Verhandlungen bei jeder Gelegenheit davor gewarnt und davon abzubringen gesucht, dieses Projekt weiter zu verfolgen. Eine Straßenunterführung von 172, mit der Zufahrtsstraße sogar 190 Meter Länge, das ist ein Monstrum, und wenn wir sie hergestellt hätten, würde das berechtigte Entrüstung in Offenburg und in der Umgegend veranlaßt haben. Ich will gar nicht davon sprechen, daß diese Unterführung schwer zu entwässern gewesen wäre; denn nach Lage des Grundwassers in Offenburg wäre zu befürchten gewesen, daß mit keiner Dichtung, und wäre sie auch noch so kostspielig gewesen, die Straße hätte trocken gehalten werden. Und weiter, wie wäre es mit der Beleuchtung gewesen? Diese Unterführung hätte jahraus, jahrein beleuchtet sein müssen; sie wäre die Quelle einer Reihe von Streitigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Stadtverwaltung geworden, namentlich deshalb, weil die Stadtverwaltung, wenn sie die Herstellung veranlaßte, dann die Beleuchtungspflicht und ebenso auch die Unterhaltspflicht der Fahrbahn hätte übernehmen sollen.

Außerdem aber hat ja die Stadt, wie den Herren von Offenburg bekannt ist, auf der Ost- und Westseite einen weitgehenden Bebauungsplan aufgestellt. Dieser Bebauungsplan wäre auf der Ostseite durch die Auffahrten sehr verunstaltet worden. Man hätte, um die Terrainhöhe jenes östlichen Stadtteils zu erreichen, die doppelte Auffahrt etwa 60—70 Meter in diesen künftigen neuen Stadtteil hineinführen und dadurch einen Teil des Bahnterrains opfern müssen. Auf der Westseite aber wäre es nicht einmal ohne eine Verlegung der Bohlsbacher Straße abgegangen, denn die Entfernung von der Bohlsbacher Straße bis zur Bahn reicht nicht hin, um auch nur mit 5 Proz. hinunter zu kommen. Das waren doch solide Gründe für den Techniker, um davon abzuraten, und ich kann mich nur darüber freuen, daß es nicht gelungen ist, die Unterführung an dieser Stelle durchzusetzen. Ich habe aber damals allerdings gesagt: Wenn ein solches Bedürfnis anerkannt werden müßte, wenn es namentlich im Enteignungsverfahren anerkannt worden wäre, so hätte man eben die Lage des Güterbahnhofs, den künftigen Bebauungsplan von Offenburg und auch die Gleisanlagen so ändern müssen, daß man mit der Unterführung an eine andere Stelle gekommen wäre, wo alle diese Mißstände wenigstens so viel wie möglich gemildert worden wären.

Nun wird das Hauptgewicht immer darauf gelegt, daß die Beseitigung des Wegüberganges der Zellerstraße eine wesentliche Schädigung der Interessen der Grundbesitzer auf der Ostseite an der Verlängerung der Zellerstraße gegen das Gebirge hin bewirken werde. Ich kann mich diesem Argument auch nicht anschließen, da es nicht richtig ist, daß die Zellerstraße gewissermaßen gesperrt werde, wie man sagt. Die Zellerstraße wird doch nach zwei Seiten hin mit den Hauptstraßen von Offenburg wieder verbunden. Die Anlage dort wird sich, nachdem die Werkstättengebäude entfernt sind, so gestalten, daß die Straßen zur Stadt und zum Bahnhof sich wesentlich freundlicher gestalten, und ich glaube nicht, daß es wirklich Jemandem einfallen wird, sein Besitztum an der Zellerstraße aufgeben oder verkaufen zu wollen, sobald einmal die ganze Bauanlage fertig sein wird.

Auch wird eine Unterführung für Personen oder ein Steg, wie ich glaube, nicht in dem Maße benützt werden, wie die Offenburger sich das vorstellen. Diese weitere Verbindung wird wohl nur von solchen Leuten benützt werden, die in großer Eile sind, zum Bahnhof zu kommen. Nun, das ist immerhin ein Grund, und weil eben die Offenburger ein so außerordentliches Gewicht darauf legen, diese Verbindung noch zu haben, so meine auch ich: Bei einem so bedeutenden Geldaufwand im ganzen sollte man nicht auf den verhältnismäßig kleinen Betrag sehen, den diese Verbindung erfordert. Ich glaube auch, daß es ganz wohl vertretbar wäre, wenn die Eisenbahnverwaltung die ganzen Kosten übernehmen würde.

Hinzufügen muß ich noch, daß es meiner Meinung nach auch nicht richtig ist, wenn man sagt, die Zunahme des Eisenbahnverkehrs allein habe die zwingende Veranlassung gegeben, diesen schienenebenen Uebergang zu beseitigen. Die Verkehrsvermehrung auf der Straße und die Bebauung des östlichen Stadtteils, zwei Dinge, auf die die Eisenbahnverwaltung einen direkten, einen bestimmenden Einfluß nicht ausübt, sind ebenso gut Anlaß dazu, daß dieser Uebergang beseitigt werden muß. Die Kollision der Verkehrsinteressen ist dasjenige, was hierzu zwingt, und es ist doch von der Eisenbahnverwaltung eine weitgehende Rücksichtnahme auf die städtischen Interessen, daß sie allein die großen Opfer dafür bringt, und ebenso eine Rücksichtnahme des Landtags, daß er in solchen Fällen das Entgegenkommen zeigt, die gesamten Kosten auf die Staatskasse zu nehmen.

Noch ein Wort möchte ich sagen zu der Bemerkung des Herrn Kollegen Geck wegen des Wegübergangs

bei Station 252 der Hauptbahn. Er hat ja zuerst darauf hingewiesen, daß, soviel er erfahren habe, künftig auch noch eine Veränderung dieses Bogens der Hauptbahn vorgenommen werden solle. Dann hat er in dieser Kenntnis der Sache schon den Grund selbst genannt, weshalb man nicht jetzt, bei der Ausführung des Bahnhofsumbaues, sofort an einen Ersatz dieses Wegüberganges durch eine Ueberführung oder Unterführung herangegangen ist: Weil eben die Linie später — wann, weiß man ja nicht — verlegt werden soll. Eben deshalb wäre es doch eine verschwendete Ausgabe, wenn man jetzt schon diesen Wegübergang beseitigen würde. Die Beseitigung dieses Wegüberganges würde übrigens, auch bei den einfachen Verhältnissen, wie sie nach Ansicht des Herrn Kollegen Geck hier vorliegen, sicherlich mindestens 200 000 M. kosten. Daß man diese Summe nicht ausgibt, solange noch nicht sicher ist, ob die Unterführung oder Ueberführung später wieder zu beseitigen sein wird, das, meine ich, sollte man doch im Interesse der Landesfinanzen begreiflich finden.

Nun komme ich noch auf einen Punkt, den zu erwähnen mir eigentlich unangenehm ist, aber nicht mit Rücksicht auf meine Person, sondern mit Rücksicht auf die Person des Herrn Kollegen Geck. Der Herr Kollege Geck weiß doch ganz bestimmt, daß der bauleitende Beamte in Offenburg mit der „Union" auch nicht im entferntesten Zusammenhang steht (Abg. Geck: Habe ich denn das behauptet?). Herr Kollege Geck, Sie haben mit der Absicht, da etwas durchscheinen zu lassen, eine Aeußerung aus dem „Ortenauer Boten" vorgelesen. Ich bin genötigt, dagegen zu protestieren, daß Sie das unter dem Anschein getan haben, als ob ich mit dieser Sache irgendwie im Zusammenhang stände. (Zuruf des Abg. Geck.) Sie haben vorher auf einen Artikel des „Pfälzer Boten" exemplifiziert und haben sich da nicht gescheut, öffentlich zu sagen: „Das ist verlogen". Hätten Sie das Gleiche von dem Artikel des „Ortenauer Boten" gesagt, dann wäre ich zufrieden gewesen. Sie haben das aber vermieden, und das muß ich Ihnen vorwerfen. Sie müssen wissen, daß es nicht so ist. Es ist keine Rede davon, daß da irgend ein Zusammenhang besteht, denn das Projekt der Brücke war längst festgestellt, als die Aktiengesellschaft „Union" überhaupt entstanden ist, und ich stehe ihr so fern, wie Sie selbst (Abg. Geck: Warum ereifern Sie sich denn so?).

Schließlich ist der Herr Kollege Geck nochmals auf sein Lieblingsprojekt, die Umführung der Bahn auf der Westseite, zu sprechen gekommen. Ich glaube aber, mich darüber nicht mehr näher auslassen zu sollen, da ich es früher schon getan habe und die Sache ja genügend erläutert worden ist. Es sind ja darüber Projekte und Berechnungen aufgestellt worden. An Hand dieser Pläne und Berechnungen ist es für jeden technischen Sachverständigen sofort klar, daß eine solche Umleitung ein Fehler wäre, besonders auch deshalb, weil dadurch die Interessen der Stadt Offenburg wesentlich geschädigt worden wären; denn nicht überall hat man die günstige Möglichkeit so wie in Offenburg, daß man die Hauptstraßen über die Bahn führen kann, ohne sie in ihrem Niveau, in ihren Steigungsverhältnissen zu ändern. Diesen großen Vorteil für die Stadt Offenburg hat ihr die Eisenbahnverwaltung erhalten, indem sie auf jene Projekte nicht eingegangen ist.

Abg. **Muser** (Dem.): Ich bedauere, daß ich Ihre Geduld nochmals in Anspruch nehmen muß. Aber Sie werden es nach den Ausführungen des Herrn Abg. Hergt verständlich finden, wenn ich nicht schweige.

Ich muß gestehen, ich bin in meinem parlamentarischen Leben wieder einmal um eine unliebsame Erfahrung und auch um eine große Enttäuschung reicher geworden. Ich habe gewiß allen Anlaß gehabt, anzunehmen, daß in einer Frage, in der es sich um die Interessen eines großen Teiles der Offenburger Bürger handelt, die Abgeordneten aus der Stadt gemeinsam die Stellung gegen den Standpunkt der Großh. Regierung nehmen würden, wie sie sie mit Fug und Recht nehmen könnten. Ich muß es nun zu meinem großen Leidwesen erleben, daß der Herr Kollege Hergt seine Angriffe nicht gegen die Stellung der Regierung sondern gegen mich richtet, der ich die Interessen der Petenten hier zu vertreten mir erlaubt habe. Er hat gemeint, der Herr Kollege Geck und ich hätten ihn „absichtlich oder unabsichtlich reizen wollen". Ich für meine Person kann behaupten, daß ich an den Herrn Kollegen Hergt bei keiner meiner Ausführungen auch nur im entferntesten gedacht habe. Ich muß ferner gestehen (es ist vielleicht ein testimonium paupertatis, das ich mir damit ausstelle), daß ich gar nicht weiß, inwieweit Herr Hergt insbesondere im Hinblick auf seine häufige Abwesenheit von Offenburg infolge seiner Landtagstätigkeit an den Offenburger Bauausführungen persönlich beteiligt ist. (Zuruf des Abg. Hergt). — Das ist mein voller Ernst; wenn ich etwas sage, dann ist es wahr, und Sie haben es mir zu glauben. — Wenn er aber wirklich an der konstruktiven Ausgestaltung der beiden neuen Brücken beteiligt war, so scheue ich mich nicht, zu wiederholen, daß es zwei Geschmacklosigkeiten sind, Schöpfungen, an deren Wiege die Grazien nicht gestanden haben. Das habe ich vorhin gesagt, und das wiederhole ich nochmals. (Abg. Hergt: Das ist eben Geschmackssache!).

Es war sodann ein Vorwurf gegen mich, als er sagte, er hätte erwartet, ich würde einen förmlichen Antrag stellen, die Staatskasse solle die Kosten der Unterführung bei dem seitherigen Zeller Uebergang tragen; er selbst würde einen derartigen Antrag mitunterschrieben haben. Ich muß aber bemerken, daß die Ausführungen, die er gemacht hat, keineswegs geeignet gewesen wären, diesen von ihm dann selbst mitunterschriebenen Antrag zu unterstützen, da sie doch darauf ausgingen, ihn zu erschüttern. Der Herr Abg. Hergt hat doch mit dürren Worten versucht, nachzuweisen, daß eine Benachteiligung der Einwohner und Häuserbesitzer der Zeller Straße usw. gar nicht vorläge, mindestens nicht so bedeutend sei, wie ich behauptet habe. Daß er eigentlich etwas für den Antrag gesagt hat, habe ich nicht vernommen. Seine Ausführungen haben direkt dahin ausgeklungen, anders konnten sie nicht aufgefaßt werden, daß er sich im wesentlichen sehr wenig sympathisch zu unserer Petition stellt.

Nun habe ich aber einen solchen Antrag, wie er ihn meint, nicht gestellt, kann ihn auch nicht stellen. Die Kommission hat beantragt, wir sollen die Petition der Stadt Offenburg der Großh. Regierung empfehlend überweisen. Das ist der Tenor des Kommissionsantrags, und wir stimmen lediglich über den Kommissionsantrag ab; wir stimmen ihm zu oder stimmen dagegen, aber die Begründung der Kommission dazu brauchen wir uns nicht zu eigen zu machen. Ich habe also gar keinen Anlaß, gegen den Antrag der Kommission, der auf empfehlende Ueberweisung ohne jede Verklausulierung lautet, meinerseits einen Gegenantrag zu bringen.

Der Herr Abg. Hergt hat dann (das war auch so recht eigentlich eine weitere Illustrierung seines Standpunktes, den ich keineswegs als einen für die Petition sympathischen bezeichnen durfte) ausgeführt, ich hätte mir eine Reihe von Irrtümern zu Schulden kommen lassen, darunter zunächst den, daß ich die Verkehrsvermehrung nur auf das Konto der Eisenbahn gesetzt habe. Ich habe das Stenogramm meiner vorigen Rede noch

nicht zur Hand, ich glaube aber, nur gesagt zu haben, daß die Notwendigkeit der Beseitigung des Zeller Uebergangs in erster Linie verursacht sei durch die Steigerung des Eisenbahnverkehrs, also durch ein staatliches Bedürfnis und nicht ein Gemeindebedürfnis, und daß die Tatsache, daß die Oststadt sich erheblich vergrößert habe, den Schaden nicht zum Entstehen brachte, sondern nur fühlbar oder fühlbarer gemacht habe. Ich glaube, gegen diese Argumentation wird im Ernste nichts eingewendet werden können.

Der Herr Abg. Hergt hat dann gesagt, die Behauptung, daß im Jahre 1899 die Großh. Regierung selbst eine Unterführung zugesagt habe, sei zwar richtig, aber ich brächte nur einen Teil des damaligen Standes der Sache zur Kenntnis des Landtags. Die Sache wäre die gewesen (so habe ich ihn verstanden), daß jene Zusage der Großh. Regierung ein Teil eines Abkommens mit der Stadt gewesen sei, welches Abkommen aber die Stadt ihrerseits nicht gehalten hätte. Nun bin ich im Augenblick mangels des Besitzes der städtischen Akten nicht in der Lage, zu untersuchen, inwieweit das richtig ist oder nicht. Ich möchte nur bemerken, daß der Vorwurf des Herrn Abg. Hergt sich gegen den Stadtrat Offenburg richtet und nicht in erster Reihe gegen mich. Ich glaube, ausdrücklich gesagt zu haben, ich hätte aus der Petition des Stadtrats Offenburg entnommen, daß jene Zusage der Generaldirektion schon im Jahre 1899 erfolgt sei. Wenn ich aber etwa unterlassen hätte, das hervorzuheben, so will ich es nachholen. Die betreffende Behauptung meinerseits stützt sich also auf eine ganz direkte und klare Behauptung des Stadtrats, und ich habe allen Anlaß, anzunehmen, daß der Stadtrat der Wahrheit die Ehre gegeben hat. Die Angriffe des Herrn Hergt wären also in jedem Falle gegen die Quelle meiner Angaben, gegen den Stadtrat zu richten. Uebrigens sind sie unbegründet. Denn selbst wenn der Stadtrat aus irgendwelchen Gründen ein Abkommen mit der Generaldirektion nicht gehalten hätte, würde das wohl die Stadt berühren, aber nicht die Interessenten, um die es sich in erster Reihe handelt, und das sind die Bewohner der Zeller Straße und Umgegend und die Hausbesitzer in jener Gegend. Im Hinblick auf das Interesse dieser Leute, auf die es ja wesentlich ankommt, glaube ich nach wie vor, daran festhalten zu können, daß die Großh. Regierung im Jahre 1899 selbst der Ansicht gewesen ist, daß sie an der in Frage kommenden Stelle eine Unterführung von sich aus auf Staatskosten vorzunehmen habe. Ich betone nochmals, ohne alles Einzelne, was ich vorhin hervorhob, wiederholen zu wollen, daß die Verhältnisse sich seither nicht so geändert haben, daß heute die Aenderung des Standpunktes der Großh. Regierung irgendwie berechtigt wäre.

Als ein weiterer Irrtum, den ich verschuldet haben soll, wird die Behauptung bezeichnet, daß der durch die neue Ueberführung entstehende Umweg 200 m betrage, während nur ein Umweg von geringerer Länge vorliege. Ich bin in dieser Beziehung in guter Gesellschaft. Ich befinde mich nämlich in Uebereinstimmung mit einem Passus des Kommissionsberichts, wo es heißt: „Aus dem Schoße der Kommission wurde anschließend an die vom Stadtrat Offenburg in seiner Petition geltend gemachten Gründe bemerkt, die Bewohner der Zellerstraße befürchteten, daß bei der immerhin 200 m betragenden Länge des Umwegs die geplante Ueberführung dieser Straße für den Personenverkehr wie eine Sackgasse wirke". Und wenn ich die Ausführungen des Herrn Ministers recht verstanden habe, hat auch er von einem Umweg von 200 m gesprochen. Wenn also ein Irrtum vorläge, so läge er nicht nur auf meiner Seite, und der Herr Kollege Hergt müßte dann die Konsequenz ziehen und seinen Angriff nicht nur gegen denjenigen richten, der hinsichtlich der Frage des Umwegs sich auf den Standpunkt der Kommission stellt, sondern er müßte dann seinen Angriff auch an eine andere Adresse richten, nämlich an die der Kommission und des Herrn Ministers.

Der Herr Abg. Hergt hat sodann gemeint, es sei ein weiterer Irrtum, wenn ich behaupte, daß seiner Zeit die Beseitigung des Uebergangs an der Rheinstraße in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau der Schwarzwaldbahn gestanden habe. Ich glaube, gesagt zu haben, daß wir bis zur Erbauung der Schwarzwaldbahn 5 Uebergänge gehabt hätten — ich habe sie namhaft gemacht —, und daß mit Erbauung der Schwarzwaldbahn der Uebergang bei der Rheinstraße und ein anderer Uebergang in Wegfall gekommen sind. Wenn das nun ein Irrtum wäre, so müßte ich den Herrn Kollegen Hergt wiederum ersuchen, seinen Angriff gegen den Stadtrat Offenburg zu richten, denn was ich gesagt habe, steht wörtlich so in der betr. Petition des Stadtrats Offenburg, und der Herr Kollege Hergt wird mir nicht verübeln, wenn ich den Ausführungen des Stadtrats mehr Gewicht beilege als seinen Behauptungen.

Schließlich hat der Herr Kollege Hergt meiner Behauptung und der Behauptung des Herrn Kollegen Geck widersprechen zu müssen geglaubt, daß Offenburg durch den Verlust der Anlagen bedeutend geschädigt worden sei und eine volle Entschädigung dafür, wenigstens einen dem ideellen Wert der Anlagen entspechenden Ersatz, nicht gefunden hätte. Er hat sich in dieser Beziehung der Argumentation des Herrn Ministers angeschlossen, die dahin ging, daß die Stadt mit dem, was sie im Enteignungsverfahren erhalten habe, einen außerordentlich schönen Ersatz für die Anlagen zu schaffen in der Lage gewesen sei. Ganz gewiß, es ist weder mir, noch dem Herrn Kollegen Geck eingefallen, zu behaupten, daß die Stadt gar nichts als Entschädigung bekommen hätte. Wir hätten aber, wenn wir einen vollen Ersatz auch für den ideellen Wert der Anlagen bekommen hätten, noch eine ganz andere Entschädigungssumme erhalten müssen. Wir waren allerdings dadurch, daß wir eine gewisse Entschädigung erhielten, auch in die Lage versetzt, einen gewissen Ersatz für die Anlagen zu schaffen. Daraus folgt aber noch nicht, daß die Entschädigung auch dem ideellen Wert der Anlagen wirklich entsprochen hat. Und wenn wir mit der nicht genügenden Entschädigung etwas schönes geschaffen haben, so ist das nicht ein Verdienst der Großh. Regierung, sondern ein Verdienst unserer Stadt, ein Verdienst des betr. städtischen Respizienten und insbesondere ein Verdienst unseres ganz vorzüglichen städtischen Gärtners.

Ich bedauere wiederholt, daß ich genötigt war, diese Bemerkungen zu machen, aber sie werden mir zugeben, ich konnte sie nicht unterdrücken, ich mußte sie machen im Hinblick auf die Angriffe des Herrn Abg. Hergt.

Abg. Geck (Soz.): Dem Herrn Betriebsdirektor Engler bin ich dafür dankbar, daß er die Zusage gegeben hat, wegen der gerügten Ruhestörung einschreiten zu wollen. Warum aber erst den Zeitpunkt der Bauvollendung abwarten? Der Herr Betriebsdirektor irrt sich in der Annahme, diese Störungen hingen mit der Schwarzwaldbahn zusammen wegen der Anlage des zweiten Gleises. Gemeint ist vielmehr die Linie Offenburg—Freiburg. Bei der Ausfahrt gibt jede Maschine mit einem grellen Signal dem Bahnwärter ein Warnungszeichen; die einfahrenden Güterzüge pfeifen noch entsetzlicher.

Recht interessant waren mir die Ausführungen des Herrn Abg. Hergt, daß in der Tat der gefährlichste Uebergang über die Schienen an der Zähringerstraße lediglich deshalb verbleibt, weil die so kostspielige Lösung dieser Kurvenfrage nur eine provisorische ist. Wenn der Herr im „Pfälzer Bote" irgend etwas für die Berechtigung seines Artikels anführen könnte, so wäre es diese Taktik des Baues, welche das Notwendige umgeht, um augenblicklich weniger Kosten zu haben. An diesem gefährlichen Uebergang ist im vorigen Jahr ein Unglück passiert. Und vor einigen Jahren brachte dort ein Weinwagen einen Zug in große Gefahr. Nur der Geistesgegenwart des alten Bahnwärters ist es zu danken, daß nicht ein gräßliches Unglück eintrat. Das ist der gefährlichste Punkt auf der ganzen badischen Bahn. Ich warne Sie davor, es auf einen entscheidenden Unglücksfall ankommen zu lassen. Nicht wenn einmal ein Unglücksfall eintritt, sondern jetzt sollte eine Aenderung geschehen.

Meiner Bildung gemäß glaube ich, in ästhetischer Beziehung auch ein Urteil abgeben zu können. Wenn Herr Kollege Hergt bei den jetzigen Brücken das Belastungsmoment durch schwere Wagen bildlich zum Ausdruck bringen läßt, so waren die früheren Brücken, welche dieselben Lastwagen trugen, doch schöner konstruiert. Ich meinte nur, daß man auch jetzt noch durch Anbringung von Portalen den Brücken den für die Umgebung passenden Charakter wahren könnte.

Nun hat sich der Herr Abg. Hergt wegen meiner Bemerkung über die „Union" in eine große Aufregung hineingeredet. Der Herr Kollege Hergt hat sogar gesagt, ich hätte etwas wider besseres Wissen behauptet. Ich konstatiere nun, und er kann es im amtlichen Bericht nachlesen, daß ich nur eine öffentliche Kritik aus der Amtspresse zitierte. (Abg. Dr. Zehnter: Warum haben Sie sie denn vorgebracht?) Ich habe sie vorgebracht im Zusammenhang mit dem, was Ihr Parteiblatt, der „Pfälzer Bote" vorgetragen hat. Es wurde dem Amtsblatt nicht widersprochen. Die Stelle lautet wörtlich:

„Treiben nicht vielmehr Jene unberechtigte Interessenpolitik, welche die Unterführung der Zellerstraße mit allen Mitteln zu hintertreiben suchen, vielleicht u. a. auch deshalb, damit alle, die aus der Nordoststadt hinüber zur Bahn oder zur Altstadt müssen, an der Union vorbei müssen? Für dieses Anwesen gewiß sehr angenehm, besonders wenn auch noch, was nicht unmöglich ist, das neue Justizgebäude (Landgericht, Amtsgericht und Notariate) in die Nordoststadt kommt."

Das waren Vorwürfe die öffentlich erhoben worden sind. Diesen Zusammenhang müßte der Herr Abg. Hergt verstanden haben. Ich teile nicht die Auffassung aller dieser Kombinationen, die in Offenburg von Mund zu Mund gehen und in der Oeffentlichkeit als für gewisse Kreise maßgebend erwähnt wurden.

Wir haben wahrscheinlich den Vorwurf zu gewärtigen, daß wir über diese Offenburger Angelegenheit das Haus zu lange aufgehalten haben. (Sehr richtig! im Zentrum). Der „Pfälzer Bote" wird das morgen konstatieren (Heiterkeit). Ich möchte aber hervorheben, daß über die Station Oensbach (Sehr richtig! bei den Sozialdemokraten) wegen eines Güterschuppens nur viermal seitens der Herren vom Zentrum gesprochen wurde. Der „Pfälzer Bote" wird aber sagen, wie hätten im Landtag die Zeit zu lange vertrödelt.

Abg. Hergt (Zentr.): Ich kann es nicht vermeiden, noch einmal einige Bemerkungen zu machen.

Ich will zunächst konstatieren, daß es abermals ein Irrtum des Herrn Kollegen Muser war, wenn er gesagt hat, ich hätte erklärt, ich wollte einen von ihm gestellten Antrag unterzeichnen. Das ist nicht der Fall, sondern ich habe gesagt: Wenn Sie einen solchen Antrag eingebracht hätten, so würde ich für denselben stimmen. Das habe ich gesagt.

Der Herr Kollege Muser hat alle meine Ausführungen als Angriffe auf seine Person bezeichnet. Wenn ich mich bemühe, die Irrtümer, die in seiner Rede enthalten sind, nach meinem besten Wissen und Gewissen hier zu berichtigen, so nennt der Herr Kollege Muser das Angriffe auf seine Person! Dann muß ich alles, was er gesagt hat, auch als Angriff auf meine Person betrachten. Selbstverständlich ist dasjenige, was ich über das Vorgehen der Stadt Offenburg gesagt hatte, nicht gegen den Herrn Abg. Muser gerichtet, da ich ja weiß, daß er nicht Mitglied des Stadtrats war. Ich habe nur konstatiert, wie die Sache gegangen ist nach Lage der Akten.

Der Herr Kollege Geck hat das, was er gesagt hat, nicht gut verteidigt. Er hat es abermals so dargestellt, als ob man einen Zusammenhang zwischen der Ausarbeitung des Projeks und den Interessen der Union konstruieren könnte. Es war nicht kollegial — das muß ich hier behaupten —, daß hier der Klatsch aus dem „Ortenauer Boten" von dem Herrn Kollegen Geck vorgebracht worden ist, obwohl er ganz gut wissen kann, daß das alles mindestens ebenso verlogen ist, wie er dasjenige, was er aus dem „Pfälzer Boten" mitgeteilt hat, als verlogen bezeichnet hat. Ich habe mit all dem nichts zu tun! Alle diese Ausstreuungen, auf die er sich zuletzt bezogen hat und die er sogar als maßgebend für gewisse Kreise in Offenburg bezeichnet hat, alle diese Behauptungen muß ich als durchaus unwahr auf das schärfste zurückweisen!

Das Schlußwort erhält

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Die in dieser Diskussion gepflogenen Erörterungen haben mancherlei ergeben, aber insbesondere haben sie ergeben, das Niemand gegen die Anträge der Kommission gesprochen hat, was für die Kommission jedenfalls sehr befriedigend ist. Allerdings haben einzelne Herren geglaubt, es wäre nicht am Platze, daß man die Stadt Offenburg als solche zu Kostenbeiträgen beiziehe, während aus meinem Bericht hervorgeht, daß die Verhandlungen zwischen der Großh. Regierung und der Budgetkommission das Ergebnis gehabt haben, daß die Stadt Offenburg an diesen Kosten ebenfalls etwas tragen solle. Allein ein Gegenantrag ist nicht eingebracht worden, und so darf ich hoffen, daß die Herren doch alle dem Kommissionsantrage zustimmen werden, und daß die Folge davon die sein wird, daß für die Petenten eine befriedigende Lösung der Frage stattfinden wird. Es darf nunmehr erwartet werden, daß die Eisenbahnverwaltung mit der Stadt in ein wohlwollendes Einvernehmen treten wird, und daß man dem Wunsche der Stadt möglichst gerecht wird. Der Herr Kollege Muser hat gemeint, der Tenor des Antrags sage garnichts von diesen Kosten. Allein, wenn Sie meinen Bericht lesen, so sagen wir: „In diesem Sinne soll dem Hohen Hause der Vorschlag unterbreitet werden, den betreffenden Teil der Petition des Vereins selbständiger Kaufleute Offenburgs und jene des Stadtrats Offenburg der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen." Wenn man das nicht besonders in den Antrag hereingesetzt hat, so geschah es deshalb, weil wir schon im Berichte festgelegt haben, in welchem Sinne wir diesen Antrag stellen. Wenn man die Sache in diesem Sinne auffaßt, so liegt nach meinem Dafürhalten allerdings darin, daß wir auch mit der Kostenverteilung einverstanden sind. Daß man möglichst wohlwollend verfahren soll, habe ich ja betont, und ich glaube überhaupt, daß die ganze Behandlung, welche die Angelegenheit in der Kommission gefunden hat, für die Stadt Offenburg eine befriedigende sein kann.

Der Herr Kollege Muser hat auf die Rheinstraßenangelegenheit hingewiesen. Das war allerdings für uns insbesondere ein Grund, mitzuwirken, daß man der Stadt Offenburg diesmal besser entgegenkommt als das letzte Mal. Wir haben das letzte Mal außerordentlich bedauert, daß man dem Wunsche der Stadt Offenburg auf Herstellung einer Unterführung der Rheinstraße nicht in dem Umfange entgegenkommen konnte, wie es gewünscht war. Wir wollten es bekanntlich auch haben, allein die Großh. Regierung hat damals nachgewiesen, daß die Lage der Straße dort so ist, daß eine Unterführung für Fuhrwerke nicht ausgeführt werden kann. Gerade das war also mit ein Grund, lebhaft dafür einzutreten, daß jetzt dem Wunsche der Stadt Offenburg mehr entgegengekommen werde.

Der Herr Kollege Muser hat auf die Uebergänge hingewiesen, die für die Landbevölkerung gemacht worden sind. Auch das haben wir der Großh. Regierung gegenüber ebenfalls betont, und nur, weil die Kommission ihre Anschauungen so entschieden vertreten hat, glaube ich, hat die Großh. Regierung ihre ablehnende Haltung aufgegeben und sich schließlich auf den Standpunkt der Kommission gestellt, daß der Stadt Offenburg Entgegenkommen bewiesen werden soll.

Ich will damit schließen und nur den Wunsch aussprechen, daß die Herren unserem Antrag einstimmig zustimmen und daß es dann dazu kommen wird, daß man der Bitte der Stadt Offenburg gerecht wird.

Die Anträge der Budgetkommission zu der vorliegenden Position und den Petitionen werden einstimmig angenommen.

Zu § 81, Lahr-Stadt, Bahnhofumbau, II. Teilforderung:

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl): Ich möchte nur darauf hinweisen, daß hier eine Anforderung nicht gestellt ist, und zwar aus dem Grunde — wie ich im Berichte näher dargelegt habe — weil eben an diesen Bauarbeiten bis jetzt noch garnichts geschehen konnte, weswegen die ganze Anforderung von 750 000 Mark vom letzten Landtag übertragen worden ist. Bekanntlich haben wir auf dem letzten Landtag längere Erörterungen über diese Bauangelegenheit gepflogen. Es hat sich insbesondere darum gehandelt, daß die Stadt Lahr eine andere Ueberführung über den Bahnhof haben wollte. Wir haben aber von der Großh. Regierung in der Kommission gehört, daß inzwischen die Verhandlungen mit dem Stadtrat Lahr abgeschlossen sind, daß dieselben zu einem befriedigenden Ergebnis geführt haben, sodaß also nunmehr mit dem Bau begonnen werden kann. Ich möchte meinerseits den Wunsch aussprechen, daß das recht bald eintreten wird, damit die Verhältnisse auf den beiden Bahnhöfen Lahr und Dinglingen recht bald endgültig geregelt werden. Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag.

Abg. Dr. **Schneider** (natl.): Nachdem eine Verständigung in der Frage der Ueberführung der Dreyspringstraße über den Bahnkörper mit dem Stadtrat in Lahr erzielt wurde, möchte ich die Großh. Regierung dringend bitten, die Ausführung des Bahnprojektes im Interesse der Stadt, insbesondere ihrer Industrie und der ungehinderten baulichen Entwicklung des betreffenden Stadtteils, nunmehr mit allen Kräften in Angriff zu nehmen und dasselbe ohne Verzögerung so rasch wie möglich zur Ausführung zu bringen; denn die Unhaltbarkeit des jetzigen Zustandes ist ja seitens der Großh. Regierung selbst wiederholt anerkannt worden. Ich bedauere deshalb, daß das jetzige Budget nicht eine zweite Teilforderung enthält und daß die Großh. Regierung erklärt hat, daß sie mit dem bereits in der letzten Budgetperiode bewilligten Betrag von 750 000 M. auch für die gegenwärtige Budgetperiode auszukommen gedenke.

Bezüglich des dringenden Wunsches der Stadt Lahr nach Einführung von Lokalzügen von und nach Lahr ohne Umsteigen in Dinglingen, der auf dem letzten Landtag seitens des Hohen Hauses einmütig befürwortet wurde, hat die jetzige Budgetkommission der Erwartung Ausdruck gegeben, daß „dieses berechtigte Verlangen der Stadt Lahr recht bald in Erfüllung gehen möchte.“ Ich danke der Budgetkommission für dieses Wohlwollen und für das Verständnis für die Bedürfnisse der Stadt Lahr und möchte meinerseits der Erwartung Ausdruck geben, daß auch die Großh. Regierung das gleiche Wohlwollen und das gleiche Verständnis für die Bedürfnisse der Stadt Lahr recht bald betätigen möchte. Denn die Industrie, der Handel und das Gewerbe der Stadt sind auf die Einführung derartiger Lokalzüge dringend angewiesen, und die Stadt darf erwarten, daß der Bahnbetrieb wenigstens in dieser Richtung nach ihren Bedürfnissen eingerichtet werde, nachdem ihr der unmittelbare Anschluß an die Hauptbahn aus betriebstechnischen Gründen versagt geblieben ist.

Generaldirektor Geheimerat **Roth**: Aus dem Bericht der Budgetkommission haben Sie ersehen, daß der Stadt Lahr ein Vertragsentwurf übermittelt wurde, in dem die Frage der Beitragsleistung für die Ueberführung der Dreyspringstraße und zugleich auch die Auseinandersetzung zwischen Stadtgemeinde und Eisenbahnverwaltung über den Geländeaustausch festgelegt ist.

Soweit ich unterrichtet bin, hat der Stadtrat diesem Vertrage seine Zustimmung gegeben, aber noch nicht der Bürgerausschuß der Stadt Lahr. Bevor das geschehen sein wird, ist es für die Eisenbahnverwaltung selbstverständlich nicht möglich, an den Vollzug heranzutreten.

Abg. **Meyr**-Lahr (natl.): Ich bin zwar nicht mehr Meyr-Lahr, sondern jetzt Meyr-Heidelberg (Heiterkeit), aber immerhin liegen mir die Interessen der Stadt Lahr noch so nahe, um ein paar Worte zu dieser Position zu sprechen.

Mein Freund Schneider hat soeben in seiner warmen Weise die Interessen von Lahr vertreten, und ich kann mich dem nur anschließen. Die Stadt Lahr hat mit dem neuen Bauprojekte nicht das erhalten, was sie ursprünglich gewünscht hat, aber mit dem gegenwärtigen Zustande sich abgefunden. Ich möchte nun auch wünschen, daß dasjenige, was weiter verlangt wird, und worüber eine Einigung ja erzielt worden ist, bald durchgeführt wird, auch bezüglich der Vorortszüge, bezüglich deren auch die Budgetkommission den Wunsch ausgesprochen hat, daß die im Berichte geäußerten Wünsche bald in Erfüllung gehen mögen.

So möchte auch ich mich der Hoffnung hingeben, daß die aufstrebende Stadt Lahr und ihre Bevölkerung auch mit dem neuen Bahnprojekte einer glücklichen Zukunft entgegengehe! (Beifall.)

Zu § 83, Emmendingen, Neubau des Bahnhofs u. s. w., I. Teilforderung:

Abg. **Pfefferle** (natl.): Nicht als Berichterstatter sondern als Abgeordneter des Bezirks, in dem diese großen baulichen Veränderungen vor sich gehen sollen, möchte ich meiner Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß dieses lang geplante Unternehmen endlich zur Ausführung gelangen soll.

Es ist das auch schon ein Programmpunkt des Programmes vom Landtag 1901/02, woraus Sie ersehen können, daß diese Angelegenheit schon lange erörtert wurde, ehe sie nur endlich zur Ausführung gebracht wird.

Bei diesem Umbau in Emmendingen soll ein neuer Bahnhof an anderer Stelle errichtet werden. Es soll aber gleichzeitig die große Kurve, die jetzt in der Nähe von Kollmarsreute vorhanden ist, betriebstechnisch besser gestaltet werden, und es soll eine ganze Reihe schienenebener Straßen und Wegüberführungen nunmehr abgeändert und teils als Ueber-, teils als Unterführungen durchgeführt werden. Infolgedessen soll die ganze Bahn von Köndringen bis zur Elzbrücke bei Sexau hoch gelegt werden. Gerade diese Verlegung der Straßen und Wege bedeutet aber für die Bevölkerung manche Veränderung ihrer Verkehrsverhältnisse und, soweit es sich um Ueberführungen handelt, gleichzeitig um eine gewisse Belastung. Das haben wir auf diesem Landtag wiederholt gehört, gegen die Ueberführung hat man sich in Rastatt gewehrt und anderwärts auch. Angesichts dieser vielen Veränderungen an den bestehenden Straßenübergängen möchte ich persönlich den Wunsch aussprechen, daß die Eisenbahnverwaltung mit den Gemeinden, die hier in Betracht kommen, in eingehende Beratungen eintreten möchte, um den Wünschen dieser Gemeinden möglichst entgegen zu kommen.

Ebenso wird durch die Verlegung der Bahn die Veränderung einiger Haltepunkte für den Lokalzugsverkehr herbeigeführt Sie haben im Bericht gelesen, daß der eine Haltepunkt bei der Heilanstalt eingehen soll; dafür sollen statt des bisherigen Haltepunkts Kollmarsreute deren zwei errichtet werden, der eine bei Kollmarsreute, der andere in der Nähe von Vordersexau. Ich möchte den Wunsch aussprechen, daß auch über diese Angelegenheit mit den in Frage kommenden Gemeinden eingehende Beratungen gepflogen werden, insbesondere weil auch die Presse der Sache sich angenommen hat. Ich möchte hoffen und wünschen, daß die Angelegenheit so durchgeführt wird, daß alle Teile befriedigt werden.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, dem Antrage der Kommission auf Genehmigung zuzustimmen.

Ministerialrat **Wolpert**: In dem Beihefte zum Spezialbudget ist erwähnt, was auch in den Bericht des Herrn Berichterstatters aufgenommen ist, daß der Haltepunkt „Heilanstalt" eingeht, da nach Verlegung des Bahnhofs Emmendingen hierfür kein Bedürfnis mehr besteht. Ferner ist gesagt, daß der Haltepunkt Kollmarsreute auf die Westseite des Ortes an den Weg nach Altdorf zu liegen kommt, und daß für den Ort Sexau ein neuer Haltepunkt in der Gegend von Vordersexau angelegt wird.

Dieses Projekt ist von der Großh. Regierung in der Meinung aufgenommen worden, es entspreche den Wünschen der dortigen Bevölkerung, insbesondere auch der von Sexau. Nun ist in neuerer Zeit, wie der Herr Berichterstatter auch schon angedeutet hat, in der Presse und in den Versammlungen das Verlangen hervorgetreten, die beiden Haltepunkte, die projektiert sind, in die Nähe von Kollmarsreute oder etwas mehr nach Süden gerückt zusammenzulegen. Diese Zusammenlegung der Haltepunkte ist der Eisenbahnverwaltung selbstverständlich nur erwünscht, sowohl vom Standpunkte der Baukosten wie vom betriebstechnischen Standpunkte aus, und es war lediglich, wie ich schon erwähnt habe, das Bestreben, den Interessen der Orte mehr gerecht zu werden, indem man zwei Haltepunkte anordnete.

Die Großh. Regierung möchte sich aber die Freiheit wahren, nachdem sie das Projekt vorgeschlagen hat, weitere Informationen darüber einzuholen, welche Wünsche die durchschlagenden sind, wo die Mehrzahl der Einwohner hinneigt, zu einem gemeinsamen Haltepunkt oder zu einer Trennung in zwei Haltepunkte wie vorgesehen. Die Großh. Regierung will sich also nicht gebunden sehen an das, was sie hier im Beihefte gesagt hat, so daß diese Frage noch in Erwägung gezogen werden kann und die sich in der Tat herausstellenden Bedürfnisse berücksichtigt werden.

Abg. **Pfefferle** (natl.): Ich bin mit dem ganz einverstanden, was der Herr Ministerialrat gesagt hat. Der Kammer selbst sind bezüglich dieser Haltepunkte Zuschriften nicht zugegangen; nur mir ist von der Gemeinde Sexau, durch den Gemeinderat, brieflich der Wunsch zugegangen, ich möchte dafür eintreten, daß sie den vorgesehenen Haltepunkt bei Sexau erhalten werde. Allein ich habe mir erlaubt, die Sache hier vorzutragen, weil sie in der Presse erörtert worden ist, und weil auch ich es für zweckmäßig halte, wenn alle einschlägigen Verhältnisse genau geprüft werden, da auch ich, wie schon vorhin betont, den Wunsch habe, daß alle Teile befriedigt werden.

Zu § 89. Lörrach, Bahnhofsumbau, III. und letzte Teilforderung:

Abg. **Rösch** (Soz.): Ich ersuche um Genehmigung der für den Bahnhof Lörrach hier vorgesehenen Summe im Betrage von 412000 Mark.

Ich möchte aber gleichzeitig noch einiges bemerken, und zwar zunächst, daß die Ausführung des Bahnhofs Lörrach die allgemeine Zufriedenheit in unserer Stadt nicht gefunden hat. Es wird insbesondere bemängelt, daß die Unterführung von den Wartesälen auf die Bahnsteige eine so unheimliche Länge angenommen hat. Auch war im Laufe dieses Winters diese Unterführung zum großen Teile mehrmals stark mit Wasser angefüllt. Der Herr Minister ist hiervon damals unterrichtet worden, und wir wollen hoffen, daß ein solcher Mißstand bei dieser Unterführung für die Zukunft zu verhindern sein wird.

Weiterhin wird beanstandet, daß die Aborte und das Pissoir des Bahnhofs gerade auf der entgegengesetzten Seite liegen wie die Unterführung. Die Unterführung ist ganz oben an der Nordseite — daraus ergibt sich die unheimliche Länge dieser Unterführung —, während der Abort an der Südspitze des Bahnhofes sich befindet; das kann man von jedem Reisenden tagtäglich dort beanstanden hören. Ich glaube kaum, daß das für die Dauer so bleiben kann, und ich möchte die Regierung jetzt schon darauf aufmerksam machen und ersuchen, wenn irgend möglich eine nähere Verbindung dieser Anlagen mit den Bahnsteigen und Wartesälen im Laufe der Jahre herbeizuführen. Den Herrn Minister lade ich ein, bei Gelegenheit sich dieses unerfreuliche Bild persönlich zu besehen.

Ferner wird das Fehlen einer Restauration im Lörracher Bahnhof bemängelt. Die Sache läßt sich allerdings jetzt nicht mehr ändern; allein ich konstatiere, daß hier seitens der Regierung ein Fehler gemacht worden ist. Daß dort ein riesiger Verkehr stattfindet, der sich im Laufe der Zeit immer mehr hebt, das weiß auch die Regierung, und die Errichtung einer Restauration im Bahnhof Lörrach hätte sich meines Erachtens rentiert. Wenn wir in Baden reisen, sehen wir eine Reihe von Stationen, wo der Verkehr nicht diesen Umfang angenommen hat wie in Lörrach, und trotzdem sind Restaurationen vorhanden. Es ist also namentlich vom Standpunkt der fiskalischen Interessen aus nicht recht verständlich, warum die Regierung beim Bahnhof Lörrach nach dieser Richtung hin so kurzsichtig war.

Ferner wird über die Zustände am Güterbahnhof in Lörrach geklagt, und auch in dieser Beziehung möchte ich die Regierung ersuchen, sich hierum zu bekümmern. Ich habe hier eine Zeitung vor mir liegen, worin die Mißstände öffentlich behandelt worden sind. Es steht da:

„Bringt man Waren und Güter zum Bahnhof, so steht von den neun großen Toren ein ganzes geöffnet, und dort steht ein Mann, der alles zu besorgen hat; man kann ab und zu eine halbe Stunde warten, ehe man zur Ausladung kommt usw. Hier muß etwas geschehen." Demgemäß ersuche ich die Regierung, die Verhältnisse des Güterbahnhofs einer Prüfung zu unterziehen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch auf einen Mißstand aufmerksam machen, der sich auf dem Bahnhof Stetten zeigt. Abgesehen von den Güterzügen fahren auf dem Bahnhof Stetten täglich 58 Personenzüge hin und her; an dem Bahnhof Stetten stehen aber nur zwei Mann, die Tag für Tag den Dienst bewältigen müssen; einer davon hat die Bahnhofsperre zu bedienen, der andere hat den Schalter unter sich, hat die Züge abzufertigen und da auf diesem Bahnhof noch der Zollverschluß hinzukommt, den Zollwagen zu verschließen und zu öffnen. Außerdem hat er aber noch den Uebergang zu bedienen, der sich kurz unterhalb des Bahnhofs Stetten an jener Stelle befindet, wo die Basler und die Elsässer Züge gleichzeitig oft hergefahren kommen; das alles hat der Beamte mitzubesorgen. Ich habe schon mit eigenen Augen gesehen, daß noch Leute am Schalter waren, währenddem die Züge einfuhren. Es mußten also noch Leute bedient werden, und nur mit knapper Not bekam der Beamte Zeit, die Barriere des Uebergangs, die er zu bedienen hat, herunterzulassen. Wenn das im Drange der Geschäfte einmal versäumt wird, dann ist unter Umständen ein Unglück da. Ich möchte die Regierung ersuchen, sich um diesen Mißstand am Bahnhof Stetten anzunehmen und zu erwägen, ob nicht dem Personal am selbigen Bahnhof ein dritter Mann beigegeben werden kann.

Ferner möchte ich den Herrn Minister auf die Tatsache aufmerksam machen, daß demnächst nunmehr die Straßenbahn von Basel nach Riehen eröffnet wird. Wir in Lörrach haben geglaubt und uns der sicheren Hoffnung hingegeben, daß es auf diesem Landtage schon möglich wäre, im Budget eine Summe verzeichnet zu sehen, die bezweckt, die Straßenbahn, die jetzt durch den Kanton und die Stadt Basel bis nach Riehen eröffnet wird, bis zum Bahnhof Lörrach zu führen. Ich habe darüber bereits mit dem Herrn Minister persönlich verkehrt; allein er hat mir gesagt, es sei nicht möglich, jetzt schon eine Summe für diesen Zweck im Budget vorzusehen. Der Herr Bürgermeister der Stadt Lörrach hat mir nun gestern erklärt, die Frage der Weiterführung der Straßenbahn von Riehen bis zum Bahnhof Lörrach sei schon seit anderthalb Jahren in Behandlung der Regierung, und ich muß meine Verwunderung aussprechen, daß innerhalb dieser Zeit diese Frage im Schoße der Regierung nicht hat erledigt werden können. Wir müssen ja nun mit der Tatsache rechnen, daß auf diesem Landtage in dieser Frage nichts mehr geschehen kann; allein ich möchte von dieser Stelle aus den Herrn Minister dringend ersuchen, wenigstens bis zum nächsten Landtag dafür zu sorgen, daß der Bau dieser Straßenbahn bis Lörrach in die Hand genommen werden kann, von dem Gesichtspunkte ausgehend, daß diese Straßenbahn ohne Zweifel ein weiteres lebendiges Glied in der Kette der lebhaften kommerziellen Beziehungen der Schweizerstadt Basel mit der Kreisstadt Lörrach bilden wird.

Auch beglückwünsche ich die Regierung dazu, daß sie jetzt die Elektrizitätsfrage am Oberrhein hat praktisch werden lassen. Wir wollen hoffen, daß die Sache, wenn alles fertig ist, klappt.

Zu gleicher Zeit aber muß ich namens meiner Fraktion an den Herrn Minister die Frage stellen, ob an den verdächtigen Gerüchten etwas wahr ist, wonach man geneigt zu sein scheint, im Laufe der Zeit eine Elektrizitätssteuer einführen zu wollen (Heiterkeit; der Präsident bittet, diese Angelegenheit, weil nicht hieher gehörig, nicht weiter zu behandeln). Ich hatte von meiner Fraktion den Auftrag bekommen und glaubte, bei dieser Gelegenheit an den Herrn Minister eine diesbezügliche Anfrage stellen zu dürfen. Wenn es nicht geht, verzichte ich vorläufig darauf.

Zu § 92, Konstanz, Verlegung der Bahnhofsanlagen:

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Ich wollte nur darauf hinweisen, daß seitens der Stadt Konstanz eine Petition an das Hohe Haus eingelaufen ist, in welcher der Stadtrat Konstanz die Bitte aussprach, das Hohe Haus wolle bei der Großh. Regierung in dieser Angelegenheit vorstellig werden, weil die Verhandlungen über die Herstellung eines Bahnhofes in Konstanz nicht zum Abschluß gelangen. Die Großh. Regierung hat daraufhin mitgeteilt, daß die Angelegenheit noch im Gange sei; sie habe gegenwärtig sehr viel zu tun, es könne nicht alles auf einmal erledigt werden und es sei die Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß auch bis zum 1. Juli dieses Jahres die gewünschte Vorlage noch nicht werde gemacht werden können. Ich möchte nun meinerseits namens der Kommission aussprechen, daß wir dringend wünschen, es möge diese Angelegenheit recht bald so weit gediehen sein, daß die Stadtverwaltung Konstanz in die Lage versetzt werde, ihre Bauverhältnisse darnach einrichten zu können. Es ist uns allen bekannt, daß, so lange die Stadtverwaltung von Konstanz nicht weiß, in welcher Weise die Großh. Regierung diese bedeutende Frage des Bahnhofsumbaues durchführen wird, sie natürlich auch den Stadtbauplan nicht abschließen kann. Eine solche Unentschiedenheit ist für eine Stadt von der Bedeutung wie Konstanz sehr wichtig. Ich möchte also namens der Kommission nochmals den Wunsch aussprechen, daß diese Angelegenheit möglichst bald erledigt werde.

Abg. **Venedey** (Dem.): Zu meinem Bedauern bin ich genötigt, bei diesem Anlaß wieder einmal das alte Klagelied über die traurigen Zustände am Konstanzer Bahnhof anzustimmen, dadurch zur Verlängerung der Debatte beizutragen und mir unter Umständen das allerhöchste Mißfallen des „Pfälzer Boten" zuzuziehen. Aber ich kann das nicht verhindern. Sie können mir übrigens glauben, daß ich selber es gar nicht gern tue, alle diese Dinge, die ich schon so und so oft hier vorgetragen habe, jetzt wieder zur Sprache zu bringen. Der Mensch gehört physisch nicht in die Klasse der Wiederkäuer, und es ist durchaus kein Vergnügen, geistige Wiederkäuerei zu treiben und von Jahr zu Jahr immer auf jedem Landtag wieder die nämlichen Dinge hier vorbringen zu müssen, wie ich das schon seit vielen Landtagen getan habe und tun mußte, und wie es auch von einigen anderen Herren geschehen ist, die in den letzten 15 oder 20 Jahren hier im Hohen Hause die Stadt Konstanz vertreten haben. Es wäre mir wirklich sehr viel lieber und angenehmer, wenn ich mich ganz kurz fassen und etwa einige Worte des Dankes und der Anerkennung an die Großh. Regierung dafür richten könnte, daß sie uns eine unseren Wünschen entgegenkommende Vorlage gemacht hätte, und wenn ich in der angenehmen Lage gewesen wäre, in der eine Reihe von anderen Herren gewesen sind, die in den letzten Tagen hier zum Wort kamen und die Erfüllung ihrer speziellen Eisenbahnwünsche begrüßten. Leider aber ist das bei uns nicht der Fall, und wenn durch dieses Eisenbahnbaubudget und durch besondere Vorlagen, die die Großh. Regierung uns über den Bau neuer Eisenbahnlinien hat zugehen lassen, manche Hoffnungen erfüllt worden sind, so müssen wir Konstanzer

auf der anderen Seite uns sagen, das Budget dieses Jahres hat uns eine schwere Enttäuschung gebracht; es hat unsere Hoffnungen aufs neue enttäuscht und deren Verwirklichung auf die lange Bank hinausgeschoben. Es war das für uns umso schmerzhafter, als die Hoffnungen und Wünsche, die wir gehegt haben, nicht nur innerlich berechtigt sind, sondern ihre Berechtigung auch von seiten der Großh. Regierung anerkannt worden ist, auch die Erfüllung dieser Wünsche uns in ganz bestimmter Weise mehrfach zugesagt wurde und insbesondere für diesen Landtag uns mit Bestimmtheit in Aussicht gestellt worden ist. Ich habe deshalb auch nicht daran gezweifelt, daß in diesem Budget eine entsprechende Forderung für die Umgestaltung der Bahnhofsverhältnisse in Konstanz enthalten sein werde, daß wir auf diesem Landtag über diese Angelegenheit endlich einmal ins Klare und ins Reine kommen würden. Wenn etwa in der Agitation des letzten Wahlkampfes mir jemand entgegengehalten hätte: „Das ist ja bloß eine Versprechung der Großh. Regierung, ein sog. Hoftrost, und es wird doch nichts kommen", so würde ich das als eine begründete Beleidigung und als eine illoyale Anzweiflung der Gerechtigkeit unserer Regierung zurückgewiesen haben. Ich habe überall, wo man mich darüber gefragt hat, gesagt: „Auf dem nächsten Landtag bekommen wir eine Vorlage. Das hat mir die Großh. Regierung sozusagen vor dem ganzen Lande in die Hand hinein versprochen", und ich bin deshalb in gewissem Sinne der blamierte Europäer, wenn jetzt auf diesem Landtage wieder nichts gekommen ist.

Die Beschwerden, wie ich sie hier so oft vorgebracht habe, sind ja recht alt und sind auch der Großh. Regierung und dem Hohen Hause bekannt. Es ist bekannt, daß die Zustände im Konstanzer Bahnhof und in seiner Umgebung zu großen Mißständen und Bedenken Anlaß geben und durchaus nicht so geregelt sind, wie sie die Stadt Konstanz wünschen muß und wie sie eine Stadt von dieser Bedeutung, auch als Fremdenort, mit Recht beanspruchen kann. Ich habe früher darauf hingewiesen und kann nur wiederholen: Schon die Zufahrtslinie der Bahn in den Bahnhof ist eine sehr unglückliche und bedingt eine Reihe von Mißständen. Sie schnürt uns vom See ab, während naturgemäß der ganze Verkehr der Stadt nach dem See hindrängt. Wenn man eine derartig wundervolle Lage an einem der schönsten Seen der Welt hat, will man sie doch wirklich auch ausnützen. Daß der Zug der Menschen dort nach dem Wasser, nach dem See hingeht, das ist ja selbstverständlich. Dadurch aber, daß die Bahnlinie gerade zwischen der Stadt und dem See hindurchgezwängt ist, so daß sie uns, wie gesagt, ganz vom See abschneidet, ist eine ganze Reihe höchst bedenklicher Niveauübergänge veranlaßt; wie ja jedermann bekannt ist, der nur einen Tag in Konstanz war, muß man da beinahe ständig über die Eisenbahn gehen und ganz froh sein, wenn man gerade einmal die Schranke offen trifft, man muß es geradezu als einen Glücksfall betrachten, wenn man ohne Verzögerung und Zeitverlust nun gerade hinüberkommt.

Es ist eine Reihe von höchst bedenklichen Niveauübergängen bei uns vorhanden. Es ist Ihnen ja bekannt, daß bei der Kaserne, bei der Seestraße, beim Inselhotel, beim Stadtgarten, bei der Marktstätte nach dem Hafen hinüber solche Uebergänge vorhanden sind. Nun weiß ja jeder, daß hier besonders im Sommer und besonders zurzeit der Fremdensaison ein ungeheuerer Verkehr über diese Uebergänge hinüber und herüber flutet. Das ist besonders bei der Marktstätte der Fall, wo der ganze Verkehr von der Stadt nach den Schiffen, von den Schiffen nach der Stadt, vom Bahnhof nach den Schiffen und umgekehrt fortwährend über diesen Niveauübergang hinübergeht. Es ist das auch beim Uebergang vom Fischmarkt nach dem Stadtgarten der Fall, wo sich besonders im Sommer bei den Promenadenkonzerten hunderte von Personen her- und hinüber bewegen. Man muß sagen, es ist nur der Pflichttreue unserer Bahnwärter zu danken, daß hier nicht schon einmal ein ungeheures Unglück sich ereignet hat. Es bräuchte nur eine momentane Schwäche oder ein plötzlicher Krankheitsfall eines derartigen Beamten einzutreten, um hier ein Unglück von unabsehbarer Tragweite geschehen zu lassen.

Auch die Zustände auf der Rheinbrücke sind sehr bedauerlich. Der ganze Verkehr von der Altstadt hinüber nach der Neustadt, auch der Verkehr nach dem in starkem, raschem Aufstreben begriffenen Stadtteil Petershausen bewegt sich über diese Brücke; gleichzeitig mit dem Bahnverkehr ist der ganze Fußgänger- und Wagenverkehr von dieser einen Brücke zu bewältigen.

Im Bahnhof selbst sind die Mißstände auch groß und eigentlich allgemein anerkannt. Für den zu bewältigenden Verkehr — ich erinnere daran, daß wir im Sommer während der Saison mehr als 50 000 Fremde in Konstanz haben — ist dieser Bahnhof nach seinen Räumlichkeiten vollständig ungenügend. Es ist auch von dem Vertreter des Reichseisenbahnamts in den Verhandlungen des Reichstags schon anerkannt worden, daß er eigentlich ungenügend sei und daß nur die Rücksicht auf die sonstigen Schwierigkeiten, die wir in Baden haben und auf die sonstigen großen Anforderungen für Bahnhöfe, wie für den hier in Karlsruhe, in Basel, Offenburg usw., von einer Einwirkung hinsichtlich des Konstanzer Bahnhofes, die dem Reichseisenbahnamt nach der Verfassung wohl zusteht, bisher zurückgehalten habe. Ich erinnere da nur, um einen Punkt herauszugreifen, an das Kuriosum, daß wir im Konstanzer Bahnhof, der einen so ungeheuren Fremdenverkehr zu bewältigen hat, nicht einmal einen eigenen Raum für die Restauration haben, daß die Restauration in diesem Bahnhof sich mit dem Wartesaal dritter Klasse zusammen befindet und daß sie von einigermaßen empfindlichen Personen, besonders Damen, die nicht gern in Anwesenheit von rauchenden Personen ihre Mahlzeit einnehmen, kaum benützt werden kann. Diese Verhältnisse sind ja allerdings durch die Erstellung der neuen Italieneraufenthaltshalle etwas besser geworden, da wenigstens der Verkehr der Italiener da hineingelenkt worden ist.

Auch über die Zollverhältnisse am Konstanzer Bahnhof habe ich mich bereits ausgesprochen und darauf hingewiesen, daß hier infolge der Zollgrenze ganz ungeheuerliche Zustände bestehen, daß die Leute, die nach der Schweiz reisen, wenn sie eine Fahrkarte am badischen Schalter genommen haben, erst wieder auf die Straße hinaus müssen — besonders bei Regen ist dies nicht angenehm —, bis sie dann in die Schweizer Zollhalle hineinkommen, daß sie dann, wenn sie auf dem Bahnsteig angekommen sind, mittels einer Kette zusammengepfercht werden. Das sind alles Dinge, wie sie geradezu den Spott und Hohn des reisenden Publikums herausfordern, und ich meine, daß man diese schwersten Mißstände auch interimistisch alsbald ändern müßte, ganz abgesehen davon, welche definitive Lösung unsere Konstanzer Bahnfrage seiner Zeit erhält.

Durch alle diese Dinge ist die Stadt auf das schwerste geschädigt und in ihrer ganzen Entwicklung gehemmt. Schon die künstliche Abschnürung vom See erschwert die Entwicklung der Stadt auf das äußerste, indem es ihr nicht möglich ist, ein kostbares Gelände, das hier nun vom Bahnkörper, von Verwaltungsgebäuden, Lagerplätzen usw., die mit dem jetzigen Bahnhof zusammenhängen, in Anspruch genommen wird, zweckdienlich und schön zu verwerten.

Die Stadt ist aber auch sonst durch die Hinausziehung dieser Frage in ihrer Entwicklung gewaltig gehemmt. Die Frage des Neubaues unseres Bahnhofes und die Umlegung der Zufahrtslinien zu unserem Bahnhof schwebt nun seit einer Reihe von Jahren. Das weiß jedermann, der in eine städtische Verwaltung einmal ein klein wenig hineingesehen hat, daß eine Stadt in ihrer Entwicklung, in ihrer Ausdehnung nach allen Seiten ungeheuer gehemmt ist, wenn sie immer damit rechnen muß, was unter Umständen in die Bahnlinie hinein kommt, wenn sie nicht endlich weiß, wie und wo die Sache gemacht wird und darüber nicht endlich einmal Klarheit erhält. Deshalb ist es für uns vor allen Dingen auch notwendig, daß wir einmal eine Gewißheit darüber bekommen, wie diese Dinge sich entwickeln sollen. Das haben wir nun mit aller Sicherheit von diesem Landtag erwartet, und zwar haben wir selbstverständlich erwartet, daß diese Sicherheit uns kommen werde in der Richtung der Wünsche unserer Stadt, wie sie der Regierung bekannt sind, nämlich dahingehend, daß die Zufahrtslinie zu dem jetzigen Bahnhof umgelegt, im Westen der Stadt umgeführt wird und daß dann der Bahnhof an seiner jetzigen Stelle den neuzeitlichen Anforderungen, den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs genügend ausgebaut und abgeändert werde. Die Gründe, die gegen dieses Projekt vorgebracht sind, sind bekannt. Ich will sie im einzelnen nicht aufführen, es ist das schon früher geschehen. Ich kann nur sagen, wenn gar strategische Bedenken gegen die Umlegung der Zufahrtslinien nach dem Westen der Stadt geäußert werden, so ist es schwer, ein derartiges Bedenken ernst zu nehmen. Ich habe auch bei früheren Anlässen schon darauf hingewiesen, daß diese Lösung, die wir als die einzig richtige betrachten, uns auch von dem früheren Herrn Staatsminister v. Brauer ganz entschieden zugesagt worden ist. Er hat selbst in der Erwiderung auf eine Eingabe der Petershauser Bürger und des Stadtrats Konstanz erklärt, die Umlegung der Zufahrtslinie nach dem Westen der Stadt halte er für die einzig richtige Lösung der Frage. Er hat allerdings hinzugefügt, es werde das viel Zeit und Geld kosten, man werde Geduld haben müssen. Diese Geduld haben wir gehabt. Aber seitdem sind acht Jahre wieder ins Land hineingegangen, und auch der geduldigste Mensch und die ruhigste, friedliebendste Bevölkerung verliert die Geduld, wenn sie sieht, wie für andere Städte mit vollen Händen gegeben wird. Ich gönne es diesen Städten, aber es erfüllt uns mit Bitterkeit, wenn wir sehen, wie für Karlsruhe und andere Städte Dutzende von Millionen gegeben werden, das Konstanzer Projekt aber immer wieder verschoben wird.

Im letzten Landtag wurde im Anschluß an eine Petition die Frage auch behandelt, und der Antrag, die Regierung möge die Frage des Umbaues jetzt in die Hand nehmen und die Zufahrtslinie westlich legen, der Regierung empfehlend überwiesen. Die Regierung hat den Beschluß der Kommission angenommen. Die Petition ging dahin, daß auf diesem Landtag eine entsprechende Klärung herbeigeführt werden, die Frage endgültig erledigt werden solle. Das werden Sie im Bericht des Herrn Kollegen Pfefferle auf Seite 91 ff. finden. Das hat die Großh. Regierung akzeptiert, und sie ist meines Erachtens an diese Zusage gebunden. Derartige Zusagen werden doch gemacht, daß sie gehalten werden, und nicht, um die Bevölkerung dann durch einen Hoftrost wieder auf einige Jahre zu beruhigen. Wenn die Regierung sagt, sie habe es nicht machen können, weil sie nicht die nötigen technischen Kräfte zur Verfügung gehabt habe, um die Vorlage bis zu diesem Landtag vorzubereiten, so ist das keine genügende Erklärung. Wenn die Regierung nicht genug Kräfte hat, so muß sie eben weitere einstellen, um die Zusage halten zu können. Es ist meines Erachtens das Allerwichtigste und Notwendigste, daß das Vertrauen auf die Zusicherungen der Großh. Regierung in der Bevölkerung erhalten wird.

Die Großh. Regierung sagt nun auch weiter, sie habe sich einmal zum Prinzip gemacht, keine Vorlage mehr zu machen, die nicht bis in die kleinste Einzelheit durchgearbeitet sei. Sie habe früher mit Vorlagen, die nicht so gründlich durchgearbeitet gewesen seien, sehr schlechte Erfahrungen gemacht und sich dadurch große Vorwürfe dieses Hauses zugezogen. Ich meine, wenn die Großh. Regierung rechtzeitig für die nötigen technischen Kräfte gesorgt haben würde, um die Vorlage fertig zu bringen, so wäre das auch möglich gewesen. Im übrigen hören wir doch sonst immer von Seiten der Großh. Regierung die staatsmännische Erwägung, daß man ein Prinzip nicht zu sehr überspannen soll. Es wird uns gerade vorgeworfen, wir seien Prinzipienreiter. Ich bin der Meinung, daß die Regierung auch einmal eine Ausnahme von einem Prinzip machen könnte und ein Prinzip nicht zu Tode reiten sollte, um einer Stadt von der Größe und Bedeutung der Stadt Konstanz Sicherheit in dieser für ihre Entwicklung so wichtigen Frage zu verschaffen. Man könnte doch, wenn die Vorlage auch nicht bis aufs letzte Tüpfelchen auf dem i ausgearbeitet ist, sagen, wohin der Weg geht, damit man in Konstanz Stellung dazu nehmen kann.

Ich will die Hoffnung nicht aufgeben, daß die Klärung noch in diesem Landtag kommt. Es ist im Bericht der Budgetkommission die Rede davon, daß der Bericht der Generaldirektion an das Ministerium vielleicht noch im Monat Juli erstattet werden könne. Wir haben jetzt Mitte Juli. Ich hoffe immer noch — selbst am Grabe pflanzt er die Hoffnung noch auf, wie der Dichter sagt —, daß die Großh. Regierung noch in diesem Landtag die Entscheidung treffen wird, und daß die Entscheidung so fällt, wie die Stadt Konstanz es wünscht, und wie es auch die Ansicht des Vorgängers des jetzigen Herrn Ministers, des Herrn Staatsministers v. Brauer, war, und was auch die Kommission mit ihrer empfehlenden Ueberweisung wollte, daß nämlich die Wünsche der Stadt Konstanz berücksichtigt werden sollen.

Auch ich fühle mich verpflichtet, der Kommission und dem Herrn Berichterstatter für die freundliche, wohlwollende Behandlung der Sache meinen Dank auszusprechen, und ich möchte nochmals die Aufforderung an die Regierung richten, daß sie sich so bald wie möglich und noch auf diesem Landtag auf denselben Standpunkt stellt und unsere Wünsche wenigstens in ihren Grundzügen zur Verwirklichung führen möge.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. v. **Marschall**: Die Großh. Regierung bedauert auf das Lebhafteste, daß es ihr bis jetzt nicht möglich gewesen ist, dem Landtag ein Projekt über die Umgestaltung der Bahnhofsanlage in Konstanz vorzulegen. Sie hatte sich während des Verlaufs der vorigen Landtagssession dieser Hoffnung hingegeben, dieselbe hat sich aber leider nicht erfüllt. Ich muß aber beabreden, daß ich damals ein bestimmtes Versprechen in dieser Richtung gegeben habe. Die Erklärung, die ich damals abgab — ich darf sie wohl vorlesen —, lautete kurz folgendermaßen: „Die Großh. Regierung ist sich der großen Mängel der gegenwärtigen Bahnanlagen in Konstanz und ihrer Pflicht, recht baldige Abhilfe zu schaffen, ganz und voll bewußt. Wie der Herr Vorredner verkennt sie aber nicht die großen Schwierigkeiten, die mit einer Abhilfe verbunden sind. Dieselben liegen nicht bloß auf finanziellem Gebiet, sie sind vorwiegend bau- und betriebstechnischer Natur. Ich

kann mich aber mit dem von der Budgetkommission gestellten Antrag vollständig einverstanden erklären. In der Erwartung, daß ein solcher Antrag gestellt und daß das Hohe Haus demselben beitreten werde, habe ich bereits vor geraumer Zeit den Vorstand der Bauinspektion beauftragt, eine gründliche Untersuchung vorzunehmen und Vorschläge zu machen, wie man den geltend gemachten Wünschen entsprechen kann. Ich gebe hier der Hoffnung Ausdruck, daß die Lösung eine solche sein möge, daß sie den Bedürfnissen des Verkehrs und den Interessen der Stadt gleichmäßig entspricht". So sprach ich damals, und ich stehe auch heute noch auf diesem Standpunkt.

Zur Beruhigung des Hohen Hauses kann ich hier die Mitteilung machen, daß das Projekt über die Umgestaltung der Bahnhofsanlage in Konstanz jetzt der Generaldirektion zugegangen ist. Dasselbe bedarf aber einer eingehenden Prüfung, und diese erweist sich umso notwendiger, als das Projekt zu seiner Verwirklichung einen sehr hohen Kostenaufwand bedingt. Für die Generaldirektion ist das Projekt noch nicht spruchreif, für das Ministerium natürlich noch weniger. Ich kann der Eisenbahnbauinspektion das Zeugnis nicht versagen, daß sie sehr fleißig und unausgesetzt gearbeitet hat, daß sie aber bei der Wichtigkeit der Aufgabe und in den außerordentlich schwierigen örtlichen Verhältnissen immer wieder ungeahnten und großen Schwierigkeiten begegnet ist. Hilfskräfte haben der Inspektion in genügender Zahl zur Verfügung gestanden. Ich muß auch darauf hinweisen, daß bei einem derartigen Projekt die Verantwortung nicht unter verschiedene Leiter geteilt werden kann, daß es immer nur einer sein kann, der für die Ausgestaltung des Projektes verantwortlich gemacht werden muß, und daß nicht Leute zur weiteren Verstärkung entsandt werden können, die nicht von Anfang an mit der Entstehungsgeschichte des Projektes und mit den örtlichen Verhältnissen genügend vertraut sind. Ich kann nur noch einmal das lebhafte Bedauern zum Ausdruck bringen, daß es nicht mehr möglich ist, in diesem Landtag ein Projekt dem Hohen Hause vorzulegen. Es zeigt hier auch gerade wieder die Geschichte dieses Projektes, wie wenig es angezeigt ist, auf diesem Gebiete irgend welche Versprechungen zu machen, und wie man sich gerade bei schwierigen Aufgaben immer wieder mit der Erklärung bescheiden muß, daß man tun wird, was in seinen Kräften steht, daß man aber immer wieder auf große und unvorhergesehene Schwierigkeiten sich gefaßt machen muß. Das gilt namentlich vom Eisenbahnbau und namentlich von der Umgestaltung der Bahnhöfe in großen Städten.

Abg. Frühauf (freis.): Ich glaube, die Konstanzer wären dem Herrn Minister besonders dankbar, wenn sie eine Erklärung darüber bekämen, ob die Hauptfrage einen Schritt vorwärts gebracht worden ist, ob die künftigen Bahnhofsanlagen so ausgestaltet werden können, daß die Bahn um die Stadt herumgeführt werden kann, anstatt am See entlang. Ich meine, nach dem, was der Herr Minister uns jetzt erklärt hat, müßte in dieser Frage doch wenigstens im Prinzip schon eine Entscheidung getroffen sein, jedenfalls müßte heute erklärt werden können, ob die Hindernisse, die ja nicht blos auf bau- und betriebstechnischem Gebiete liegen sondern auch auf anderem Gebiete, heute als beseitigt betrachtet werden können oder nicht, und es würde jedenfalls zur Beruhigung der Konstanzer dienen, wenn der Herr Minister wenigstens über diese Frage eine die Konstanzer Bevölkerung sicherstellende Erklärung abgeben wollte.

Ich möchte mir nun noch erlauben, einige Kleinigkeiten bezüglich des Konstanzer Bahnhofs zu bemerken. Wenn Sie in Konstanz aus dem Zuge steigen und den Bahnsteig betreten, so stehen Sie vor einem großen Pfahl mit der Aufschrift: „Zu den Dampfschiffen", mit einem Pfeil darauf. Es kommt sehr häufig vor, und es ist mir selbst vor zwei Jahren so gegangen, daß man mit seinem Gepäck dieser Aufschrift Folge leistet, und auf dem Bahnsteig entlang auf den großen Ausgang zu spaziert; will man dann sein Gepäck bei der Handgepäckaufbewahrung der Dampfschiffe abgeben, so wird einem erklärt, das Dampfschiff geht erst in einer Stunde oder in zwei Stunden, und dann hat man das Vergnügen, die 80 oder 100 Meter in der Hitze oder im Regen mit dem Gepäck wieder zurückmarschieren zu müssen, und man muß dann durch den ganzen Konstanzer Bahnhof, auf demselben Wege also zum dritten Mal, den Weg zum Bahnübergang machen. Wenn einer Familie mit Kindern und reichlichem Gepäck das passiert, so kann man sich denken, was das für eine große Mißstimmung bei den Reisenden hervorrufen muß. Ich habe mit dem Bahnhofsvorstand damals über die Sache gesprochen, und er hat gesagt, ja, wir können von uns aus nichts machen. (Der Präsident bittet den Redner, sich kürzer zu fassen.) Ich würde also vorschlagen, daß entweder dieser Pfahl mit der verhängnisvollen Aufschrift entfernt oder das Personal anders instruiert wird.

Abg. **Venedey** (Dem.): Die Mitteilung des Herrn Ministers, daß jetzt ein Projekt ausgearbeitet ist, das, wie ich annehme, erst in den letzten Tagen dem Ministerium zugegangen ist, ist ja an sich erfreulich, indem man daraus ersehen kann, daß die Angelegenheit einen Schritt weiter gediehen ist. Nun bin ich allerdings auch so neugierig wie mein Freund Frühauf, die Frage an die Großh. Regierung zu richten, in welchem Sinne dieses Projekt ausgearbeitet ist, um wenigstens zu erfahren, wie man sich die Sache denkt. Ich gebe mich der Hoffnung hin, daß die Lösung in dem Sinne vorgesehen ist, wie sie von der Stadt Konstanz hier seit einer Reihe von Jahren angestrebt wird.

Ich muß sodann noch mit wenigen Worten auf das, was ich vorhin gesagt habe, zurückkommen. Der Herr Minister bestritt, daß von seiner Seite eine Zusicherung gegeben worden sei; das ist ja schon richtig, eine Zusicherung im Sinne eines Vertrages, den man eventuell rechtlich einklagen könnte, ist natürlich nicht gegeben worden, aber ich meine doch, daß das ein Streit um Worte ist. Wir ersehen aus der Petition der Stadt Konstanz, in welcher das Schicksal der früheren Petition vom letzten Landtag behandelt ist, daß damals der Antrag der Kommission dahin ging, daß bis zum nächsten Landtag, also bis zu diesem, eine eingehende Prüfung dieser Angelegenheit und eine Entschließung der Eisenbahnverwaltung über die endgültige Gestaltung der Konstanzer Bahnhofsverhältnisse unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Stadt erfolgen sollte, und der Herr Minister — er hat das in seinen heutigen Ausführungen bestätigt — hat darauf gesagt, er könne sich mit dem Antrag der Kommission einverstanden erklären, der eben dahin ging, auf dem Landtag 1907/08 solle die Entscheidung über die Sache fallen. Da habe ich mir in meinem schlichten Verstande, der in diesem Falle durchaus nicht nach irgend welchen advokatorischen Winkelzügen gesucht hat, wie man es uns sonst so gerne vorwirft, gesagt, gut, wenn der Herr Minister das akzeptiert, so wird die Sache auch auf dem nächsten Landtag kommen, und ich glaube, daß ich in dieser Auffassung die Meinung des Hohen Hauses geteilt habe. Ich will zum Schluß, um jedes Mißverständnis zu beseitigen, erklären, daß ich zu der Tüchtigkeit, zu der Arbeitskraft des Herrn, der der Konstanzer Eisenbahnbauinspektion vorsteht und mit diesen Arbeiten über den Umbau des Bahnhofs betraut ist, vollständiges Vertrauen und die

höchste Hochachtung und Anerkennung habe; ich bin aber der Meinung, wenn man vielleicht früher daran gegangen wäre, und ihn von anderen Arbeiten früher entlastet hätte, und wenn man ihn vielleicht durch weitere Hilfskräfte unterstützt hätte, es doch hätte möglich sein müssen, das Projekt rechtzeitig fertig zu stellen. Das war die Erwartung, die jedenfalls der Herr Minister durch seine Haltung auf dem letzten Landtag in uns erweckt hatte. Ich hoffe aber, daß die Sache jetzt so weit gefördert ist, daß wir noch auf diesem Landtag erfahren werden, was geschehen soll, und ich hoffe, daß etwas Gutes zustande kommt, an dem die Stadt Konstanz eine dauernde Freude haben wird.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. **von Marschall**: Ich kann dem Hohen Hause noch mitteilen, daß die in den letzten Tagen der Generaldirektion zugegangene Projektvorlage sich aus verschiedenen Projekten zusammensetzt. Nun kann aber eine Entscheidung nach der oder jener Richtung erst getroffen werden, nachdem diese Projekte von dem Kollegium der Generaldirektion, von ihren verschiedenen Abteilungen, von der Bauabteilung und von der Betriebsabteilung, nach allen Richtungen hin auf das gründlichste geprüft worden sind. Es handelt sich hier um eine ganz umfassende Arbeit. Die Projekte müssen dann an das Ministerium gelangen, und auch dieses wird — dessen können Sie versichert sein — sich die Aufgabe nicht leicht machen. Ich bin also absolut nicht in der Lage, hier eine Andeutung darüber abzugeben, in welcher Weise die Entscheidung fallen wird. Mir ist die Vorlage bis jetzt noch nicht zugegangen, und wenn sie mir heute zuginge — was übrigens vollständig ausgeschlossen ist —, ich glaube, sagen zu müssen, das Ministerium wäre nicht im Stande, in kurzer Zeit eine Entscheidung zu treffen. Sie müssen immer bedenken, daß Generaldirektion und Ministerium in diesem Winter durch die Landtagsverhandlungen, insbesondere aber auch durch die Vorbereitung der großen Beamtenvorlagen wie auch jetzt durch die Vorbereitung ihres Vollzugs in ganz außerordentlicher Weise in Anspruch genommen sind und daß deshalb weder Generaldirektion noch Ministerium es ermöglichen können, in kurzer Zeit über ein so wichtiges Projekt die Entscheidung zu treffen. Um in kurzer Zeit hier die Entscheidung zu treffen, müßten sich diese Behörden einige Zeit von anderen Geschäften freihalten können. Ich kann mich nur der Hoffnung hingeben, daß es schließlich von der Lösung heißen möge: Was lange währt, wird endlich gut. (Beifall).

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung um 8 Uhr 25 Minuten abends.

---

* **Karlsruhe**, 13. Juli. 104. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 14. Juli 1908, nachmittags 4 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Sonderkommission über den Gesetzesvorschlag der Abgg. Dr. Zehnter und Genossen betreffend die teilweise Aufhebung des Gesetzes vom 19. Februar 1874 über die Aenderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 9. Oktober 1860, die rechtliche Stellung der Kirchen und kirchlichen Vereine im Staate betr. — Drucksache Nr. 53 — Drucksache Nr. 53a. — Berichterstatter: Abg. Büchner.

2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1908/09 — Drucksache Nr. 16 — Berichterstatter: Abg. Pfefferle (Fortsetzung).

3. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen:

a. des Eisenbahnkomitees Rippoldsau, den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Wolfach nach Rippoldsau betr. Berichterstatter: Abg. Geppert;

b. 1. der Gemeinden Langenbrücken, Oestringen, Eichtersheim, Michelfeld, Eschelbach, Dühren, Sinsheim, Daisbach und Waibstadt um Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Langenbrücken über Eichtersheim—Sinsheim nach Waibstadt,

2. der Gemeinde Langenbrücken um Erstellung der Teilstrecke Oestringen—Langenbrücken (Staatsbahnhof),

3. der Gemeinden Mingolsheim und Kronau um Einmündung der in Aussicht genommenen Oestringer Bahn in Mingolsheim.

Berichterstatter: Abg. Quenzer;

c. der Gemeinden Pforzheim, Bretten, Bauschlott, Dürrn, Eisingen, Göbrichen, Kieselbronn und Nußbaum um Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten — Berichterstatter: Abg. Reiff.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Wallt.
Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.