

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

168 (22.6.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 119. Zweite Kammer. 101. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N. 119.

Karlsruhe, den 22. Juni

1910.

== Zweite Kammer. ==

101. öffentliche Sitzung

am Dienstag den 21. Juni 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Fortsetzung der Beratung (Spezialberatung) über das Spezialbudget des Eisenbahnbaus für 1910 und 1911 samt den im dem Bericht mitbehandelten Petitionen sowie Ziffer 1 des Antrags der Abg. Kopf u. Gen., die Beobachtung größter Sparbarkeit bei den großen Bahnhofumbauten und die Erschließung des Landes durch neue Bahnen betr. (Drucksache Nr. 42 a) — Drucksache Nr. 16 —

ferner über die im Bericht (Seite 29 und 33) späterer Behandlung vorbehaltenen Petitionen:

a) zu § 31 des Budgets (Mosbach, Stationserweiterung und Straßenübergänge) Petition des Gemeinderats Mosbach,

b) zu § 42 des Budgets (Durlach, Bahnhofumbau) Petition des Gemeinderats Durlach und anderer Interessenten, Berichterstatter: Abg. Pfeifferle;

und damit in Verbindung:

2. Fortsetzung der Beratung über den Antrag der Abg. Neuhäus u. Gen., die unbefriedigende Art der Erledigung der der Großh. Regierung von der Zweiten Kammer auf dem vorigen Landtag empfehlend überwiesenen Petitionen, insbesondere von solchen um Erbauung neuer Eisenbahnlinien betr. (Drucksache Nr. 47 a), Berichterstatter: Abg. Neuwirth.

Am Regierungstisch: Minister des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geheimrat Frhr. von Marschall, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth, die Geh. Oberbauräte Wasmer und Engler, Ministerialrat Wolpert.

Präsident Rohrhurst eröffnet um 9¼ Uhr die Sitzung.

Die eingegangene Petition des Robert Thoma in Bernau um Rechtshilfe wird der Petitionskommission überwiesen.

Ferner werden mitgeteilt eine Eingabe der Bezirksgruppen Karlsruhe und Konstanz des Bundes geprüfter Sekretäre und Obersekretäre der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, womit sie ihre Petition vom März d. J. zurückziehen, und ein Schreiben des Oberbaurats und Hochschulprofessors Th. Rehbod dahier, worin er bittet, die dem Schreiben beigelegten Abdrude eines Berichts an die Großh. Regierung inbetreff der Erwerbung und Behandlung seines Entwurfs für die Ausnutzung der Wasserkräfte der Murg durch die Eisenbahnverwaltung im Hause zur Verteilung zu bringen. Die Verteilung wird erfolgen.

Zur Tagesordnung erhalten in der fortgesetzten Einzelberatung das Wort

Zu Ausgabebetitel III § 22 Mannheim, Umbau des Aufnahmsgebäudes, Nachforderung:

Abg. Süßkind (Soz.): Es ist in diesem Hause Sitte geworden, daß die Herren Kollegen, wenn eine Position für Bauten in ihrem Wahlkreis eingestellt ist, der Großh. Regierung ihren Dank aussprechen. Ich bin nicht in der glücklichen Lage, der Regierung für den Umbau des Aufnahmsgebäudes in Mannheim meinen Dank auszusprechen, also auch nicht für die Nachforderung von 42 000 M. zu diesem Zweck. Der Umbau der Fassade sowohl als das Innere ist zum Teil in einer Art ausgeführt, die nicht als musterünftig bezeichnet werden kann. So ist z. B. die Restauration zweiter Klasse, wie ich bereits in der Kommission ausgeführt habe, in einer solchen Weise umgebaut, daß die Mannheimer Welt das Geschaffene bloß als Pfuschwerk bezeichnet, und zwar deswegen, weil der Raum, wenn er gegen früher auch etwas erweitert worden ist, jetzt winkelig gemacht worden ist. Diese Winkel scheinen aus einer besonderen Vorliebe des betreffenden Architekten heraus gemacht worden zu sein, denn man hätte sie gut ohne Aufwendung von Mehrkosten vermeiden können. Das Beste aber bei diesem Umbau ist, daß man die Heizung durchaus falsch angelegt hat, weil man sie nicht nach modernen Grundsätzen in die Wände gelegt hat sondern unter den Fußboden. Wenn man nun im Winter oder schon jetzt diese

Heizungsröste am Boden betrachtet, so findet man, daß unter ihnen eine Ablagerungsstätte von allem möglichen Unrat ist; man findet da auch ab und zu eine tote Maus (Geiterkeit) und sonstige liebliche Tierchen. Das Ganze nennt man natürlich einen modernen Umbau nach der Intention der Großh. Badischen Generaldirektion. Diese hat in der Kommission auch mitgeteilt, warum das so gemacht worden sei, nämlich um zu sparen. In den neu-erstellten Räumen, z. B. im Pissoir, hat man die Heizungsanlagen ganz richtig in den Wänden angebracht, dort kann also kein Schmutz sich darin anhäufen. Aber da, wo die Heizungsröste im Fußboden liegen, entsteht infolge ihrer steten Verunreinigung, wenn sie nicht täglich gereinigt werden, ein derartiger Gestank, daß es kaum auszuhalten ist. Die Folge ist natürlich, daß die Röste jeden Tag gereinigt werden müssen. Dazu hat man aber in den meisten Fällen keine Zeit, der Wirt wenigstens nicht. Aber auch durch das Abheben der Röste zum Zwecke der Reinigung entsteht, wenn sie nicht wieder vollständig glatt hineingelegt werden, sehr leicht die Gefahr, daß sich Unfälle ereignen. Das ist also eine Einrichtung, die nach keiner Seite einen Anspruch auf Vollständigkeit machen kann, die nach keiner Richtung hin be- grüßenswert ist.

Die Schutzhütten der Bahnsteigschaffner haben gar keine Heizung, obgleich direkt neben den Hütten die Lei- tung der Heizung vorbei geht. Man hat es nicht für nö- tigt gehalten, diese Schutzhütten an die Heizung anzu- schließen, und man läßt nun die Bahnsteigschaffner im Winter und sonst bei kalter Witterung dort stehen, ohne auf die Gefährdung ihrer Gesundheit Rücksicht zu neh- men. Es wäre doch eine Leichtfertigkeit gewesen, schon bei der Errichtung dieser Schutzhütten auch deren Hei- zung durchzuführen. Die Bahnbauinspektion sagt aber: „Wir haben jetzt kein Geld, um diese Heizung einzu- richten, wir müssen bis später warten.“ Wenn die Hei- zung aber später eingerichtet wird, müssen die Schutzhüt- ten erst weggerissen und dann wieder hingestellt werden. Das kostet alles natürlich nichts! Das wird natürlich alles umsonst gemacht, denn die Arbeiter arbeiten ja be- kanntlich für den Staat umsonst, sie sind froh, wenn sie nur für den Staat arbeiten können!

Eine weitere Beschwerde habe ich über den Umbau des Vorraumes des Bahnhofs, in welchem die neuen Schal- terräume untergebracht werden, vorzubringen. Schon bei der Beratung der Interpellation über die Ausperrung der Bauhandwerker wurde vom Herrn Kollegen Dr. Frank die Anfrage an die Regierung gestellt, warum die- ser Vorraum nicht fertig gestellt würde. Damals hat die Großh. Regierung erklärt, bei einem Lohnkampfe wolle sie eben unparteiisch sein. Diese Unparteilichkeit kommt mir etwas sehr verdächtig vor! Der Vorraum nebst den neuen Schalteräumen sollte bis Pfingsten fertig ge- stellt sein. Nun hat man lange vor Pfingsten für die Schalteräume einen Baradenbau hingestellt, der als Notbehelf dienen sollte; diese Notbarade steht heute noch. Die neuen Schalteräume aber, die schon längst fertig gestellt sein sollten, sind nur im Rahmendbau fertig, denn die Gipsarbeit hat der betr. Unternehmer bis zur Stunde noch nicht gemacht, eine Arbeit, die schon vor 10 Wochen hätte fertig gestellt sein sollen, wenn nicht die Ausperrung der Gipsler in Mannheim erfolgt wäre. Und diese Ausperrung ist nicht etwa wegen der allge- meinen Bauarbeiterausperrung erfolgt, sondern die Gipsmeister in Mannheim haben den Arbeitern 4 bis 5 Pf. weniger Stundenlohn geboten, wie sie ihn bisher bezogen hatten. Wenn das nicht eine Unterstützung des

Unternehmertums ist, so weiß ich nicht, was eine Unter- stützung darstellen soll! Man setzt die Rahmen, lackiert sie, die Schreinerarbeit ist fix und fertig, der ganze Rohbau ist fertig gestellt, die Gipsarbeiten aber sollen erst später gemacht werden. Wenn ein Privatunterneh- mer eine solche Arbeit machen würde, so würde man an seinem Verstande zweifeln (Geiterkeit), ich kann das garnicht anders sagen.

Präsident Rohrhurst (unterbrechend): Herr Kol- lege, diese Äußerung geht zu weit!

Abg. Süßkind: Ich habe gesagt: Beim Staate darf es aber gemacht werden! (Geiterkeit.)

Präsident Rohrhurst: Herr Kollege, wenn Sie den Staat in dieser Weise in Parallele mit einem Privat- unternehmer stellen, so dehnen Sie den Vorwurf auch auf den Staat aus.

Abg. Süßkind (fortfahrend): Ich wollte damit nur beweisen, wie bei solchen Bauten mit den Staatsgeldern umgegangen wird; ich werde aber bei einer weiteren Po- sition noch einmal darauf zurück kommen. Es fehlt bei der Regierung das ganze Jahr an Geld, all paar Minu- ten heißt es, es soll gespart werden, und hier muß ich nachweisen, daß im Interesse des Unternehmertums eben nicht gespart wird, sondern im Gegenteil, daß man noch größere Beträge deshalb ausgibt. Das nennt man dann: Man steht über den Parteien! Die Folge dieser Haltung dem Unternehmertum gegenüber ist zu Pfingsten gewe- sen, daß der Andrang im Vorraum zu den Schaltern überhaupt nicht bewältigt werden konnte. Wären diese Baradenbauten entfernt gewesen — und sie hätten sehr gut entfernt werden können, wenn die Arbeit gemacht worden wäre, es waren ja Arbeiter genügend da, die die Arbeit zum richtig bezahlten Lohne gemacht hätten —, dann wären diese Mißstände nicht aufgetreten.

Es ist weiter auch — und darauf komme ich später zu- rück — bei der Vergabung der Arbeiten nicht derartig zugegangen, daß die Geschäftswelt damit zufrieden sein kann. In den einschlägigen Akten, die ich mir erlaubt habe, einzusehen — nicht bei der Regierung, sondern bei den privaten Herren —, habe ich auch gefunden, daß diese Behauptung nicht ganz von der Hand zu weisen ist, daß gerade dem betreffenden Unternehmer, der auch bei der eben erwähnten Arbeit in Betracht kommt, die meiste Arbeit, man kann wohl sagen alle Arbeiten bei den Um- bauten übertragen worden sind. Ich will dabei ausdrück- lich bemerken, daß dem betreffenden Bauunternehmer nach keiner Richtung hin etwas nachteiliges nachgewie- sen werden kann; er ist ein ganz tüchtiger Mann in sei- nem Fach, aber es gibt außer diesem einem Bauunter- nehmer in Mannheim doch noch eine ganze Reihe von tüchtigen Bauunternehmern. Bei den Submissionen konnten Leute, die ebenfalls sehr tüchtig sind, Leute, die bewiesen haben, die die besten Zeugnisse dafür beigebracht haben, daß sie für andere Staatszweige zur Zufrieden- heit gearbeitet haben, die Arbeit nicht erhalten, trotzdem sie bei den Submissionen für den Bahnhofsumbau billi- gere Angebote gemacht haben; dagegen hat dann dieser Mann die ganze Arbeit allein erhalten, und man weiß nicht warum. Was alles darüber gesprochen worden ist, will ich heute nicht erörtern, denn es ist schwer nachzuwei- sen, wenn es auch einen Schein der Wahrhaftigkeit an sich trägt.

Wenn man die ganze Art des Gebarens der zuständi- gen Bauverwaltung zusammen faßt und insbesondere

Das beim Umbau des Schalterraumes dem Unternehmer gezeigte Entgegenkommen ins Auge faßt, so muß man sagen, daß die Generaldirektion wohl die Aufgabe hätte, der Sache etwas weiter nachzugehen und dafür zu sorgen, daß in Mannheim nicht eine Monopolstellung für einen Unternehmer geschaffen wird, sondern zu berücksichtigen, daß die Steuerzahler in Mannheim, soweit sie leistungsfähig sind, alle darauf Anspruch haben, vom Staate Arbeit zu erhalten.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth: Ich bedauere lebhaft, daß der Umbau des Aufnahmgebäudes in Mannheim den Herrn Abg. Süßkind nicht befriedigt. Ich bedauere das umso mehr, als sonst, soweit mir bekannt ist, dieser Umbau, bei dessen Ausgestaltung die Künstlerkommission und das Stadtkommando der Stadt Mannheim einen lebhaften Anteil genommen haben, allseitig als wohl gelungen betrachtet wird. Der Herr Abg. Süßkind findet die Erweiterung der Bahnhofswirtschaft II. Klasse nicht gelungen. Ich habe, nachdem er schon in der Budgetkommission die gleiche Beanstandung vorgebracht hatte, mir die Sache näher angesehen und gefunden, daß man die Sache kaum anders hätte machen können. Der frühere Gang an der Vorderseite des Gebäudes ist nunmehr zu den Wirtschaft- und Warteräumen zugeschlagen worden, und zwar dadurch, daß man einen eingeschossigen Vorbau nach dem Vorbau ausgeführt hat, der nunmehr den Gang enthält. Früher ruhte die Last des Gebäudes auf der nunmehr beseitigten Mauer des Ganges; diese Last mußte dadurch abgefangen werden, daß man Pfeiler in den nunmehr vergrößerten Wirtschaftsraum hineinsetzte. Infolgedessen ist der Raum nicht ganz frei geworden, sondern er hat durch die Pfeiler, die die Last der Obergeschosse aufnehmen müssen, eine gewisse Einschränkung und Teilung erfahren. Man hat mir aber versichert (und ich glaube es), daß das dem Geschmack vieler Reisender entsprechen wird, und daß der Raum dadurch gewonnen habe, weil damit die von manchen Besuchern von Wirtschaften gewünschten kleineren Tischen und Winkel für kleinere Tische gewonnen werden.

Daß die Heizung unter dem Boden nicht erwünscht ist, habe auch ich schon in früheren Jahren wiederholt bemerkt. Aber die Heizung lag vom Bau des Gebäudes an immer unter dem Boden, und sie wurde auch jetzt, beim Umbau des Gebäudes, aus dem Grunde nicht beseitigt, weil man die Kosten nicht ins Ungemessene steigern wollte. Man mußte sich darauf beschränken, das, was unbedingt notwendig war, nämlich mehr Platz, zu schaffen; im übrigen mußte manche wünschenswerte Verbesserung unterbleiben.

Was nun die große Schalterhalle anlangt, so sind dort die Verhältnisse außerordentlich gebessert. Früher war nur in der Mitte ein großer Bogen, der als Ein- und Ausgang zum Bahnsteig diente. Jetzt sind deren drei da; der mittlere wird als Ausgang vom Bahnsteig, die seitlichen rechts und links werden als Zugänge zum Bahnsteig benützt, wozu sie besonders geeignet sind, weil sie an den nunmehr auf beide Seiten verlegten Schaltern vorbeiführen. Das hat sich auch beim Pfingstverkehr sehr gut bewährt; der Zugang auf der einen Seite, der schon bei Beginn der Aussperrung fertig war, konnte in dieser Weise funktionieren.

Der provisorische Bau in der Vorhalle, der noch die Ersatzschalter enthält, mußte allerdings über Pfingsten bleiben. Im übrigen sind auf Pfingsten wieder die be-

sonderen Maßregeln ergriffen worden, die sich schon bei der großen Ausstellung in Mannheim gut bewährt haben. Man hat nämlich einen weiteren Ausgang durch die Warteräume unmittelbar ins Freie eröffnet.

Die Schalter auf der westlichen Seite der Vorhalle sind allerdings infolge der Aussperrung der Bauhandwerker nicht fertig geworden; es fehlt noch an den Gipserarbeiten. Ich glaube, das Hohe Haus wird mit mir einverstanden sein, wenn ich nicht noch einmal die Frage der grundsätzlichen Stellungnahme der Regierung hier aufrolle. Als die Regierung erklärte, daß sie strenge Neutralität bewahren wolle, hat sie den Beifall des Hohen Hauses gefunden; ich glaube die Neutralität wird sich auch auf die Gipserarbeiten in Mannheim beziehen müssen.

Der Herr Abg. Süßkind hat allerdings, indem er auf die Fertigstellung der Schalterräume hinwies, darin einen Beweis dafür gefunden, „wie man mit den Staatsgeldern umgeht“. Ich habe diesen Ausführungen nicht folgen können, denn daraus, daß die Gipserarbeiten mehrere Wochen hindurch geruht haben, ist der Staatskasse irgendwelche Belastung nicht entstanden.

Daß die Geschäftswelt, d. h. daß einzelne Geschäftstreibende mit den Vergabungen der Bauarbeiten nicht einverstanden sind, ist selbstverständlich. Wenn eine Reihe von Geschäftstreibenden sich um eine Arbeit bewirbt, so kann nur einer oder können, bei einer Teilung der Arbeit etwa, höchstens zwei oder drei die Arbeit bekommen; die übrigen können sie nicht bekommen, und daß diese damit nicht zufrieden sind, darf man ihnen nicht übel nehmen. Die allgemeine Behauptung aber, die der Herr Abg. Süßkind aussprach, und ebenso eine Andeutung, daß hier nicht alles mit rechten Dingen zugehe, daß anscheinend ein gewisser nicht sachlicher Zusammenhang zwischen einzelnen Geschäftsleuten und den Beamten der Bahnbauinspektion bestehe, diese Behauptung und diese Andeutung weise ich mit Entschiedenheit zurück. Dafür müßten Beweise gegeben werden, bevor man derartige Andeutungen hier in der größten Öffentlichkeit in die Welt hineinwirft. Die Generaldirektion widmet dem Ergebnis der Vergabungen die größte Aufmerksamkeit, das Ergebnis muß ihr ja, wenn es über eine gewisse Summe hinausgeht, zur Genehmigung vorgelegt werden. Wenn nicht schon das Pflichtgefühl der Generaldirektion dazu führen würde, hier heinlich genau zu Werke zu gehen, so würden das die Erfahrungen bewirken, die infolgedessen gemacht wurden, daß Geschäftsleute, die bei der Vergabung nicht berücksichtigt werden konnten, den Beschwerdeweg angetreten haben; schon aus diesem Grunde ist man außerordentlich vorsichtig. Insbesondere behandeln die Respizienten für Hochbauten die Vergabungen mit großer Aufmerksamkeit; der Abteilungsvorstand und ich geben die Zuschlagsverfügungen nochmals daraufhin durch, ob sie den Grundsätzen des Verdingungswesens genau entsprechen. Ich glaube, darin ist eine große Garantie gegen Fehler gegeben. Eine weitere liegt darin, daß der Beschwerdeweg jedem offen steht, der Beschwerdeweg auch an das Ministerium, der insbesondere von den Handwerkskammern häufig beschritten wird; und ich glaube sagen zu dürfen, daß die Generaldirektion in den allermeisten Fällen, in denen eine Beschwerde an das Ministerium gekommen ist, diesem hat nachweisen können, daß vorschriftsgemäß verfahren worden ist. Beschwerden über die Vergabung der Gipserarbeiten in Mannheim sind mir nicht zu Ohren gekommen.

Abg. Vogel-Mannheim (fortfähr. Vp.): Der Umbau unseres Bahnhofgebäudes war im Interesse des zu bewältigenden Verkehrs notwendig. In der Regel wird zu erwarten sein, daß ein Umbau an einem bestehenden Gebäude für die Architektur desselben nicht eine Verbesserung sondern eine Verschlechterung herbeiführt; wenn man darauf hätte Rücksicht nehmen wollen, dann hätte ein vollständiger Neubau erstellt werden müssen und dann wären die Kosten ganz bedeutend höher geworden. Wenn aber der Herr Generaldirektor sich auf die Mitwirkung der Mannheimer Künstlerkommission berufen zu können glaubte und damit hervorheben wollte, daß der Umbau vom Standpunkt des Künstlers aus architektonisch und ästhetisch ideal sei, da muß ich doch bemerken, daß das einfach unmöglich ist, da die Künstler bei der Ausgestaltung der Pläne doch nicht mitwirken konnten, sie konnten nur insofern mitwirken, als sie zu weitgehende Verschlechterungen hinsichtlich der Architektur und Ästhetik hintanhaltend konnten.

Die Verhältnisse wegen Vergebung der Arbeiten, über welche der Herr Abg. Süßkind Ausführungen gemacht hat, kenne ich nicht und kann mich dazu nicht weiter äußern. In dem einen muß ich ihm recht geben, daß sich jeder, der durch die Halle ging, wundern mußte, wie man das Holzwerk und die Fenster in den Schalteräumen im Rohbau fertig machen konnte, ohne daß weder die Gipser noch sonst andere Handwerker die vorher notwendigen Arbeiten ausgeführt hätten. Wenn der Herr Abg. Süßkind bemerkt hat, daß dadurch eine Vergeudung von Geld, mögen es mehr oder weniger hohe Summen sein, eingetreten ist, so hat er recht, denn wenn die vorher notwendig gewordenen Arbeiten später gemacht werden, so wird manches, was bereits fertiggestellt ist, wieder zerstört werden.

Bei der Gelegenheit möchte ich auch noch bemerken, daß sich Beamte darüber beschwerten, daß die Schalteräume jetzt sehr dunkel sind, sie sind der Ansicht, es hätte mancher Mißstand vermieden werden können, wenn man in dieser Frage, wie es sonst üblich ist, auch die Beamten gehört hätte, die darin ständig ihren Dienst verrichten müssen, und es wäre ohne erhebliche Kosten leicht möglich gewesen, hier eine Änderung und Verbesserung herbeizuführen. Ich selbst kann das nicht beurteilen, ich kann nur wiedergeben, was mir gesagt worden ist.

Abg. Süßkind (Soz.): Teilweise hat sich der Herr Generaldirektor gewehrt, aber er hat gegen Windmühlen gekämpft. Er hat uns die Verhältnisse hinsichtlich einer eingebauten Säule näher dargelegt. Ich glaube aber nicht, daß jemand im Hause von mir etwas über eine eingebaute Säule gehört hat; diese halte ich selbst für notwendig, sonst würde ja die Decke eingestürzt sein. Nun hat man neuerdings in der Bahnhofswirtschaft künstlich eine Nische gebildet. Der Herr Generaldirektor sagt hierzu, vom architektonischen Standpunkt aus halte man die Ecke für schön. Es gibt ja allerdings ein gewisses Publikum, das gern in Ecken verkehrt; das wird auch diese Ecke für vorteilhaft ansehen; aber das anständige Publikum will nicht in Ecken sitzen, es will so sitzen, daß es von jedermann gesehen werden kann. Diese Ecken wären zu vermeiden gewesen, wenn man die Mauer gerade durchgeführt hätte und nicht diese künstlichen Ecken hätte stehen lassen; es wäre dann zwar eine Verkleinerung des Wartesaals I. und II. Klasse eingetreten, aber dieser ist groß genug, ich habe noch niemals, solange ich in Mannheim verkehre, eine Überfüllung desselben gesehen, öfters aber Überfüllung der Restauration I. und II. Klasse. So viel zu dem.

Nun wurde weiter gesagt, nur aus Ersparnisrücksichten hätte man die Heizungsanlage stehen lassen. Bei derartigen Umbauten sollte man doch nicht alle Sachen, die veraltet sind, stehen lassen. Wenn neue Wände herzustellen waren, so hätten die Heizungsanlagen ohne große Kosten durch diese Wände durchgeführt werden können. Jetzt wird eine Änderung dreier bis viermal soviel kosten, als sie gekostet hätte, wenn sie gleich beim Umbau gemacht worden wäre. Die Heizung in den Abortanlagen ist richtig gemacht worden, bloß nicht in den Wartesälen. Ich glaube nicht, daß der Umbau der Heizungsanlage so viel gekostet hätte, wie es die Regierung glaubt annehmen lassen zu sollen; sie hätte nicht viel gekostet, es wäre aber etwas Koständiges geschaffen worden.

Der Herr Generaldirektor hat auch vergessen, darüber Aufklärung zu geben, warum die Schauhütten der Bahnsteigschaffner bei dem Umbau nicht auch gleich mit Luftheizung versehen worden sind.

Er hat dann erklärt, daß das Hohe Haus bei der Besprechung der Interpellation wegen der Bauarbeiterausperrung die Prinzipien der Eisenbahnverwaltung bezüglich der Unparteilichkeit der Regierung gegenüber der Aussperrung gebilligt hätte. Er hat aber vergessen, daß die Aussperrung der Gipser in Mannheim nicht mit der allgemeinen großen Aussperrung zu tun hat. Die Gipserausperrung ist eine Privatität der Gipsermeister und hat nichts mit der allgemeinen Aussperrung zu tun. Sie ist deshalb frivol, weil die Gipsermeister den Arbeitern 5 Pfennig weniger bezahlen wollten als früher; sie haben den Tarif gekündigt. Darüber sind wir aber alle einig in diesem Hause, daß bei der jetzigen Zeit eine Lohnverkürzung nicht gerechtfertigt ist. Das muß auch im Auge behalten werden, daß der Bauunternehmer die Arbeit vom Staat unter der Voraussetzung übernommen hat, daß er die Gipserlöhne bezahlen müsse, wie sie seither gegolten haben; er hat die Arbeit nicht übernommen unter der Voraussetzung, daß er billigere Arbeitskräfte erhält. Wenn die Regierung erlaubt, so lange den Bau im Rohbau stehen zu lassen, bis es den Gipsermeistern einfallt ihren Arbeitern die alten Löhne zu bezahlen, so kann das nicht als Unparteilichkeit sondern nur als Parteilichkeit im Interesse der Unternehmer bezeichnet werden. Als etwas anderes kann ich es nicht bezeichnen, und zwar deswegen: Wir haben anlässlich unserer Interpellation auch die Anfrage gestellt, wie es mit dem Neubau des Karlsruher Bahnhofes gehalten werden solle und da hat der Herr Minister erklärt: Solange die Regierung den Bau nicht abgenommen hat, solange keinen Schaden von der Verzögerung hat, hat sie keinen Anlaß, einzuschreiten, insbesondere wenn der Bau bereits so weit vorgeschritten sei, und man habe nicht dahin festgelegt, bis zu dem und dem Termin müsse der Bau fertig sein. Ich weiß ganz genau, daß man, als in Mannheim die Umbauten am Wartesaal im Winter vorgenommen wurden, keine Rücksicht genommen hat auf die Reisenden, die im Winter unter einer Leinwandwand den Unbilden der Witterung ausgesetzt waren. Dort hat es geprügelt. Warum geprügelt es jetzt nicht? Das ist ein Widerspruch. Die Haltung der Regierung mag zu rechtfertigen sein bei dem Bahnhof in Karlsruhe, aber bei dem Umbau eines schon bestehenden Gebäudes, das dem Verkehr dienen soll, ist jede Verzögerung ein Schaden (Sehr richtig!). Und damit kann der Herr Generaldirektor auch nicht kommen, daß der Pfingstverkehr vor sich gegangen sei. Der Herr Generaldirektor

an Pfingsten nicht in Mannheim und hat von dem Pfingstverkehr nichts gesehen, er kann deshalb auch nichts davon sagen.

Ich anerkenne zwar, daß die Eingangshalle verbessert wird. Sie kann aber zurzeit noch nicht zweckentsprechend benützt werden, da sich infolge der Gipserspernung, die schon wochenlang dauert, die Fertigstellung verzögert hat; denn es fehlt bloß an der Gipsarbeit; der Rohbau und die Maurerarbeit ist schon seit Anfang März fertig. Der Herr Generaldirektor hat auch nicht davon gesprochen, daß durch die Verzögerung dieser Arbeiten der ganze Verkehr gesperrt ist, ein Zustand, der nicht eingetreten wäre, wenn die Arbeit zur rechten Zeit fertig geworden wäre. Wie verhält sich diese Stellung gegenüber den Grundzügen, die der Herr Minister bezüglich des Neubaus des Aufnahmgebäudes im neuen Karlsruher Bahnhof ausgesprochen hat? Das sind Gegenstände. Auf der einen Seite sind wir beschwichtigt worden, und wir haben es anerkannt, daß augenblicklich hier nichts zu machen sei. Aber in Mannheim ist im Interesse der Unternehmer gehandelt worden! Diese Verhältnisse bringen schon an einem gewöhnlichen Sonntag ein großes Verkehrshemmnis mit sich, denn durch die Paraden geht viel Platz verloren.

Der Herr Generaldirektor sagt, es würde kein Geld vergeben, weil man nur die Holzarbeiten fertig gestellt hätte. Es ist richtig, daß das Holz schon angestrichen ist. Das wird aber jedermann, auch wer nicht Baufachverständiger und nicht Mitglied der Generaldirektion ist, wohl verstehen, daß durch die Gipsarbeiten der Holzanstrich wieder beschmutzt und verdeckt wird. Wenn das kein Schade ist, dann siehe ich allerdings auf einem merkwürdigen Standpunkt! Es ist mir noch niemals vorgekommen, und ich habe auch mit einer ganzen Reihe von Handwerker darüber gesprochen, auch sie können sich nicht erinnern, daß Glaserarbeiten fertig gestellt, Scheiben eingesetzt worden sind, ehe die Gipsarbeiten fertig waren. Das ist ein Novum, das im Interesse der Gipsermeister gemacht wird.

Bezüglich der Vergebung der Arbeiten hat uns der Herr Generaldirektor mitgeteilt, daß die Generaldirektion ein wachsameres Auge darüber habe, und insbesondere hat er erklärt, daß alles nachgeprüft werde. Er hat aber auch ausgeführt, daß kleinere Arbeiten bis zu einem gewissen Betrag von den Bezirksstellen selbst vergeben werden könnten, und um diese kleineren Arbeiten handelt es sich in der Hauptsache. Diese kleineren Arbeiten werden seit Jahr und Tag von ein und demselben Unternehmer gemacht; und das ist dasjenige, gegen das mit Recht in Mannheim angekämpft wird. Die Stadtgemeinde Mannheim gibt auch bis zu einem gewissen Betrage kleinere Arbeiten unter der Hand ab, aber nie an den gleichen Unternehmer. Und wie man einen Turnus bei der Stadt eingerichtet hat, kann man ihn auch beim Staat einführen, weil niemand ein Recht darauf hat, alles allein zu bekommen.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth: Die Schutzstände für die Bahnsteigschaffner werden in unserem Bahnbereich nirgends geheizt. Sie haben auch vorn keine Fenster, sondern sind offen. Eine Heizung würde deshalb den gewünschten Erfolg nicht haben, vielleicht würde im Schutzstand sogar ein Durchzug entstehen. Im übrigen sind die Bahnsteigschaffner unter der gedeckten Halle und haben noch den Schutzstand, es ist also reichlich gesorgt. Aus diesem Grunde ist jedenfalls auch in Mannheim von einer Heizung der Schutzstände abgesehen worden.

Die Holzarbeiten an den Schaltern wurden angebracht, ebenso die Verglasung, um möglichst bald, wenn die Gipsarbeiten fertig sind, die Schalter benützen zu können. Wenn die Holzarbeiten beim Gipsen beschmutzt werden, macht man es eben wie in jeder Haushaltung, man wäscht den Schmutz auf. Darin kann ich keine übermäßige Belastung der Stadtkasse erblicken.

Was die Vergebung der kleineren Arbeiten angeht, die nicht der Genehmigung der Generaldirektion bedürfen, so bestimmen die ministeriellen Vorschriften über das Verdingungswesen, daß mit den einzelnen Gewerbetreibenden soweit möglich gewechselt wird. Ich glaube annehmen zu sollen, daß auch in Mannheim, wo ein pflichtgetreuer Beamter den Geschäften der Bahnbauinspektion vorsteht, diese Bestimmung eingehalten wird.

Die übrigen Ausführungen des Herrn Abg. Sühfink geben mir keinen Anlaß, weiter das Wort zu ergreifen, weil ich schon Gesagtes nicht wiederholen möchte.

Die Position wird angenommen.

Zu § 25 Mannheim, neuer Rangierbahnhof, Erstellung von Dienstwohngebäuden für Beamte und Arbeiter, III. Teilforderung:

Abg. Sühfink (Soz.): Im Nachtrag zum Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1906/07 ist die Erstellung von 5 Doppelhäusern im neuen Rangierbahnhof Mannheim mit 36 Wärter- und 24 Arbeiterwohnungen genehmigt worden. Ferner sind im Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1908/09 Mittel für den Bau von 6 weiteren Doppelhäusern, und zwar von 2 Doppelhäusern mit 12 Wohnungen für Betriebs- und technische Beamte und 4 Doppelhäuser mit 18 Wohnungen für Weichenwärter und Arbeiter angefordert und genehmigt worden. Am 6. April 1908 wurde uns mitgeteilt, daß die im Budget 1906/07 bewilligten 5 Doppelhäuser mit 60 Wohnungen voraussichtlich noch im Jahre 1908 und der Rest der bewilligten Wohnungen im Jahre 1909 bezogen werden könnten. Im Frühjahr 1910 waren diese Wohnungen jedoch noch nicht bezogen. Sie sehen also, daß man in diesem Falle nicht von einem raschen Bauen sprechen kann. Die Mitglieder dieses hohen Hauses und speziell diejenigen der Budgetkommission werden sich wohl erinnern können, daß vor zwei Jahren die Regierung auf unseren Wunsch sich veranlaßt sah, allen diesen Beamten, die in der Nähe des Rangierbahnhofes beschäftigt sind, eine jährliche Unterstützung von 40 M. zuzubilligen, weil sie nicht in der Lage seien, insbesondere diejenigen, die noch eine zwölfstündige Arbeitszeit haben, ihren Mittagstisch regelmäßig einzunehmen. Damit ist bewiesen, daß es im Interesse der Regierung gelegen wäre, diese Wohnungen möglichst rasch auszubauen. Ich weiß nicht, warum sich die Fertigstellung so sehr in die Länge gezogen hat; die Gelder sind doch bewilligt und es wäre eigentlich kein Grund vorgelegen, den Ausbau so lange hinauszuschieben. Es wurde weiter behauptet, daß ein Teil dieser Wohnungen schon am 1. Oktober 1909 hätte bezogen werden können, ihre Beziehung aber bis zum 1. April 1910 verschleppt worden sei. Es entstehen dadurch, wie eine mir zugegangene Aufzeichnung zeigt, unnötige Ausfälle für den Staat. In einem Vierteljahr macht der Ausfall an Miete für die 24 Dienstwohnungen bei einem Jahresmietzins (= Wohnungsgeld) von je 400 M. 2400 M. aus. Dazu ist die Fortgewährung des vorhin erwähnten Zuschusses von 40 M. im Vierteljahr für 24 Personen mit 240 M. in Rechnung zu stellen, so daß

der Gesamtausfall für ein Vierteljahr 2640 M. beträgt. Bei einem halben Jahre, nämlich vom 1. Oktober bis 1. April, macht das schon 5280 M.

Ähnlich verhält es sich mit der Erstellung von fünf Doppelwohnhäusern mit 48 Wohnungen bei der Feudenheimer Brücke. Auch hier geht es trotz der milden Witterung des Jahres 1909 im Schneidentempo weiter, so sagt eine Zuskrist. Eine Baufirma hat in diesem Winter bei drei Stellen den Bau eingestellt, während eine andere weiter gearbeitet hat. Der letzte Winter war doch auch wahrhaftig nicht derart, daß eine Weiterarbeit unmöglich gewesen wäre. Es unterliegt keinem Zweifel, daß durch die Sinauszuehung der Arbeiten größere Kosten entstanden sind, denn der Bau wird dadurch nicht billiger, wenn derartig lange daran gebaut wird, und daß weiterhin die in Frage kommenden Beamten, die so weit von ihren Dienststellen wohnen müssen, schwere Unannehmlichkeiten empfunden haben, für die sie dann auch eine Entschädigung gewährt erhalten mußten. Es wäre die Aufgabe der Generaldirektion gewesen, für eine rasche Erstellung dieser Bauten Sorge zu tragen und den Mißständen abzuhelfen. Insbesondere kann man ihre Haltung unsozialer verstehen, als den Beamten versprochen worden war, daß sie schon 1908, spätestens 1909 die Wohnungen beziehen könnten, während sich das nun bis 1910 hinausgezogen hat.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat Roth: Die Angelegenheit ist in der Budgetkommission eingehend erörtert worden, und ich kann nur annehmen, daß der Herr Abg. Süßkind in jener Sitzung gerade nicht anwesend war (Abg. Süßkind: Doch, doch!), sonst würde er kaum gesagt haben, daß er nicht wisse, warum die Bauten nicht förderlicher erstellt wurden.

Es handelt sich um zwei Gruppen von Bauten, die einen liegen bei der Station Seckenheim, die anderen bei der Feudenheimer Brücke. Was die ersten Bauten angeht, die im Jahre 1908 nach Genehmigung des Budgets begonnen werden konnten, so war mit der Bauarbeit nach der Beendigung der Grunderwerbsverhandlungen am 10. November 1908 begonnen worden. Die Fundamente waren an Weihnachten, am 24. Dezember 1908, ausgeführt; dann mußte der Bau wegen des Winters eingestellt werden. Am 10. August 1909 war der Rohbau einschließlich des inneren Verputzes für die Häuser fertig. Der überaus nasse Sommer 1909 hinderte aber das Austrocknen der Wände sehr, so daß im Frühjahr 1910 der Verputz an einzelnen Stellen noch feucht war. Außerdem war vom 3. September bis 3. November 1909 ein Schreiner- und Glaserstreik, es konnten also auch die Arbeiten dieser Gewerbe nicht vollendet werden. Die Häuser wurden, wenn ich recht unterrichtet bin, im Frühsommer 1910 bezogen, sie haben also nicht ganz 1½ Jahr Bauzeit gebraucht. Ich glaube, das ist eine durchaus angemessene Zeit, denn es sind zwei Winter und eine Streikzeit darin enthalten.

Bei den Gebäuden an der Feudenheimer Brücke war die Eisenbahnverwaltung nicht schuld, daß der Bau so spät bezogen werden konnte. Die Stadt Mannheim hat wegen der Straßenzüge Einsprüche erhoben und die Sache hat sich trotz lebhaften Drängens der Generaldirektion sehr hinausgezogen. Als der Winter 1908 herannahte, hat die Generaldirektion an ihr vorgesetztes Ministerium die dringende Bitte gerichtet, es möge bei der Stadt Mannheim darauf hingewirkt werden, daß nun endlich die Einsprüche als erledigt betrachtet werde.

Insbesondere haben wir darauf hingewiesen, daß eine gute Arbeitsgelegenheit für Arbeitslose geschaffen werden könnte, wenn mit den Grabarbeiten begonnen werden dürfe. Auch das Ministerium des Innern hat seine Vermittlung eintreten lassen, es war aber erst im September 1909 möglichst, mit dem Bau zu beginnen, weil erst im Frühsommer die Einsprüche der Stadtgemeinde zurückgezogen wurde. Die Verhandlungen mit der Stadt haben also ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung, im Gegenteil, trotz deren Drängens fünf Viertel Jahre gebraucht. Die Gebäude werden voraussichtlich am 1. Oktober d. J. beziehbar. Von den Dienstwohngebäuden für sechs Beamte ist das eine am 19. Juli 1909, das andere am 7. August 1909 angefangen worden; die beiden Häuser werden voraussichtlich noch im Laufe dieses Sommers beziehbar. Sie sehen also, daß seitens der Eisenbahnverwaltung geschehen ist, was geschehen konnte.

Abg. Vogel-Mannheim (fortsch. Sp.): Die Bemerkungen des Herrn Generaldirektors veranlassen mich einige Worte zu sprechen. Der Herr Generaldirektor hat heute etwas verkleinert, nicht so direkt wie damals in der Budgetkommission, die Stadtverwaltung Mannheim für die Verzögerung des Baubeginns dieser Gruppen von Wohnhäusern verantwortlich gemacht, denn der Herr Generaldirektor hat heute wieder ausdrücklich gesagt, ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung habe der Beginn des Baues um $\frac{1}{4}$ Jahre hinausgeschoben werden müssen. Genau so könnte jeder Bauunternehmer, der irgend einen Bauplan macht, der den Anforderungen der Bauordnung nicht entspricht, und der dann vom Bezirksamt angehalten wird, so lange mit dem Beginn des Baues zu warten, bis die Pläne den Anforderungen entsprechen, sagen, ich bin nicht derjenige, der an dem späteren Anfang des Baues die Schuld trägt, sondern das Großh. Bezirksamt. Genau so verhält es sich in dieser Frage bezüglich des Vorgehens der Stadtverwaltung Mannheim und der Großh. Generaldirektion. Der Stadtrat Mannheim hätte seine Pflicht veräußert, wenn er hier nicht Einsprüche erhoben hätte gegen die Art, wie die Bauten errichtet werden sollten. Der Stadtrat Mannheim hat Kleinigkeiten ganz außer Acht gelassen, trotzdem auch diese gegen die zu Recht bestehende Bauordnung verstoßen haben, er hat ausdrücklich erklärt, mit Rücksicht auf die größere Gruppe von Häusern wolle er von den vorgeschriebenen Maßnahmen Abstand nehmen. Der Stadtrat Mannheim war es aber den zukünftigen Bewohnern dieser Häuser schuldig, dafür zu wirken, daß sie im Winter bei großem Schneefall nicht vollständig abgeschnitten sind, indem sie besonders nach dem Hauptweg, der für diese Gruppen von Wohnhäusern in Betracht kommt, nach Neckarau zu eine Verbindung erhalten. Die Großh. Generaldirektion hat sich zunächst im Gefühl ihrer Souveränität über alle derartigen Vorschriften hinwegsetzen zu können geglaubt und hat sich ausgesprochen, sie erkenne die Berechtigung des Stadtrates, hier eine Einsprüche zu erheben, nicht an. Daß der Stadtrat recht hatte, das hat der Ausgang dieses ganzen Streites bewiesen, denn mit Ausnahme einer einzigen etwas minderwertigen Beauftragung hat die Großh. Generaldirektion allen diesen Beanstandungen später Rechnung getragen. Wenn die Großh. Generaldirektion von Anfang an die Berechtigung der Einsprüche in richtiger und sachlicher Weise untersucht hätte und das, was als recht anerkannt werden mußte, anerkannt und sich entschlossen hätte, es durchzuführen, so wäre die Erstellung dieser Wohnungen

nicht so weit hinausgeschoben worden. Sollte jetzt etwas anderes behauptet werden, dann behalte ich mir vor, da ich die notwendigen Akten nicht zur Hand habe, bei irgend einer Angelegenheit die etwaigen Erklärungen der Generaldirektion an Hand der Akten zurückzuweisen.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimerat Roth: Es handelt sich bei der Einsprache des Stadtrats Mannheim nicht so sehr um die Einhaltung der Bauordnung sondern hauptsächlich um die Straßenfluchten (Abg. Vogel: Und die Gehwege). Hier hatte der Stadtrat Forderungen gestellt, welche die Eisenbahnverwaltung nicht glauben zu können. Ich möchte aber ausdrücklich dagegen Verwahrung einlegen, daß der Herr Abg. Vogel sagt, die Generaldirektion hätte „im Gefühle ihrer Souveränität“ geglaubt, sich über die Bauordnung hinwegsetzen zu können. Das ist nicht der Fall. Wir bestreben uns selbstverständlich, die staatlichen Ordnungen in jeder Hinsicht zu befolgen, und wenn etwa ein Irrtum unsererseits unterlaufen sollte und wir darauf hingewiesen werden, so verbessern wir diesen Irrtum. Im übrigen drehte sich der Streit, wie ich schon sagte, um die Führung der Straßen und da widerspreche ich der Behauptung des Herrn Abg. Vogel, daß, abgesehen von Kleinigkeiten, die Eisenbahnverwaltung der Einsprache des Stadtrats stattgegeben habe. Ich beziehe mich auf den Vertrag, der zwischen der Stadtgemeinde Mannheim und der Eisenbahnverwaltung unter dem 13. Mai 1909 abgeschlossen wurde. Da der Herr Abg. Vogel die Akten nicht hier hat und da das Hohe Haus wohl darauf verzichtet wird, eine längere aktenmäßige Darlegung zu erhalten, muß auch ich mich des näheren Eingehens enthalten.

Die Position wird angenommen.

Zu § 29 Heidelberg, Neubau des Bahnhofes, VI. Teilsforderung:

Abg. Dr. Koch (natl.): Ich möchte der Genugtuung Ausdruck geben, daß die Arbeiten am Heidelberger neuen Bahnhof unter der vorzüglichen Leitung des bauführenden Ingenieurs, des Herrn Baurats Tegeler, rüstig vorwärts schreiten, und daß der Zeitpunkt, an dem die Stadt Heidelberg aus den bisherigen gefährlichen und unhaltbaren Bahnhofsverhältnissen herauskommt, endlich in greifbare Nähe rückt. Es bestehen jedoch noch verschiedene Wünsche bezüglich der Ausgestaltung im einzelnen, von denen ich einige hier, soweit sie entscheidungsreife Fragen betreffen, vortragen möchte. Die Bahnlinie läuft von dem neuen Bahnhof zu dem neuen Gaisbergtunnel durch einen Einschnitt, der sich gegen den Berg hin sehr vertieft. Dieser tiefe Einschnitt wirkt häßlich, erschwert auch die bauliche Ausnützung des Geländes. Es besteht nun in Heidelberg der Wunsch, daß dieser Einschnitt dadurch vermieden werde, daß man die Tunnelöffnung vom Berge weg eine Strecke in die Ebene schiebt, so daß anstelle des Einschnitts zum Teil schon ein Stück des Tunnels treten würde. Das teilweise Verschwinden des Einschnitts hätte auch für die Bahnverwaltung den Vorteil, daß sie das Gelände, das jetzt durch den Einschnitt beansprucht wird, baulich verwerten könnte. Es sollen aber, wie ich erfahren habe, einer solchen Verschiebung des Tunnelingangs betriebstechnische Gründe im Wege stehen. Ich möchte nun anfragen, ob das richtig ist, und ob diese betriebstechnischen Gründe wirklich so schwerwiegend sind, daß es unmöglich sein soll, diesem an sich berechtigten Wünsche nachzukommen.

Bezüglich des Tunnels selbst haben die Beschränken der Neckarsteinbruchbesitzer hier im Hause schon mehrfach Ausdruck gefunden; es hängt damit ja auch der Antrag bezüglich der Steinlieferungen zusammen. Es schien eine Zeit lang, als ob es gelingen werde, zu erreichen, daß die Firma Holzmann wenigstens einen Teil der Lieferungen für den Tunnel an die Eberbacher Steinbruchbesitzer verberge. Die Verhandlungen scheinen aber auf einem toten Punkt angelangt zu sein. Mit dieser Frage hängt das wirtschaftliche Gedeihen einer ganz erheblichen Anzahl von Familien in Eberbach und Umgebung zusammen, sodaß ich die Groß. Regierung dringend bitten möchte, mit ihren Vermittlungen nicht aufzuhören, sondern zu versuchen, ob es nicht doch noch gelingt, zu erreichen, daß wenigstens ein Teil dieser Steinlieferungen für den Tunnel an die Eberbacher Steinbruchbesitzer zu annehmbaren Preisen vergeben wird. Es steht ja noch bei weitem der größere Teil der Steinlieferungen aus.

Was die Verhältnisse am Ostausgange des Tunnels, am Karlstor betrifft, so ist für die Weiterentwicklung des Ostviertels von Heidelberg und Schlierbach die Lösung der Fragen der Gestaltung der Gleisanlage und der Bahnhofsanlage von höchstem Interesse.

Diese Fragen sind aber noch nicht entscheidungsreif. Eine jetzt schon zu erwägende Hauptfrage ist aber die, wie die Schlierbacher Landstraße künftig geführt werden soll. Hier hat die Stadt den lebhaften, dringenden Wunsch, daß die beiden lästigen und gefährlichen schienenartigen Übergänge beseitigt werden, und daß die Führung der Straße und der Bahnlinie so geschieht, daß diese Übergänge überhaupt verschwinden. Ich glaube, daß auch die Bahnverwaltung ein lebhaftes Interesse daran hat, daß diese gefährlichen und den Betrieb erschwerenden Übergänge beseitigt werden. Ich bin der Ansicht, daß die beiderseitigen Interessen in gleicher Richtung laufen, und ich nehme an, daß es daher in dieser Frage verhältnismäßig leicht sein dürfte, eine Lösung zu finden, die den beiderseitigen Interessen vollauf Rechnung trägt und beide Teile befriedigt.

Abg. Dr. Schofer (Zentr.): Mit Bezug auf meine Ausführungen von gestern möchte ich erklären, daß ich nicht in der Lage bin, für diese Position mit Ja zu stimmen. Ich werde mit Nein stimmen. Die Gründe, die ich gestern auseinandergesetzt habe, sind dafür maßgebend. Meine Haltung steht in Konsequenz meiner Abstimmung im Landtage 1905/06.

Herr Oberbaurat Basmer: Auf die Anfrage des Herrn Abg. Dr. Koch, ob nicht die Möglichkeit bestünde, den Wünschen der Anwohner des Rohrbacher Viertels in Heidelberg, wohin die Tunnelmündung projektiert ist, nachzukommen, ob nicht der Tunnel verlängert und ein Teil des Einschnitts als Tunnel behandelt werden könnte, um das hier verfügbare Gelände nutzbar erhalten zu können, muß ich erwidern, daß dies nicht tunlich ist, und zwar zum Teil aus bautechnischen und zum Teil aus betriebstechnischen Gründen.

Der Einschnitt ist dort nicht mehr sehr tief. Es würde nur eine sehr geringe Auflagerung von Erde auf dem Tunnel vorhanden sein, und der Tunnel könnte unmöglich, wie es sonst gebräuchlich ist, unterirdisch gebaut werden, sondern es müßte ein Einschnitt hergestellt werden, der dann zugewölbt und zugeworfen wird. Es würde das in ähnlicher Weise geschehen wie bei dem jetzigen Gaisbergtunnel. Damit wäre aber auch das Bauen über dem Tunnel unmöglich, denn auf das Tunnelgewölbe

könnten bei der geringen Überlagerung schwere Bauten nicht gestellt werden. Sodann sprechen aber auch betriebstechnische Gründe gegen die Verlängerung des Tunnels. Kurz nach dem Tunnelausgange findet die Abtrennung der Gütergleise von den Personengleisen der Oberrheinbahn statt. Wenn nun der Tunnel verlängert würde, käme diese Trennung unmittelbar an das Portal zu liegen, was die Überfahrt für die ausfahrenden Züge sehr behindern und dem Stellwertwärter die Bedienung der Weiche erschweren würde. Besonders ausschlaggebend sind aber die bautechnischen Gründe, die gegen diese Verlängerung sprechen. Im übrigen ist diese in letzter Stunde entstandene Frage überhaupt nicht mehr diskutabel. Das Gelände ist schon erworben, der Einschnitt ist ausgehoben, die Brücke über den Einschnitt nach dem Kirchhof ist schon erstellt, so daß eine Änderung nicht mehr möglich ist. Aber auch wenn die Anregung früher gekommen wäre, hätten wir wie schon bemerkt derselben aus bautechnischen und betriebstechnischen Gründen keine Folge leisten können.

Eine weitere Anfrage betrifft die Vergabung von Tunnelwölbfsteinen an die Steinbruchbesitzer in Eberbach. Es war ja eine Zeit lang Aussicht, daß eine Einigung zwischen der Firma Holzmann und einem Teile der Eberbacher Steinbruchbesitzer zustande kommen würde. Ein Teil der Eberbacher Steinbruchbesitzer, fünf im ganzen, hatte sich der Inspektion gegenüber bereit erklärt, um einen Preis, wenn ich mich recht erinnere, von 35,40 M. für den Kubikmeter die Steine zu liefern. Wir hatten auch die Firma Holzmann veranlaßt, auf dieses Angebot einzugehen. Die Firma hat das mit schwerem Herzen getan, weil sie gesagt hat, sie selbst liefere die Steine aus ihren eigenen Brüchen noch billiger. Sie ist aber darauf eingegangen und hat an diese fünf Steinbruchbesitzer ihr Angebot gestellt. Unerwarteterweise kam jedoch von diesen fünf Besitzern eine Absage an die Firma, sie seien nicht mehr in der Lage, ihr der Inspektion gemachtes Angebot aufrecht zu erhalten. Darauf hat die Firma natürlich gesagt: „Jetzt haben für uns alle Verhandlungen ein Ende, wir liefern die Steine selbst“, wozu sie auch berechtigt ist. Daß nichts zustande gekommen ist, daran sind die Steinbruchbesitzer in Eberbach selbst schuld.

Dann möchte ich aber noch betonen, daß dadurch, daß jetzt die Steine von der Firma Holzmann im eigenen Betriebe geliefert werden, das Neckartal und die Arbeiterschaft daselbst in keiner Weise geschädigt ist. Die Firma Holzmann verwendet nur einheimische Arbeiter, sie bezahlt sie, soviel wir wissen, besser, als sie früher bezahlt worden sind. Die Notleidenden sind bloß die Steinbruchbesitzer, weil sie mit ihren Forderungen so hoch waren, daß die Unternehmung sagen mußte: Dafür kann ich die Steine nicht brauchen.

Dann ist vom Herrn Abg. Dr. Koch noch eine Anfrage wegen der Bahnanlage am Ostende des Tunnels beim Karlstor gestellt worden. Da kann ich erwidern, daß bei dem jetzigen Umbau des Bahnhofes Heidelberg der Wegübergang und der Bahnhof am Karlstor ganz unverändert bleiben, und daß die Frage der Beseitigung der Wegübergänge eine Sache der Zukunft ist, die verbunden sein muß mit der Verlegung der Bahn vom Karlstor gegen Schlierbach. Anders ist die Beseitigung der Wegübergänge nicht möglich. Wann aber dieses Projekt zur Ausführung kommt, muß der Zukunft überlassen werden.

Abg. Maier (Soz.): Ich möchte die Anfrage an die Großh. Regierung richten, warum die Firma Holz-

mann nicht die Auflage erhalten hat, die Steine von Wilhelmsfeld weiter zu denügen; denn das sind badische Steine, und der Bruch in Wilhelmsfeld gehört der Firma Holzmann, sie hat ihn ja gekauft und soll ihn, wie mir mitgeteilt worden ist, nur wegen der hohen Transportkosten, die sie das Steinachtal herunter hatte, stillgelegt haben. Wenn das zutrifft, was mir gesagt worden ist — die Steine sollen übrigens von guter Qualität sein —, so hätte die Regierung mindestens darauf bestehen müssen, daß der Wilhelmsfelder Bruch weiter ausgebeutet wird, und daß die dortigen Steine im Tunnel zur Verwendung kommen, bevor die aus Gaimühle aus dem Gessischen vermauert werden.

Nach Informationen, die ich eingezogen habe, trifft zu, was der Herr Regierungsvertreter ausgeführt hat, daß die Firma Holzmann beziehungsweise deren Beauftragte die Arbeiter in Gaimühle nicht schlechter bezahlen, sondern daß die Arbeiter dort im großen und ganzen sogar besser bezahlt sind — ich freue mich, daß das der Fall ist —, als das bei den Eberbachern Besitzern bis jetzt der Fall war. Aber die Eberbacher Bruchbesitzer haben mir auch in glaubwürdiger Weise versichert, sie würden, wenn sie die Steinlieferung bekommen hätten, so wie die Arbeiten gedacht waren, ich glaube, auf den Kubikmeter 5 bis 6 M. mehr Arbeitslohn haben bezahlen müssen als nach der ursprünglichen ersten Berechnung; so scharf seien eben die Vorschriften, die die Baubehörde erlassen habe. Der Herr Bauinspektor habe in den Vorschriften verlangt, die Steine müßten nach jeder Richtung hin genau fugenrecht bearbeitet sein usw., er habe viel schärfere Anforderungen gestellt, als das sonst bei solchen Bauten üblich gewesen sei. Deshalb hätten sie auch die Steine nicht mit 35 M. liefern können, sondern hätten ihr Angebot auf einige 40 M. erhöhen müssen, um die höheren Arbeitslöhne bezahlen zu können. Es war also noch die Frage, ob die Arbeiter nicht auch bei den Eberbacher Bruchbesitzern mehr verdient hätten.

Die Sache scheint mir also noch nicht ganz klar zu sein. Ich stehe immer noch auf dem Standpunkte, daß der Staat sehr wohl die Interessen der Eberbacher Steinbruchbesitzer hätte berücksichtigen können, auch deshalb, weil natürlich die Firma Holzmann, wenn der Tunnelbau erledigt ist, kein Interesse mehr an dem Betrieb ihrer Steinbrüche hat. Es ist zu befürchten, daß dann in jener Gegend eine größere Arbeitslosigkeit für die Steinbrecher und Steinhauer eintreten wird. Das ist eine Frage, mit der man sich, wie ich neulich bei der Begründung unseres Antrages ausgeführt habe, auch in Eberbach im Bürgerausschuß schon befaßt hat. Der beste Ausweg, um diesem Mißstand zu entgehen, wäre, wie von mir schon ausgeführt, der, daß die Regierung darauf einginge, die Steine von den Steinbruchbesitzern direkt abzunehmen, wie das in anderen Bundesstaaten schon der Fall sein soll. Die Gründe, die die Großh. Regierung letzthin dagegen angeführt hat, können nach keiner Richtung hin ausschlaggebend sein. Die Versicherung, daß badische Steine bevorzugt werden sollen, ist ganz schön, aber sie steht auf dem Papier und wird in der Praxis nicht durchgeführt, wie wir das gerade im Falle des Heidelberger Tunnelbaues sehen. Es ist sicherlich nicht gerade die Liebe der Firma Holzmann zu den Eberbachern und anderen einheimischen Arbeitern, die sie zu ihren Maßnahmen geführt hat; denn die Firma Holzmann beschäftigt ja auch beim Tunnelbau selbst heute noch reichlich genug italienische Arbeiter, obwohl deutsche Arbeiter, Heidelberger und andere, in genügender Zahl vorhanden wären.

Ich glaube also, nochmals meine Bitte wiederholen zu dürfen, die Regierung möge doch die Frage prüfen, ob es nicht möglich wäre, die Verhältnisse in Zukunft entsprechend dem Antrage, den wir eingereicht haben, zu gestalten. Dann würden die Mißstände beseitigt werden und die Klagen der einheimischen Steinindustrie am allerersten aufhören.

Geh. Oberbaurat **W a s m e r**: Auf die erste Anfrage des Herrn Abg. **M a i e r** bezüglich der **W i l h e l m s f e l d e r** Brüche, die die Unternehmerfirma **H o l z m a n n** bei Beginn ihres Tunnelbaues angelegt und betrieben und jetzt wieder verlassen hat, kann ich erwidern, daß die Firma **H o l z m a n n** die Brüche verlassen hat, weil ihr der Bezug daraus zu teuer kam. Wir haben gar keinen Grund, sie dazu zu zwingen, diesen Steinbruch weiter zu betreiben, da sie aus ihren übrigen Steinbrüchen noch genügend Steine bekommt, um den Bau in **Heidelberg** in angemessener Weise zu fördern. Ich hätte aber eher geglaubt, daß die Betreibung des Steinbruchs in **Wilhelmsfeld** von den **Eberbacher** Steinbruchbesitzern beanstandet werden würde. Denn ob dieser Bruch noch zu den eigentlichen **Redartäl**erbrüchen gerechnet werden kann, darüber könnte man im Zweifel sein, weil er weit über eine Stunde vom **Redartal** entfernt in einem Seitental liegt. Daran, daß dieser Bruch aufgegeben worden ist, sollte eigentlich niemand Anstand nehmen. Jedenfalls haben wir keine Veranlassung, den Unternehmer **H o l z m a n n** zu zwingen, einen Bruch weiterzuführen, wenn er die Weiterführung als seinem Interesse zuwiderlaufend ansieht. Weiter war noch die Rede davon, daß die bei **Eberbach** von der Firma **H o l z m a n n** betriebenen Brüche keine **badischen** Brüche wären. Das ist teilweise richtig. Die Firma **H o l z m a n n** betreibt zurzeit drei Brüche. Der eine liegt in **badischem** Gebiet bei **Eberbach**, die beiden andern liegen an der **badisch-hessischen** Grenze, aber schon auf **hessischem** Gebiet bei der **Gaimühle**. Nun ist zu bemerken, daß die **Eberbacher** Steinbruchbesitzer dort auch Steinbrüche haben und betreiben, und daß der eine Steinbruch, den die Firma **H o l z m a n n** betreibt, einem **Eberbacher** Steinbruchbesitzer abgekauft worden ist, der früher in der Vereinigung derselben war. Diese Brüche bei der **Gaimühle** sind von jeher als **Eberbacher** Steinbrüche angesehen worden und sind auch im Vertrag mit der Firma **H o l z m a n n** ausdrücklich als solche benannt, von denen Steine bezogen werden können. Übrigens wäre der Unternehmer **H o l z m a n n** auch geneigt gewesen, in der Nähe der **Gaimühle** auf **badischem** Gebiet einen Steinbruch anzulegen; er hat aber von der Gemeinde **Eberbach** kein Gelände bekommen.

Dann war wieder die Rede von der Abtrennung der Steinlieferung von den anderen Arbeiten. Es wurde darauf abgehoben, daß diese Trennung der Lieferungen anderwärts stattfindet. Es ist ja richtig, daß eine solche Abtrennung in **Norddeutschland** häufig stattfindet. Dort sind aber etwas andere Verhältnisse als bei uns, weil dort die Steine oft von sehr großen Entfernungen her bezogen werden müssen, während bei uns gute Steine übers ganze Land verteilt sind. Gerade beim Tunnelbau aber ist zu bemerken, daß bei dem großen im Bau befindlichen Tunnel bei **Elm**, der in der Länge mit unserem **Heidberger** zu vergleichen ist, ursprünglich auch die Steinlieferung vom Vertrag ausgeschlossen war; noch während der Vorbereitung aber ist die **preussische** Verwaltung dazu übergegangen, dem Unternehmer auch die Steinlieferung zu übertragen; es

geschah das aus denselben Gründen, wie ich sie neulich vorgetragen habe.

Weiter wurde ausgeführt, die **Eberbacher** Steinbruchbesitzer seien gezwungen gewesen, höhere Preise zu stellen, weil die Bedingungen der Bearbeitung der Steine bedeutend verschärft worden wären. Das ist aber in gar keiner Weise zutreffend. Die Bedingungen sind die gleichen, wie sie von jeher und für jeden Tunnel waren; nur in den Dimensionen der Steine, und zwar hinsichtlich der Länge, ist etwas geändert worden. Die Steine sind etwas kürzer gewünscht worden, um sie handlicher zu machen; die Bearbeitung ist aber die gleiche geblieben. Selbst vorausgesetzt, daß die **Eberbacher** ursprünglich die falsche Annahme gehabt hätten, daß die Steine anders wie früher bearbeitet werden müßten, so wissen sie jetzt und sehen es in den Brüchen von **H o l z m a n n**, wie die Steine zu bearbeiten sind. Trotzdem aber halten sie noch ihre Preise fest.

Was eine Änderung der gegenwärtigen Sachlage in der Richtung anlangt, daß die **Eberbacher** Steinbruchbesitzer von der Firma **H o l z m a n n** noch berücksichtigt werden, so kann man sagen, daß die Ausichten dazu jetzt ziemlich gleich Null sind.

Abg. **M a i e r** (Soz.): Ich will mich auf die Sache selbst nicht weiter einlassen, ich will nur nochmals hervorheben, daß mir bezüglich des **W i l h e l m s f e l d e r** Bruchs ein Mißverständnis vorzuliegen scheint. Dieser Bruch ist nicht frisch eingerichtet, sondern von der Firma **H o l z m a n n** einer dortigen Firma abgekauft worden. Vorher haben natürlich in diesem **badischen** Bruch **badische** Arbeiter, **Wilhelmsfelder** Arbeiter gearbeitet. Wenn die **Wilhelmsfelder** Arbeiter, die in einem so armen Dorfe wohnen, und die unter so schweren Existenzbedingungen kämpfen müssen, nicht im Steinbruch oder im Wald beschäftigt werden können, müssen sie jeden Tag zwei Stunden weit nach **Heidelberg** als dem nächstgelegenen Arbeitsort herpflücken und abends wieder heimlaufen, wenn sie nicht gleich unten bleiben wollen. Als die Firma diesen Bruch angekauft hat, haben die Leute eine große Freude darüber gehabt, weil sie annahmen, daß sie nun auf Jahre hinaus Verdienst haben würden. Nun auf einmal aber kam die Firma und erklärte: Der Transport per **Achse** kommt uns zu teuer; wir legen den Bruch still. Sie hat für den Bruch die Summe von **50 000 M.** bezahlt — das macht ihr natürlich gar nichts, für eine Weltfirma ist diese Summe kein Geld —, legt aber den Bruch ohne weiteres still und bezieht die notwendigen Steine aus zwei **hessischen** Brüchen und, wie die Regierung selbst zugibt, die Bewohner einer **badischen** Gemeinde, die früher in diesem Bruch tätig waren, müssen jetzt auswärts gehen, um Arbeit und Verdienst zu suchen. Der Herr Regierungsvertreter sucht den Vorgang damit zu entschuldigen, daß er sagt, der **Wilhelmsfelder** Bruch sei „eigentlich kein **Redartäl**er Steinbruch.“ Der Begriff der **Redartäl**er Steine hätte im Vertrag mit der Firma **H o l z m a n n** zunächst dahin definiert werden sollen, daß es **badische** **Redartäl**er Steine sein müssen und nicht nur **Redartäl**er Steine überhaupt. Wenn es **badische** Steine sind — das ist das Erste —, dann ist es schließlich gleichgültig, ob sie eine halbe Stunde oder eine ganze Stunde vom **Redartal** weg gebrochen werden, falls sie nur gleichwertig sind. Diese Gleichwertigkeit der **Wilhelmsfelder** Steine ist aber nicht bestritten worden; sie sind verwendet, sie sind vom staatlichen Aufsichtsbeamten nicht ausgeschieden worden; es waren lediglich Gründe, die in dem Transportverhältnisse lagen, es waren Rück-

sichten der Sparfameit, aus denen sich die Firma Holzmann den Luxus erlaubt hat, den Bruch in Wilhelmsfeld stillzulegen und damit die Arbeiter dort brotlos zu machen.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Die von den Herren Vorrednern behandelte Angelegenheit ist auch in der Budgetkommission eingehend besprochen worden. Ich will mich aber jetzt weiterer Ausführungen enthalten und mich darauf beschränken, auf meinen gedruckten Bericht hinzuweisen; dort habe ich im Namen der Budgetkommission die Erwartung ausgesprochen, daß es der Groh. Regierung doch noch gelingen möge, zwischen dem Bauunternehmer und den Steinbruchbesitzern und Steinlieferanten im Neckartal im Interesse des hier in Betracht kommenden Gewerbes eine Verständigung herbeizuführen. Ich möchte das wiederholt empfehlen. Auch ich halte dafür, daß der Wunsch durchaus berechtigt ist, daß darauf gesehen wird, daß das einheimische Material vorab verwendet wird; ich glaube, diesen Wunsch als einen allgemeinen bezeichnen zu können. (Beifall.)

Die Position wird gegen den größeren Teil des Sentrums angenommen.

Zu § 31 Mosbach, Stationserweiterung und Verlegung der Landstraße zwischen Neckarelz und Mosbach zur Beseitigung der schienenebenen Straßenübergänge, II. und letzte Teilforderung, sowie zu der einschlägigen Petition des Gemeinderats Mosbach:

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Die Budgetkommission hatte an sich den Antrag gestellt, diese Position zu genehmigen. Nachdem dieser Beschluß gefaßt war, ist in einem ziemlich späten Zeitpunkt, nämlich am 24. Mai 1910, dem Hohen Hause noch eine Petition des Gemeinderats Mosbach zugegangen. Diese Petition knüpft an den Plan der Groh. Generaldirektion, durch Verlegung der Landstraße eine Beseitigung der schienenebenen Straßenübergänge herbeizuführen, und es gibt die von der Generaldirektion kundgegebene Absicht, diese Straßenverlegung herbeizuführen, dem Gemeinderat Anlaß, sich über den vorgelegten Plan zu äußern und diesen zu beanstanden. Die Petition enthält eingehende Ausführungen, in welchen der Gemeinderat die Gründe angibt, die nach seiner Ansicht gegen das Projekt der Generaldirektion sprechen. Außerdem ist im Auftrag von Mühlenbesitzer Deetken von Professor Baurat Maurer in Stuttgart ein anderer Plan ausgearbeitet worden, der dann auch der Groh. Generaldirektion vorgelegt wurde. Auch dieses Projekt ist eingehend begründet. Es wird nun der Wunsch ausgesprochen, daß gerade dieses Projekt zur Ausführung gebracht werden solle. Alsdann werden in der Petition auch die für die Abänderung in Betracht kommenden Kostenaufschläge besprochen u. kritisiert. Die Gemeindeverwaltung habe wie auch der am meisten beteiligte Mühlenbesitzer Deetken der Generaldirektion prinzipiell ihre Bereitwilligkeit zu einer Beteiligung an den Mehrkosten zu erkennen gegeben. Die Generaldirektion hat sich aber dennoch bis jetzt dagegen ablehnend verhalten u. durch ihren Referenten den vollen Betrag der angeblichen Mehrkosten im Betrage von 10 000 Mark verlangt. „Der unterzeichnete Gemeinderat“ so schließt die Petition wörtlich, „richtet daher im Verein mit dem Gewerbeverein und der Handelsgenossenschaft hier an Hohe Zweite Ständekammer die ebenso dringende als ergebene Bitte, dieser Vorstellung der Stadt Mos-

bach bezüglich der Ausführung des Projekts des Baurats Professor Maurer. hochgeneigtest befürwortend beitreten und die hohe Generaldirektion zur Annahme dieses Planes gütigst bewegen zu wollen.“ Da Sie aus der Antwort der Groh. Regierung die strittigen Punkte am besten ersehen werden, will ich sie, da ich sie leider nicht mehr in Druck habe geben können, hier zur Verlesung bringen. Die Groh. Regierung teilt mit:

„Um den Wünschen der Gemeinde Mosbach und der sonstigen Interessenten nach Möglichkeit entgegen zu kommen, hat die Groh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen s. Zt. die auf Seite 6 der Petition unter a—d aufgeführten Verbesserungen ihres ursprünglichen Projektes zugestanden. Diese Änderungen verursachen einen Mehraufwand von 3000 M.; die weiteren 1300 M. beziehen sich auf eine Wegverbesserung auf Gemarkung Neckarelz. Für den in der Petition erwähnten, von Mühlenbesitzer Deetken eingereichten, von Professor Maurer in Stuttgart bearbeiteten Entwurf ist der beizulegende Kostenvergleich gegenüber dem Projekte der Eisenbahnverwaltung aufgestellt worden. Die Mehrkosten des ersteren betragen hiernach ohne Unvorhergesehenes und ohne Verwaltungskosten 23 500 M., da weit mehr Erdarbeiten notwendig werden, als in der Petition angenommen sind. Es ist hiernach auch die in der Petition verwertete Schätzung der Groh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, der, soweit bekannt, keine Querprofile vorgelegen haben, viel zu nieder gegriffen. Welcher Wagenverkehr nach Verlegung der Landstraße durch die Begunterführung bei km 52,5 zu erwarten ist, läßt sich schwer nachweisen, da kaum zu beurteilen ist, wie viele Fuhrwerke, die einen am westlichen Ende der Freiladegleise bereitgestellten Wagen zu beladen oder entladen haben, vorziehen werden, anstatt über die immerhin beliebte Güterzufahrtstraße durch die künftige Unterführung über die Bahnhofstraße zurückzufahren. Auch werden die Pächter der gegen Südwesten gelegenen Lagerplätze häufiger die Unterführung benötigen, die Zahl der Fuhrwerke wird aber von der Art des Geschäftsbetriebs des betreffenden Pächters abhängen. Um möglichst genaue Feststellungen machen zu können, sind aus den Büchern der Station Mosbach die Firmen festgestellt worden, deren Verkehr nach den künftigen Gütergleisen sich voraussichtlich durch die neue Unterführung abspielen wird, um aus der Zahl ihrer im Laufe eines Jahres geladenen oder entladenen Eisenbahnwagen auf die Zahl der hierzu erforderlichen Fuhrwerke zu schließen. Es wurde außer dem festgestellt, daß von den nördlich der Bahn zwischen den beiden eingehenden Straßenübergängen längs der alten Landstraße liegenden Grundstücken der Gemarkung Neckarelz und Mosbach zehn Grundstücke in Eigentum bzw. Bewirtschaftung von Mosbacher Einwohnern sind. Diese zehn Grundstücke im Gesamtmaßgehalt von 4 ha 23 ar sind in dem beiliegenden Verzeichnis zusammengestellt. Hieraus wurde ein voraussichtlicher Tagesverkehr im Jahresdurchschnitt von zehn Fuhrwerken in beiden Fahrrichtungen zusammen und ein durchschnittlicher Tagesverkehr in der Hauptverkehrszeit von 11 Wagen in beiden Richtungen zusammen ermittelt. Hierzu kommt noch der Verkehr von der Deetkenschen Mühle nach Mosbach und den Landorten, der nach den anderwärts bestätigten Angaben von Deetken im Jahresdurchschnitt täglich in beiden Richtungen zusammen 18 Fuhrwerke durch die Unterführung ergibt, von denen zusammen 4 von und nach Neckarelz gehen. Nach den angestellten Erhebungen kommt Langholz aus dem Neckartal nur ganz ausnahmsweise in Mosbach zur Verladung und

zwar nur dann, wenn ein Mosbacher Langholzverfender zur Vervollständigung einer Mosbacher Ladung auch Stämme aus dem Neckartal oder der Gegend von Aglasterhausen nach Mosbach führen läßt. Die größte Stammgröße, mit der gerechnet werden muß, beträgt nach den Erhebungen höchstens 18 Meter. Der Wagenverkehr ist hiernach auch in den Hauptverkehrszeiten so schwach, daß sich hiermit ein Mehraufwand von mindestens 23 500 — 3000 = 20 500 M. selbst dann nicht rechtfertigen ließe, wenn der Verkehr einen nennenswerten Vorteil aus der Änderung ziehen würde, was aber keineswegs der Fall ist. Dazu kommt, daß im Professor Maurerschen Entwurf die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse zum Teil ungünstiger sind als im Entwurf der Eisenbahnverwaltung. Die Angabe, daß für den Grundwasserstand beim Entwurf der Eisenbahnverwaltung der obere Wasserfahnen für den Maurerschen Entwurf der Unterwasserfahnen in Rechnung zu ziehen ist, wie dies in der Petition geschah, ist unter den vorliegenden Verhältnissen unhaltbar. Die Staatsbahnenverwaltung muß nach wie vor die Ausführung des Professor Maurerschen Entwurfs und auch jede Beteiligung an den Mehrkosten, falls die Interessenten diesen sollten ausführen wollen, ablehnen.“ Das ist die Stellung der Großh. Regierung.

Die Budgetkommission hat nun die Angelegenheit einer Prüfung unterzogen und kam zu dem Ergebnis, daß es doch wünschenswert wäre, wenn dem Wunsche der Stadt Mosbach entgegengekommen werden könnte. Wir würden es deshalb für zweckmäßig halten, wenn eine nochmalige Prüfung der Angelegenheit zu einer Verständigung mit den Interessenten führen könnte, und so gelangte die Budgetkommission zu dem Antrag: „Gehobenes Gaus wolle die Petition des Gemeinderats Mosbach der Gr. Regierung in dem Sinne empfehlen überweisen, daß die im diesjährigen Baubudget angeforderte Teilforderung auch zu einer Änderung des Projektes nach den Vorschlägen der Stadtgemeinde verwendet werden kann, falls die Verhandlungen mit der Stadt zu einer Verständigung der Eisenbahnverwaltung mit der Stadt führen sollten und die Stadtgemeinde und die anderen Interessenten die Mehrkosten der vorgeschlagenen Änderung tragen.“ Denn, weil die Großh. Regierung nachgewiesen hat, daß sie selbst gar kein Interesse habe an dieser Abänderung des Projektes, haben wir geglaubt, daß die Mehrkosten allerdings denjenigen auferlegt werden sollen, die den Wunsch haben, hier eine Verbesserung lediglich ihrer Verhältnisse herbeizuführen.

Hg. Pausbach (konf.): Für die wohlwollende Behandlung der Petition der Gemeinde Mosbach, Straßenunterführung bei Wartestation 50 betr., möchte ich dem Herrn Berichterstatter Pfefferle und der Kommission den wärmsten Dank aussprechen. Nur muß die Stadt Mosbach von den etwaigen Mehrkosten der Verbesserung der Unterführungsprojektes verschont bleiben. Wenn ich recht unterrichtet bin, sollen die schienen-ebenen Übergänge der Hauptbahnen bis zum Jahre 1920 alle beseitigt werden. Es ist dies im Interesse der Betriebssicherheit sehr zu begrüßen. Im Spezialbudget des Eisenbahnbaues sind nun unter Titel III § 31 auch 216 000 M. für Beseitigung der schienen-ebenen Übergänge bei den Stationen 49 und 50 bei Mosbach eingestellt. Dadurch wird erreicht, daß die beiden Übergänge an der Station 49 und an der Station 50 beseitigt werden. Die Landstraße von Mosbach nach Neckarelz soll an dieser Stelle auf die linke Seite, d. h. auf die südliche Seite des Bahnkörpers

verlegt werden, wodurch, wie gesagt, erreicht wird, daß zwei schienen-ebene Übergänge wegfallen.

Im Juli vorigen Jahres wurde nun von der Großh. Generaldirektion ein diesbezügliches Projekt der Stadt Mosbach vorgelegt. Dasselbe fand aber nicht den Beifall der Interessenten, weshalb sich diese veranlaßt sahen, durch Professor Maurer in Stuttgart ein Gegenprojekt ausarbeiten zu lassen, da fast sämtliche Dimensionen des Projektes der Generaldirektion nach Ansicht der Interessenten in Mosbach zu knapp bemessen sind. So war in dem Projekt der Generaldirektion die Höhe der Unterführung mit nur 3,30 Meter angegeben, was entschieden zu niedrig ist, weil eben dann hochgeladene Gewägen nicht durchkommen können. Auch die Breite des Weges der Unterführung mit nur 5 Meter ist zu schmal vorgesehen, da dann die Gefahr bestände, daß, wenn zwei beladene Wagen in der Mitte der Unterführung zusammentreffen, sie nicht aneinander vorbeikönnen. Ferner war in dem Projekt der Generaldirektion kein Gehweg und der Zufahrtsweg zum Güterbahnhof nur mit 15 Meter Radius vorgesehen. Mit Langholz wäre diese Straße sehr beschwerlich zu fahren. Wenn in der Regierungsantwort gesagt wird, daß von Neckarelz her wenig Holz nach Mosbach geführt werde, so ist das nicht richtig. Es wurde mir gerade dieser Tage erzählt, daß das bedeutende Dampfägewerk von Zimmermann Wahl dieses Jahr im Obriheimer Wald allein 400 cbm Holz ankaufte hat, das zum Teil auf dem Bahnhof Mosbach verfrachtet wird und diese Straße passieren muß. Ferner kommt Stammholz aus dem Aglasterhauser, Daudenzeller, Hüffenhardter und sogar vom Waibstadter Wald in Mosbach zur Verfrachtung.

Nach dem Projekt der Generaldirektion würden sich drei Zufahrtsstraßen am tiefsten Punkte der Unterführung treffen. Dadurch wären leicht Zusammenstöße möglich und Unglücksfälle zu befürchten, zumal die schräge Unterführung bei dem kleinen Radius der Zufahrtsstraßen eine Übersicht über die Straße nicht gewährt. Nach dem Projekt der Generaldirektion käme auch die altrenommierte Deekensche Kunstmühle sehr schlecht weg, da dieselbe ganz ab vom Verkehrsweg zu liegen käme. Die Kunden, die seither von Neckarelz und vom Neckartal her bequem zur Mühle fahren konnten, müßten nach dem Projekt der Generaldirektion halbwegs nach Mosbach fahren und an einer unpraktischen „Rehre“ umwenden, also auf einem Umweg zur Mühle fahren. Viele Kunden würden deshalb, wenn sie einmal halbwegs in Mosbach sind, nach Mosbach hineinfahren und ihren Bedarf bei dortigen Mehlhändlern decken. Dadurch wäre das Geschäft des betreffenden Müllers sehr geschädigt, und es ist begreiflich, daß er sich sehr wehrt und wünscht, daß das Projekt des Professors Maurer ausgeführt bzw. das Projekt der Generaldirektion dahin abgeändert wird, daß er nicht so weit von der Verkehrsstraße zu liegen kommt.

Bei dem Projekt der Generaldirektion hat ferner nach der Meinung der Interessenten die Entwässerung zu wenig Ge-fäll, sodaß im Sommer bei Gewitterregen und im Winter bei Eis- und Schneegang die Unterführung nicht wasserfrei sein würde, zumal der tiefste Punkt der Unterführung 97 cm unter den Hochwasserspiegel zu liegen kommt. Es wäre also leicht möglich, daß das Wasser durch das durchlässige Gelände eindringt und die Unterführung unpassierbar macht. Man würde ein ähnliches Wasserloch wie die Unterführung in Auerbach schaffen, wo, wie ich gehört habe, das Gefälle auch nur 1 Prozent beträgt, sodaß selbst bei trockenem Wetter das Wasser aus der Unterführung nicht abziehen kann und diese fortwährend

ein Schmutzloch ist. Bei Regenwetter ist dieselbe fast nicht zu begehen.

Die Generaldirektion hat sich veranlaßt gesehen, ihr Projekt in verschiedenen Punkten zu verbessern, insbesondere die Höhe und Breite der Unterführung zu verbessern. Auch der Radius des Bahnhofszufahrtsweges, der Radius der Kehre ist nachträglich von 15 auf 20 Meter vergrößert worden. Wenn solche Änderungen an einem neuen Plan nötig sind, ist das doch ein Beweis dafür, daß das ganze Unterführungsprojekt der Generaldirektion doch nicht richtig durchgedacht und durchgearbeitet war. Dann soll die Groß-Generaldirektion gleich noch weiter gehen und den ihr vorgelegten Entwurf des Professors Baurat Maurer aus Stuttgart annehmen, von dem sie selbst zugibt, daß er für die beteiligten Interessenten Vorteile hat. Wenn man etwas Neues baut, sollte es doch so hergestellt werden, daß es soweit als möglich den berechtigten Wünschen der Interessenten entspricht und nicht Mängel an sich trägt, die sich leicht vermeiden ließen. Wenn seitens der Generaldirektion gesagt wird, das Maurersche Projekt käme viel teurer zu stehen, so können das die Interessenten von Mosbach nicht recht glauben.

Ein Beweis, wie sehr es der Stadt Mosbach darum zu tun ist, daß das Projekt möglichst verbessert und vervollkommen wird, ist die dem Landtag zugegangene Petition des Gemeinderats, des Gewerbevereins und der Handelsgenossenschaft in Mosbach, worin angestrebt wird, daß womöglich das Maurersche Projekt ausgeführt werden möge. Wohl sind beim Maurerschen Projekt etwa 5100 cbm Grund mehr auszuheben, dieser könnte aber leicht an den Lagerplätzen, wo doch aufgefüllt werden muß, verwendet werden. Wie man der Regierungserklärung entnehmen kann, sollen die Mehrkosten des Maurerschen Projekts 23500 M. betragen. Früher wurde gesagt, daß das Maurersche Projekt nur 10 000 M. höher komme, jetzt auf einmal soll es noch höher kommen. Das ist auch so etwas, was die Interessenten in Mosbach nicht begreifen können.

Ich möchte also die Mängel des Projekts der Generaldirektion, die es auch nach den zugestandenem Verbesserungen noch aufweisen wird, in folgenden Punkten zusammenfassen: Die schräge Unterführung bleibt nach wie vor gefährlich. Die Zufahrtsstraßen, die viel verlorenes Gefälle aufweisen, treffen im tiefsten Grund der Überführung zusammen. Es ist kein Gehweg vorgesehen. Die Kehre, die seitens der Generaldirektion vorgesehen ist, ist unschön und schwierig zu fahren. Bei ihrer Kürze besteht die Gefahr, daß beladene Wagen umstürzen oder daß das geladene Gut, namentlich wenn es Säcke sind, vom Wagen herunterstürzt. Ich weiß aus eigener Erfahrung, wenn man eine kurze Kehre fährt, besteht immer die Gefahr, daß etwas am Wagen bricht, daß die Deichsel oder die Leiche bricht oder daß Säcke herunterstürzen. Deshalb ist es sehr begreiflich, daß die Interessenten diese Kehre absolut weghaben wollen. Dann darf ich nochmals erinnern an die schlechte Entwässerung, die nicht genügend Gefälle vorzieht. Dann wird, wie gesagt, die Deetkensche Kunstmühle entwertet, weil sie zu weit von der Landstraße abzuliegen kommt, und außerdem wird für sie der Weg nach Neckarelz um 400 Meter länger, so daß bei jeder Fahrt mindestens eine Viertelstunde mehr Zeit veräußert wird, nicht zu reden von den ungünstigen Steigungsverhältnissen des Projekts. Darum ist es leicht zu verstehen, daß sich der Mann um seine Existenz wehrt und die angegebenen Mängel beseitigt haben will. Alle diese Nachteile wären in dem Maurerschen Projekt nicht vorhanden, und ich möchte deshalb die Gr.

Regierung dringend bitten, diese Angelegenheit der Stadt Mosbach noch einmal wohlwollend zu prüfen. Ich denke, bei einigem guten Willen der Generaldirektion wäre wohl eine Verständigung zu erzielen und den Beteiligten könnte Rechnung getragen werden.

Jetzt noch ein Wort zu dem Bahnhof in Mosbach, der ja auch in diesem Titel miteinbegriffen ist. Die Bahnhofsverhältnisse in Mosbach habe ich bereits bei Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets einigermaßen geschildert; ich will mir heute erlauben, noch einmal auf die Mängel hinzuweisen. Ganz besonders will ich betonen, daß das Anschlußgleis zu den Lagerhäusern der Getreidehändler Bähr und Oppenheimer zu kurz in das Rangiergleis eingeführt wurde, wodurch jetzt der ganze Güterbahnhof Mosbach eigentlich kein richtiges Rangiergleis hat. Dadurch treten beim Aus- und Einladen natürlich fortwährend Störungen und unliebsame Hindernisse ein, wodurch viel Zeitverlust und Ärger verursacht wird. Man kann eigentlich nicht verstehen, warum man das Gleis, das zu den Lagerhäusern der Firma Bähr und Oppenheimer führt, nicht weiter nach Neckarelz zu in das Rangiergleis eingeleitet hat, denn dadurch wäre doch Platz gewonnen worden zum Aus- und Einladen, während es nur zwei oder drei Eisenbahnwagen zu gleicher Zeit auf dem sogenannten lebendigen Gleise aus- und eingeladen werden können. Wenn man bedenkt, daß Mosbach den größten Güterverkehr zwischen Seidelberg und Würzburg hat, dann sollten doch diese mißlichen Verhältnisse endlich einmal abgestellt werden. Weiter wird gewünscht, daß an der Stirnseite des neuen Güterbahnhofs noch ein totes Gleis angelegt wird.

Man wundert sich, daß seit Jahr und Tag an dem Güterbahnhof in Mosbach gearbeitet wird, daß er aber immer noch nicht fertig ist. Auch die Rampen sind schon längst angefangen, sind aber auch noch nicht fertig. Die alte Rampe sollte baldigst beseitigt werden, weil an dieser Stelle Rangiergleise gelegt werden müssen. Auch das Gleis der Nerpelschen Maschinenfabrik sollte endlich einmal gelegt werden. Dort ist noch sehr viel Grund anzufahren, um die Gleisanlage auszufüllen, trotzdem ist aber wie ich leithin gesehen habe, eine Tafel angebracht worden, daß dort Schutt nicht mehr abgeladen werden darf. Das wäre aber doch unendlich billiger für die Eisenbahnverwaltung, wenn der erforderliche Schutt von anderen Leuten an diese Stelle geführt würde, als wenn sie selber den Schutt heranzuführen muß. Daß man die Umfassungsmauer an den Rampen mit einem Eisengerippe und mit Zementsteinen baut, das kann auch nicht verstanden werden in einer Gegend, wo man so billige und gute Sandsteine hat, die jedenfalls dauerhafter sind als Zementsteine.

Am mittleren Perron des Personenbahnhofs fehlt ferner immer noch die Schirmhalle, die endlich einmal erstellt werden sollte. An dem Abort des Bahnhofs gegen die Landstraße zu, wo täglich die ganze Schulkinder aus der Stadt vorbei gehen muß, fehlt immer noch eine Stellwand vor der Aborttür. Die Zufahrtsstraße bei der Güterhalle ist zu schmal, sie könnte sehr leicht nach dem Nerpelschen Anwesen hin verbreitert werden, wenn die Böschung durch eine Stützmauer ersetzt würde. Die Straße würde um 3 Meter breiter werden. Der große Verkehr erfordert eine Verbreiterung der Straße.

Ich will diese Einzelheiten und Mängel nicht weiter aufzählen, denn das habe ich schon früher getan, ich möchte aber die Groß-Regierung dringend bitten, daß endlich einmal der Mosbacher Bahnhof und die Gleisanlage an

demselben fertiggestellt werden, wenn heute die Gelder dazu bewilligt werden, sollte man endlich einmal mit diesen Bauausführungen fertig werden.

Ministerialrat Wolpert: Bezüglich der Petition, die hier wegen der Verlegung der Landstraße vorliegt, kann ich darauf hinweisen, daß diese Angelegenheit bereits ausführlich in der Entseignungstagfahrt behandelt wurde, wo sie eine Beurteilung erfahren hat, die dem Projekt der Generaldirektion den Vorzug gibt. Wenn die Generaldirektion trotzdem in einigen Punkten den Wünschen der Interessenten entgegengekommen ist, Punkte, die der Herr Abg. Vanschbach ja selbst aufgeführt hat, so kann ich nicht begreifen, wie aus diesem Entgegenkommen der Generaldirektion ein Vorwurf gemacht und hier gesagt wird, das hätte sie gleich bei ihrem Entwurf von vornherein berücksichtigen müssen. Daß man auf ein Entgegenkommen mit Vorwürfen antwortet, das ist, glaube ich, nicht recht angebracht. Daß die Deetkensche Mühle bei dem Entwurf der Generaldirektion sowohl wie bei dem Entwurf des Herrn Professors Maurer neben hinaus zu liegen kommt, das ist eben leider mit der Verlegung der Landstraße verknüpft, die hier notwendig wird. Ob Deetken durch den Maurerschen Entwurf wesentliche Vorteile gegenüber dem Entwurf der Generaldirektion erzielen würde, das möchte ich wirklich bezweifeln. Auch sind einige Angaben, die gemacht worden sind, als nicht zutreffend zu erklären. B. B. beträgt der Umweg nach Neckarelz nicht 400 sondern 300 Meter; nach Mosbach hat der Betreffende aber dafür nach dem Projekte der Generaldirektion einen kürzeren Weg gegenüber dem Maurerschen Entwurf.

Was die Anlegung der Unterführung anbelangt, so wird sie in dem einen wie in dem anderen Falle in gleicher Tiefe hergestellt; nach den verschiedenen Projekten liegen die Unterführungsstellen nur etwa 65 Meter auseinander, was für eine Entwässerung und die Höhenlage gegenüber dem Grundwasserstand usw. nichts bedeuten will. Daß bei dem Projekt der Generaldirektion Zusammenstöße in der Unterführung zu befürchten sind, glaube ich bei dem immerhin nicht großen Verkehr in Abrede stellen zu dürfen. Wenn die angegebenen Mehrkosten den Mosbachern nicht glaubwürdig erscheinen, so ist dies allerdings ohne genaue Einsicht der Pläne vielleicht begreiflich; wenn aber angenommen wird, daß die frühere Angabe der roh gegriffenen Summe von 10 000 Mark Mehrkosten von der Generaldirektion herrührt, die ja eine genaue Rechnung aufgemacht hat, so ist das ein Irrtum. Vielmehr hat der Vertreter der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues anlässlich der Entseignungstagfahrt auf eine an ihn gerichtete Frage nur schätzungsweise den Betrag von 10 000 M. genannt, ohne überhaupt im einzelnen zu berechnen, wodurch die Mehrkosten entstehen würden. Immerhin wird die Eisenbahnverwaltung auf die Vorstellungen des Herrn Abg. Vanschbach und auf den Antrag der Budgetkommission hin noch einmal die Sache gründlich in Prüfung nehmen und alle die einzelnen Punkte noch einmal untersuchen. Was dabei herauskommt wird, das läßt sich natürlicherweise nicht sagen.

Bezüglich der weiter von dem Herrn Abg. Vanschbach erörterten Punkte, der Gleisanlagen im Bahnhof Mosbach und des langsamen Fortschreitens der Arbeiten, sowie der sonstigen Fragen kann ich nur mitteilen, daß es sich zum größten Teil um vorübergehende Zustände handelt, die erst beseitigt werden können, wenn die Verlegung der Landstraße ausgeführt ist; denn erst dann

können die Erdarbeiten, und was damit zusammenhängt (und die Gleisanlage hängt zum Teil damit zusammen) fertig gemacht werden. Je länger also die Verlegung der Landstraße sich durch die weiteren Verhandlungen noch hinauszieht, desto länger wird auch die Fertigstellung des Bahnhofs verzögert werden.

Abg. Dr. Zehner (Zentr.): Ich möchte auch ein Wort einlegen zu der Frage der Beseitigung des schienen-ebenen Übergangs in Mosbach. Ich war in meinem Leben viermal in Mosbach dienstlich angestellt, kenne deshalb die Verhältnisse ziemlich genau und kenne auch die Deetkensche Mühle; ich weiß, daß das eine altrenommierte und sehr hübsche Mühle ist, und es wäre wirklich schade, wenn durch die Art und Weise, wie der schienen-ebenen Übergang jetzt beseitigt werden soll, diese Mühle zu Schaden käme und überhaupt die Dinge so eingerichtet würden, daß für den Verkehr in Mosbach Schaden entstehen würde. Es handelt sich um zwei Projekte, um das eine, das von der Generaldirektion ins Auge gefaßt worden ist, und ein anderes, das von den Privatinteressenten beigebracht worden ist. Ich bin für meine Person selbstverständlich nicht in der Lage, namentlich nicht, ohne daß ich an Ort und Stelle genau diese Dinge gesehen habe, zu sagen, ob es möglich sein wird, dieses Privatprojekt, das nach den Zeichnungen auf dem Papier entschiedene Vorzüge hat, durchzuführen, ich möchte aber auch meinerseits doch die Großh. Regierung bitten, diese Frage noch einmal ernst zu prüfen, und vielleicht auch ein paar Tausend Mark Kosten nicht zu scheuen, wenn die Schwierigkeiten, die sich aus dem jetzt ins Auge gefaßten Projekt ergeben, dadurch vermieden werden können. Vielleicht würden sich auch, wenn die Sache an der Geldfrage scheitern sollte, die Interessenten dazu verstehen, eine gewisse Beisteuer zu leisten.

Abg. Maier (Soz.): Nachdem der Herr Kollege Dr. Zehner die Deetkensche Mühle in den Vordergrund der Betrachtungen gestellt hat, möchte ich doch auf Grund meiner Kenntnisse der Sachlage sagen, daß der Besitzer derselben durchaus nicht in einer solchen finanziellen Klemme ist, daß er und seine Mühle durch das Projekt der Großh. Regierung ruiniert werden. Ich will aber auf das Projekt nicht weiter eingehen, weil ich nicht fachkundig genug bin, um zu entscheiden, welches Projekt das bessere ist. Aber dafür, daß infolge Rücksichtnahme auf eine einzelne Person die Sache dem Staat einige Tausend Mark mehr kosten soll, sollten wir doch nicht eintreten.

Abg. Dr. Zehner (Zentr.): Ich habe nicht behauptet, daß der Besitzer der Mühle in solchen Vermögensverhältnissen sei, daß er ohne weiteres ein ruiniertes Mann sei, wenn man die Sache so ausführte, wie sie von der Regierung projektiert ist. Ich muß aber Protest dagegen erheben, daß man deswegen, weil man nicht ein armer Mann ist, nun einfach rücksichtslos behandelt wird, wo es sich um ein Anwesen handelt, welches seit langer Zeit vorhanden ist und in der Gegend im besten Renommee steht, und welches nach meiner Meinung verdient, daß man es nicht ohne Not schädigt. Ich glaube, auch die Arbeiter haben Grund, dafür sich zu interessieren, daß die Mühle nicht in ihrem Betrieb beeinträchtigt wird. Wenn man aber eine derartige Unterführung herstellt, wie sie projektiert worden ist, wird die Mühle, soweit ich die Dinge beurteilen kann, ebenso wie auch die Interessen der Stadt Mosbach

beeinträchtigt werden, und das, glaube ich, sollte vermieden werden, wenn es vermieden werden kann.

Abg. Vansjbach (konj.): Nach den Ausführungen des Herrn Abg. Maier könnte man glauben, ich habe verlangt, daß der Staat mehr Geld ausgeben solle allein deshalb, um dem Mühlenbesitzer Deetken entgegenzukommen. So ist es doch nicht zu verstehen. Sie haben doch gehört, daß die Stadt Mosbach selber wegen Verbesserung des Unterführungsprojekts eine Petition an den Landtag gerichtet hat, die Herr Deetken nicht einmal unterschrieben hat. Daraus geht doch hervor, daß die Stadt Mosbach an der Änderung des Projekts ebenso, ja noch mehr interessiert ist wie die Kunstmühle Deetken selber. Da Herr Deetken natürlicherweise auch mitgeschädigt wird, wenn das Projekt der Generaldirektion ausgeführt wird, wodurch seine Mühle soweit ab von der Landstraße zu liegen kommt, ist es selbstverständlich, daß der Mann sich dagegen wehrt. Das würde der Herr Kollege Maier ebenso machen.

Im übrigen danke ich der Großh. Regierung, daß sie gewillt ist, das Projekt noch einmal zu prüfen, und ich möchte wünschen und hoffen, daß noch weitere Zugeständnisse zu Gunsten der Stadt Mosbach gemacht werden.

Abg. Pfeiffle (Soz.): Die Arbeiter in Mosbach haben es sehr beklagt, daß infolge der gegen das Projekt der Generaldirektion erhobenen Einwendungen eine Verzögerung in der Ausführung der Überführung eingetreten ist, denn sie waren nicht der Meinung, daß es notwendig gewesen wäre, daß der betreffende Mühlenbesitzer Einsprache erhoben hat. Nachgesehenemachen sind im letzten Winter eine große Anzahl beschäftigungsloser Arbeiter in Mosbach umhergelaufen, die sich nach Arbeit recht gesehnt haben. Da der durchschnittliche Arbeitsverdienst in Mosbach im allgemeinen ein recht mäßiger ist, hat man besonders darauf gerechnet, daß die Ausführung der Überführung gute Gelegenheit zu Notstandsarbeiten geben würde. Man hat aber von Woche zu Woche gewartet und mittlerweile ist es Frühjahr geworden, ohne daß etwas geschehen wäre.

Nachdem nun an der Sachlage nichts zu ändern ist, möchte ich dringend bitten, daß die Großh. Regierung Schritte tun möchte, damit die Angelegenheit wenigstens bis zum nächsten Spätjahr zum Abschluß gelangt und, wenn irgend möglich, die Überführung als Notstandsarbeit zur Ausführung gebracht wird, denn voraussichtlich wird auch im nächsten Winter in Mosbach wieder Arbeitslosigkeit eintreten; dann böte die Erstellung dieser Überführung sehr gute Gelegenheit, die beschäftigungslosen Arbeiter zu beschäftigen.

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Da die Großh. Regierung sich bereit erklärt hat, dem Wunsche der Kommission zu entsprechen, habe ich keinen Anlaß mehr, darüber zu sprechen. Was die anderen Wünsche des Herrn Abg. Vansjbach bezüglich des Bahnhofes in Mosbach anbelangt, so wäre es allerdings beim Fehlen eines Verladegleises wünschenswert, daß hier Abhilfe geschaffen wird. Ich kenne die Verhältnisse nicht, aber wenn dieser Mangel vorhanden ist, wäre es notwendig, daß dem alsbald abgeholfen wird.

Die Position und der Kommissionsantrag zu der Petition werden einstimmig angenommen.

Zu § 32 Eicholzheim, Überführung der Straße Kleineicholzheim—Großeicholzheim, nebst zugehöriger Petition:

Abg. Leiser (natl.): Für die Überführung der Kreisstraße Kleineicholzheim—Großeicholzheim ist aus dem früher bewilligten Betrag der nicht verwendete Rest mit 30 000 M. wieder angefordert. Durch diese Überführung wird der Weg zum Bahnhof und ganz besonders von diesem zur Güterhalle erheblich länger. Die Eicholzheimer haben deshalb mit Zustimmung weiterer Gemeinden auch die Verlegung des Aufnahmsgebäudes gewünscht. In dem Beihet zum Spezialbudget des Eisenbahnbaues ist ausgeführt, daß die angestrebte Verlegung des Aufnahmsgebäudes auf die Westseite der Bahn infolge ungünstiger örtlicher Verhältnisse mit Schwierigkeiten verbunden wäre und einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würde, der sich bei der gegenwärtigen ungünstigen Finanzlage nicht rechtfertigen läßt. Es soll daher von der Verlegung des Aufnahmsgebäudes bis auf weiteres Abstand genommen und die Wegüberführung fertig gestellt werden. Nun war von Seiten der Bahndirektion geplant, zur Erleichterung des Fußgängerverkehrs nach Beiseitigung des schienenebenen Wegüberganges von der Überführung aus einen Fußweg zum Aufnahmsgebäude anzulegen. Als die Eicholzheimer erfahren hatten, daß ihre Wünsche nicht berücksichtigt werden sollen, hat der Gemeinderat sich sofort an die Zweite Kammer gewendet mit der Bitte um Verlegung des Aufnahmsgebäudes. Diese Petition ist in dem Bericht des Abg. Pfeifferle Seite 29 ff. ausführlich behandelt, ich kann mir deshalb verjagen, des näheren darauf einzugehen.

Die am Bahnhof in Eicholzheim bestehenden Verhältnisse habe ich bereits bei der Nachweisung über die Erledigung der Petitionen vom vorigen Landtag zur Sprache gebracht, ich will heute nicht mehr darauf zurückkommen, sondern mich auf meine damaligen Ausführungen beziehen.

Die Budgetkommission hat Antrag auf empfehlende Überweisung der Petition gestellt und den Wunsch ausgesprochen, daß der schon auf dem letzten Landtag als Bedürfnis anerkannte Bahnhofumbau nicht länger verschoben werden möge. Namens der von mir vertretenen Gemeinde Eicholzheim sei mir gestattet, der Budgetkommission und insbesondere dem Herrn Berichterstatter für die wohlwollende Behandlung der Angelegenheit Dank zu sagen. Auch ist es dankbar anzuerkennen, daß der zwischen Aufnahmsgebäude und Güterhalle befindliche Wegübergang noch bis zur Verlegung des Bahnhofes belassen werden soll.

An die Großh. Regierung möchte ich die Bitte richten, dem Antrag so bald als möglich zu entsprechen und ein neues Aufnahmsgebäude auf der Station Eicholzheim erstellen zu wollen.

Die Position und der Kommissionsantrag bezüglich der Petition: „Hohes Haus wolle die eingelaufene Petition der Gemeindeverwaltung Großeicholzheim und der Nachbargemeinden der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend überweisen, daß in tunlichster Fälle auf Station Eicholzheim ein auf der Westseite der Bahnlinie zu errichtendes Aufnahmsgebäude erbaut wird“ werden einstimmig angenommen.

Zu § 42 Durlach, Bahnhofumbau, V. Teilforderung, nebst zugehöriger Petition:

Berichterstatter Abg. Pfeifferle (natl.): Dem Hohen Hause ist nach Genehmigung der Budgetposition durch die Kommission eine Petition des Gemeinderates und anderer Interessenten von Durlach zuge-

kommen. Dieselbe ist den Mitgliedern des hohen Hauses gedruckt zugegangen, ich kann mich deshalb kurz fassen. Der Wunsch der Durlacher Bevölkerung geht dahin, es möge im Zuge der alten Pfingstraße ein Fußgängersteg über den neuen Bahnhof gebaut werden. Es ist von seiten der Interessenten schon anlässlich der Enteignungsverhandlungen auf die Notwendigkeit der Erstellung einer Verbindung an dieser Stelle hingewiesen worden, der Wunsch ist aber damals von der Enteignungskommission abgelehnt worden, weil sie der Meinung war, daß dazu kein dringendes Bedürfnis vorliege, und daß deshalb erst abgewartet werden solle, wie sich die Verhältnisse entwickeln. Die Interessenten behaupten aber, daß jetzt schon ein größeres Bedürfnis vorhanden wäre, und sie stellen deshalb den Antrag, es möge alsbald schon während des jetzigen Bahnhofumbaus an der Pfingstraße ein Fußgängerübergang mittelst Unterführung oder Überführung über die Bahnanlage hergestellt werden.

Die Groß. Regierung hat der Kommission darauf folgende Antwort erteilt: „Mit der in der rückfolgenden Petition behandelten Angelegenheit waren wir bisher nicht befaßt worden. Im Interesse einer möglichst klaren der in Betracht kommenden Verhältnisse, die vielleicht zu einer Verständigung zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Stadt Durlach ohne Inanspruchnahme der Landstände geführt hätte, wäre es gelegen gewesen, wenn der Gemeinderat Durlach sich in der Sache zunächst an die Eisenbahnverwaltung gewendet hätte. Nach Angabe der Petition ist die Frage wegen der Herstellung einer Unterführung im Zuge der alten Pfingstraße für den Fußgängerverkehr schon anlässlich der Enteignungstagfahrt im Sinne von § 5 des Enteignungsgesetzes behandelt, das Vorhandensein eines Bedürfnisses nach jener Herstellung aber damals von der Enteignungskommission nicht anerkannt worden. Inzwischen ist eine wesentliche Änderung in den hierbei in Betracht kommenden Verhältnissen nicht eingetreten. Die durch die Einrichtung einer Unter- oder Überführung im Zuge der alten Pfingstraße zu vermeidenden Umwege sind in der Petition richtig angegeben; sie sind nicht so groß, daß ein dringendes Bedürfnis nach Schaffung jenes Verbindungsweges anerkannt werden könnte. Gleichwohl sind wir bereit, dem Wunsche der Stadt Durlach in der Weise entgegen zu kommen, daß der im dermaligen Durlacher Bahnhof vorhandene Fußgängersteg im neuen Bahnhof an fraglicher Stelle wieder aufgestellt wird. Der Zugang zu demselben hätte zwischen dem Abortgebäude und der Gilguthalle zu erfolgen. Der Steg wäre um 24 Meter zu verlängern und auf eine Länge von 28 Meter zu verstärken, wodurch etwa 20 000 Mark Kosten entstehen werden. Da die Anlage im ausschließlichen Interesse der Stadt Durlach erstellt wird, hätte diese sich zu verpflichten, die Kosten der Verlängerung und Verstärkung, der Wiederaufstellung, Reinigung und Beleuchtung des Steges zu übernehmen.“

Nachdem diese Antwort der Groß. Regierung eingelaufen war, hat die Budgetkommission diese Frage einer Erörterung unterzogen und kam zu der Ansicht, daß es immerhin wünschenswert wäre, wenn den Wünschen der Stadt Durlach entgegengekommen werden könnte, was die Groß. Regierung ja auch beabsichtigt. Sie hat deshalb folgenden Antrag eingebracht und dem Herrn Präsidenten übergeben: „Das hohe Haus wolle die Petition des Gemeinderats Durlach und einer Anzahl Interessenten in dem Sinne empfehlend überweisen, daß dem Wunsche der Stadtgemeinde um Herstellung eines Fußgänger-

steges im neuen Personenbahnhof unter der Voraussetzung entsprochen wird, daß die Gemeinde einen entsprechenden namhaften Anteil an den Kosten der Erstellung dieses Fußgängersteges übernimmt.“ Allerdings wird damit schon, daß die Groß. Regierung den frei werdenden Steg am alten Bahnhof für die Stadt Durlach an der fraglichen Stelle des neuen Bahnhofs verwenden will, ein gewisses Entgegenkommen bewiesen. Wir sind aber der Meinung, daß, nachdem es notwendig geworden ist, durch die Erstellung des neuen Bahnhofs den Zug der Pfingstraße abzuschneiden, das Verlangen berechtigt ist, daß der Staat auch selbst an diesen Kosten einen größeren Anteil übernimmt. Wir haben deshalb uns auf den Standpunkt gestellt, daß nicht die Stadt allein die Kosten tragen solle. Voraussetzung aber — und das möchte ich betonen — sollte doch sein, daß die Stadt einen namhaften Anteil an den Kosten auf sich nimmt, da der Steg zunächst im Interesse der Stadt erstellt wird. Die Budgetkommission nahm an, daß die Angelegenheit vielleicht in der Weise ihre Erledigung finden könnte, daß die Kosten der Abänderung des Steges und der Aufstellung geteilt werden und daß die Stadt hiervon den größeren Teil übernimmt. Im Interesse der Stadt Durlach möchte ich bitten, unserem Antrag statt zu geben.

Hg. Weber (Soz.): Der Herr Berichterstatter der Budgetkommission hat die Ansicht ausgesprochen, mit Rücksicht auf den Verkehr wäre es zweckmäßig und sollte darauf gedrungen werden, daß der Fußgängersteg einmal gemacht werde, und er hat den Wunsch daran geknüpft, daß die Stadt Durlach sich bereit erklärt, zu dieser Herstellung einen namhaften Beitrag zu leisten. Ich kann mich nicht dafür aussprechen, daß diesem Ansinnen des Herrn Berichterstatters willfahrt werde. Ich habe die Auffassung, nachdem die Stadt Durlach im Hinblick auf die Erstellung der ganzen Bahnanlage so große Opfer in Form von Geländeabtretung und dergleichen bringen mußte, hätte man von der Eisenbahnverwaltung erwarten können, daß sie den Steg, der zurzeit beim Karlsruher Übergang steht, ohne weiteres dorthin verlegt hätte, wo der Übergang verlangt wird. Nach Angabe der Gr. Regierung ist dieser Wunsch auch dahin erledigt worden, daß man sagte, dieser Steg solle verlegt werden, selbstverständlich aber mit dem Anfügen, daß das nur auf Kosten der Stadtverwaltung Durlach geschehen könnte, weil der Steg noch um eine ganz erhebliche Anzahl von Metern verlängert werden müsse, wodurch ein Kostenaufwand von etwa 20 000 M. entstehen würde. Es ist anzunehmen, daß die Budgetkommission zu ihrer Auffassung mit Rücksicht darauf kam, daß der Steg bereits bisher bestanden hat und daß sie, weil seine Verlegung nur wegen der Erstellung des Bahnhofs notwendig ist, annahm, daß die Stadt gewissermaßen verpflichtet sei, auch hier einen kleinen Posten zu übernehmen. Ich aber habe die Auffassung, daß, nachdem der Steg aus den von mir genannten Gründen verlegt werden muß, die Eisenbahnverwaltung die Verpflichtung hätte, den Verkehr wieder so herzustellen, wie er bisher bestanden hat. Die Budgetkommission ist aber unserer Petition wenigstens insoweit entgegengekommen, daß sie nicht die Stellung einnahm, der ganze Kostenpunkt solle der Stadt Durlach aufgehaßt werden. Ich kann nun erklären, daß ich in Rücksicht auf diese von der Budgetkommission eingenommene Haltung eventuell ihrem Antrag zustimmen werde, wenn ich auch hier direkt erklären will, daß ich kaum glaube, die Stadt Durlach werde sich diesen Bedingungen und diesem Beschlusse anschließen.

Wenn man sagt, daß die Stadt Durlach als solche einzig und allein ein gewisses Interesse an diesem Steg habe, kann ich demgegenüber nur bemerken, daß das im großen und ganzen nicht zutrifft. Es ist schon deshalb nicht zutreffend, weil für den Verkehr, um den es sich hier handelt, verhältnismäßig sehr wenig in Durlach wohnende Leute in Betracht kommen. Der Verkehr, der dort vor sich geht, erstreckt sich hauptsächlich auf Arbeiter, die von den Dörfern Mintheim, Gagsfeld, Pfankensch, Blüchig usw. nach Durlach zur Arbeit kommen. Bei der jetzigen Bahnhofsanlage haben diese Leute größere Umwege nach ihrer Arbeitsstätte zu machen, zum Teil betragen diese Umwege bis zu einem halben Kilometer. Es wäre daher notwendig gewesen, daß hier die Großh. Regierung einen etwas andern Standpunkt eingenommen und jedenfalls dem Antrag, den die Stadt Durlach gestellt hat, willfahrt hätte, wonach der Fußsteig auf Kosten des Staates zu erstellen wäre.

Wenn ich bei dieser Position zugleich auf die Frage des Durlacher Bahnhofes zu sprechen komme, so muß ich auch hier erklären, daß ich nicht in der Lage bin, der Großh. Regierung dafür Dank abzustatten, daß sie bereit war, hier eine Million für den Durlacher Bahnhof einzustellen. Damit soll aber nicht etwa gesagt sein, daß ich glaube, die Einstellung dieser Summe wäre nicht notwendig. Im Gegenteil; ich nehme diesen Standpunkt nur deshalb ein, weil ich die Auffassung habe — eine Auffassung, die die ganze Einwohnerschaft von Durlach mit mir teilt —, daß man in Durlach einen Bahnhof und vor allem ein Aufnahmsgebäude erstellt hat, wodurch allem Hohn gesprochen wird. Wenn Sie, soweit Sie dem Hohen Hause angehören, schon einmal nach Durlach gefahren sind, so werden Sie bei der Überführung auf der linken Seite ein ganz unscheinbares Gebäude haben stehen sehen; das soll nun für die Folge das Aufnahmsgebäude für den Durlacher Bahnhof werden, für einen Bahnhof, der nach dem Budget einen Aufwand von etwa 6 Millionen Mark erfordert! Das Gebäude als solches ist ja massiv erstellt; daran würde nichts auszusetzen sein, wenn wenigstens nur den Anforderungen Rechnung getragen worden wäre, wie sie nun einmal an das Aufnahmsgebäude eines Verkehrsortes wie Durlach gestellt werden müssen. Vor allen Dingen hätte man verlangen können, daß man das Aufnahmsgebäude so erstellt hätte, wie es vom Landtag beschlossen worden ist. Ich habe mir mitteilen lassen, daß in dem damals vom Landtag beschlossenen Projekte ein Aufnahmsgebäude in einer Länge von 80 m vorgesehen war. In diesem Projekt hat man nachträglich und zwar, wie ich mir habe sagen lassen, auf Veranlassung des Ministeriums, eine Abänderung infolgedessen vorgenommen, als das Aufnahmsgebäude nur in einer Länge von 64 m erstellt worden ist. Infolgedessen hat es, wie ich bereits gesagt habe, nicht mehr den Wert, den es haben sollte. Diesen Wert hat es einmal schon deshalb nicht, weil man verabsäumt hat, einem Wunsche zu entsprechen, den die Stadt Durlach schon früher hier vertreten ließ, indem sie darauf hinwies, daß es zweckmäßig erscheinen würde, in diesem Aufnahmsgebäude auch eine Wirtschaft unterzubringen.

Wenn Sie die Verhältnisse von Durlach kennen, so müssen Sie wissen, daß Durlach gewissermaßen eine Umsteigestation nach den drei Richtungen Bruchsal, Bretten und Pforzheim ist. Wenn man nun in Betracht zieht, daß gerade an einem derartigen Knotenpunkt, als welchen ich Durlach eben gekennzeichnet habe, ein Aufnahmsgebäude erstellt wird, in dem man nicht das geringste genießen kann, so werden Sie mein Urteil über

dieses Gebäude erklärlich finden. Schon bei der Beratung des Betriebsbudgets habe ich erwähnt, daß in Durlach verschiedene Schnell- und Eilzüge nicht halten, weshalb es gerade in Durlach häufig vorkommt, daß Reisende ziemlich lange Zeit auf den Zug, in den sie umsteigen wollen, zu warten haben, und schon mit Rücksicht darauf hätte man hoffen dürfen, daß die Eisenbahnverwaltung diesem von der Stadt Durlach ausgeprochenen Wunsche Rechnung tragen und in dem neuen Aufnahmsgebäude auch Wirtschaftsräume einrichten werde. Leider wird aber diesem Wunsche nicht entsprochen, was in der ganzen Stadt Durlach mißfällig aufgenommen worden ist.

Es kommt aber noch ein anderer Punkt in Betracht. Es wäre zweckmäßig gewesen, wenn man außer dem eben erwähnten Wunsche auch einen andern berücksichtigt und vor allen Dingen dafür gesorgt hätte, daß in diesem neuen Aufnahmsgebäude auch die nötigen Wohnräume vorhanden wären. Ich bin der Auffassung, wenn einmal eine derartige Anlage beschloffen ist, soll sie auch so ausgeführt werden, daß das Geld, was in den Boden hineingesteckt wird, möglichst verzinst und aus oberen Stockwerken usw. möglichst viel herausgeschlagen wird. Allein das alles hat man hier veräußert, was tatsächlich direkt als ein Mißstand zu bezeichnen ist. Wir verlangen, wie bereits schon der Herr Abg. Rebmann bei der Generaldebatte gesagt hat, gewiß nicht, daß man, wenn man nach Bretten fährt, wahre Prachtbauten von Bahnhöfen sieht, die sich gewissermaßen als Prunkgebäude darstellen. Dieser Auffassung sind wir in Durlach nicht, wir wollen nicht haben, daß dort ein Aufnahmsgebäude erstellt wird, das prunkmäßig da steht, wir wollen nur ein solches, das wenigstens einigermaßen den billiger Weise zu stellenden Anforderungen gerecht wird und namentlich auch räumlich genügt. Das ist aber in Durlach tatsächlich nicht der Fall. Nach Inbetriebnahme des Bahnhofes Durlach wird sich sofort zeigen, daß die ganze Anlage hinsichtlich des Raumes zu eng bemessen ist, und daß nach kürzester Frist an die Erweiterung dieser Bahn-anlage wird gegangen werden müssen, weil es feststeht, daß die ganze Anlage zu klein ist. Ich kann ohne weiteres erklären, daß, wenn man nicht gewillt gewesen ist, mehr zu tun als das, was jetzt gemacht worden ist, man ohne weiteres das alte Aufnahmsgebäude hätte verlängern können; und wenn man weiter nichts hätte tun wollen, als die Arbeit derart vorwärts zu bringen, so hätte man ohne weiteres die Sache noch Jahre lang liegen lassen können. Das Aufnahmsgebäude bringt nicht das, was verlangt worden ist, was notwendig verlangt wird. Damals bei der Bewilligung dieser Mittel für den Bahnhof ist doch ausdrücklich gesagt worden, daß es eine absolute Notwendigkeit ist, daß für Durlach dieser Bahnhof erstellt wird, weil der Übergang an der Karlsruher Allee sehr verkehrsfördernd ist und die Kurve schon zu viel Unheil geführt hat, wo es vor zwei Jahren zu einem großen Eisenbahnunglück gekommen ist und wieder im vergangenen Herbst, wo es ebenfalls wieder ein junges Menschenleben gekostet hat.

Wenn man ferner in Berücksichtigung zieht, daß seit 10 Jahren in Durlach ein Eisenbahnbaubureau eingerichtet ist, das mit allen Kräften ausgestattet, sehr viel Kosten verursacht, so hätte man annehmen können, daß die Generaldirektion endlich einmal hätte daran gehen können, die Ausführung zu beschleunigen und es zu ermöglichen, daß der Bahnhof bald dem Betrieb übergeben wird, weil es eben eine Notwendigkeit ist, daß der Bahnhof dem Betrieb übergeben wird um, wie ich gesagt habe die Ge-

fähigkeit des Übergangs und der Kurve endlich einmal zu beseitigen.

Die Station Durlach als solche steht nach der Statistik an 15. Stelle, und aus dem Bericht der Handelskammer ergibt sich die starke Zunahme sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs. Die Station Durlach hatte im Jahre 1900 rund 249 000 Mark, im Jahre 1908 334 851 Mark, mithin mehr 85 308 Mark Einnahmen aus dem Personenverkehr. Im Gepäckverkehr beträgt die Zunahme in den gleichen Jahren 99 Proz., bezüglich der Tiere sogar 101 Proz., im Binnenverkehr (Empfang und Versand) 51 Proz., was einer Gesamtsteigerung des Verkehrs von 39 Proz. gleichkommt. Ich meine, schon mit Rücksicht darauf, daß der Nachweis erbracht ist, daß der Verkehr in Durlach tatsächlich in ständigem Wachsen begriffen ist, wäre es angebracht, daß man einer Beschleunigung in der Ausführung des Bahnhofbaues endlich einmal näher tritt und dafür sorgt, daß diese Anlage dem Verkehr baldigst übergeben wird, umso mehr, als es die Notwendigkeit erheischt und die Eisenbahnverwaltung dabei jedenfalls keine schlechten Geschäfte machen wird.

Nur noch wenige Worte dazu, daß die Stadt Durlach die Unterhaltung der Straße übernehmen mußte, die nach dem neuen Aufnahmsgebäude führt. Bei dieser Straße hat die Eisenbahnverwaltung jedenfalls aus Sparamkeitsrücksichten — ich weiß nicht, ob das überall so ist — für die Randsteine Pfälzersteine verwendet. Nun ist schon verschiedentlich hier im Hause gesagt worden, daß die Pfälzersteine tatsächlich schlechtes Material seien, und daß man daran gehen sollte, einheimisches Material zu verwenden. Die Stadt Durlach hat also, trotzdem sie ziemlich viel Gelände für den Rangierbahnhof und auch für den Personenbahnhof abgetreten hat, auf der anderen Seite von Entgegenkommen nach keiner Richtung etwas zu verspüren.

Ich möchte auch jetzt schon darauf hinweisen, daß der Weg, der südlich von der Karlsruher Allee führt, nach meiner Auffassung viel zu eng angelegt wird, so daß es dort unmöglich sein wird, daß da zwei Fuhrwerke an einander vorbeifahren können. Mit Rücksicht darauf, daß dieser Weg ein Zufahrtsweg nach dem Walde ist, wäre es nötig gewesen, daß man diese Straße etwas breiter angelegt hätte. Was die Einfriedigung dieser Straße mit Holz anbelangt, so scheint mir, daß man hier nicht davon ausgegangen ist, etwas der Neuzeit entsprechendes zu schaffen, sondern daß man hier lediglich Sparamkeit hat walten lassen.

Man hat so viel davon gesprochen, daß man dazu übergehen sollte, die Verwaltungsmaximen der preussischen Eisenbahnverwaltung sich anzueignen. Ich kann Ihnen sagen, daß, wenn die preussische Eisenbahnverwaltung bei der Erstellung des Durlacher Bahnhofs mitzusprechen gehabt hätte, dann etwas anderes dastände, als was jetzt dasteht, jedenfalls wäre eine Bahnhofswirtschaft eingerichtet worden. Wer schon Gelegenheit gehabt hat, in Preußen zu reisen, wird die Wahrnehmung gemacht haben, daß bei jeder einigermaßen frequentierten Station eine Bahnhofswirtschaft vorhanden ist. Leider vermüssen wir das hier und ich kann nur sagen, daß in dieser Beziehung die Eisenbahnverwaltung sich den Dank der Einwohnerschaft und der Stadtverwaltung Durlach holen könnte.

Ich möchte dann nur noch den Wunsch aussprechen, daß nach Eröffnung des Bahnhofs man darauf Bedacht nehmen sollte, daß die Stadt Durlach hinsichtlich der Zugshalte, insbesondere der Eilzugshalte etwas mehr

Berücksichtigung erfährt. Ich habe schon anlässlich des Betriebsbudgets darauf hingewiesen, daß es zweckmäßig sein würde, daß diesen Wünschen der Stadt Durlach etwas mehr Rechnung getragen würde. Es wurde mir damals keine Antwort zu teil. Ich nehme an, daß die Generaldirektion heute Veranlassung nehmen wird, uns mitzuteilen, ob die Verwaltung geneigt ist, wenigstens insofern auf Durlach Rücksicht zu nehmen, daß die Eilzüge in Durlach halten.

Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimrat Roth: Der Herr Vorredner hat darauf hingewiesen, daß in Durlach seit etwa 10 Jahren ein Eisenbahnbaubureau sei und daß man deswegen erwarten dürfe, daß die Arbeit am Durlacher Bahnhof rascher gefördert werde. Ich will nur bemerken, daß seit mehreren Jahren das Eisenbahnbaubureau zu einer Bahnbauinspektion erweitert, daß dieser Bahnbauinspektion die Strecke von Durlach bis Mühlader zur Verwaltung übergeben wurde, und daß sie u. a. die großen Arbeiten des Bahnhofs Rorschheim, ferner die Stationsumbauten, die auf der Zwischenstrecke von Mühlader bis Durlach zahlreich sind, zu besorgen hat. Die Bahnbauinspektion ist also sehr ausgiebig beschäftigt, und sie hat sich auch ihren Aufgaben mit großem Fleiß und mit viel Hingebung unterzogen.

Die Ursachen, die dem raschen Fertigstellen des Bahnhofs Durlach entgegenstanden sind, wurden in diesem hohen Hause schon wiederholt erörtert. Ich glaube, Wiederholungen ersparen und nur darauf hinweisen zu sollen, daß einige Jahre vergingen, bis die wasserrechtlichen Verhältnisse wegen der Ableitung der Wässer der Gemarkung Durlach geordnet waren; dann mußte erst die Straße von Karlsruhe nach Durlach überführt werden und erst dann war es möglich, mit den Erdarbeiten über die Straße hinüber vorzurücken und den Anschluß gegen Karlsruhe zu suchen.

Sehr viele Ausstellungen hat der Herr Abg. Weber an dem Aufnahmsgebäude gemacht. Ich unterlasse es, auf die Einzelheiten einzugehen. Das wäre im vorigen oder gar vorletzten Landtag, dem die Pläne darüber vorlagen, zu verhandeln gewesen. Auch die Frage der Bahnhofswirtschaft ist damals eingehend erörtert und der Standpunkt der Regierung mitgeteilt worden. Ich glaube, es hat keinen großen Zweck, hinterher darüber zu sprechen, was eigentlich hätte geschehen sollen. Dazu war die gegebene Zeit, als die Entwürfe zur Genehmigung vorlagen. Der Herr Abg. Weber sagt nun allerdings, das Gebäude sei in anderer Weise ausgeführt worden, als es dem Landtag zur Genehmigung vorlag. Ich weiß, daß die Pläne im Ministerium noch im Sinne einer Vereinfachung revidiert wurden. Aber ich möchte doch bezweifeln, daß dies nach der Genehmigung im Landtag geschah und daß an den vom Landtag genehmigten Plänen wesentliche Änderungen eingetreten sind. Es ist mir nicht möglich, das jetzt mit aller Bestimmtheit auszusprechen, weil das einen Blick in die Akten erfordern würde, aber ich bezweifle sehr, daß der genehmigte Entwurf nachträglich geändert wurde. Es ist richtig, daß die Kosten für das Aufnahmsgebäude in Durlach verhältnismäßig gering sind gegenüber den Kosten für die Ausgestaltung der Gleisanlagen. Aber die Hauptsache bei dem Umbau des Bahnhofs Durlach war nicht etwa, dort einen Monumentalbau zu errichten, sondern eine sehr weit durchgreifende Besserung der Betriebsverhältnisse. Das war die Hauptsache, dadurch ist der Umbau des Bahnhofs in Durlach veranlaßt worden. Man verlangt, und zwar grundsätzlich mit Recht, daß der Luxus

an den Bahnhofsgebäuden vermieden werden solle, und ich glaube, das Durlacher Gebäude ist ein Ausfluß dieser Anschauung. Es ist einfach aber zweckmäßig und der damaligen Geschmacksrichtung durchaus entsprechend erstellt und soll zum Ausdruck bringen, daß hier der Platz ist, wo die Einwohner einer mittelgroßen Provinzialstadt ihren Verkehr abwickeln. Ich glaube, es wäre durchaus unrichtig gewesen, auf die reichere Gestaltung und auf eine größere Ausdehnung des Durlacher Gebäudes einen besonderen Wert zu legen und dafür viel Geld auszugeben. Das würde der Anschauung, die der Landtag wiederholt entschieden an den Tag gelegt hat, durchaus widersprochen haben. Im übrigen meine ich, sollte man mit dem Urteil, ob das Aufnahmsgebäude den Bedürfnissen der Stadt Durlach genügt, noch so lange zurückhalten, bis der Bahnhof in Betrieb genommen worden ist. Ich für meine Person fürchte durchaus nicht, daß er sich ungenügend erweisen wird, sondern glaube, daß wir darin auch noch für eine beträchtliche Verkehrsvermehrung eine genügende Reserve haben. Auf die verschiedenen Ausstellungen bezüglich der Straßen, die der Herr Abg. Weber vorbrachte, kann ich unmöglich eingehen. Es kann hier doch nicht der Platz sein, wo man über jeden Randstein, ob er dahin oder dorthin gesetzt werden soll, u. ob Stein oder Holz als Einfassung zu verwenden ist, Verhandlungen pflegt; dazu steht auch uns, die wir hier die Eisenbahnverwaltung vertreten, nicht die Kenntnis der Einzelheiten zur Verfügung. Ich muß also davon absehen, auf diese Ausstellungen eine Antwort zu geben.

Bezüglich des Stegs kann ich nur darauf hinweisen, daß nach der im Enteignungsverfahren ergangenen Staatsministerialentscheidung die Eisenbahn keine Verpflichtung hat, den Steg zu erbauen, daß also nach dieser von der obersten Staatsbehörde in Ausübung ihrer gesetzlichen Befugnisse ergangenen Entscheidung es durchaus angemessen ist, wenn die Stadt Durlach zu den Kosten beigezogen wird.

Auf die Frage bezüglich der Schnellzugshalte verlage ich mir, eine Antwort zu geben, da mir der Zusammenhang mit dem Bahnhofumbau nicht ersichtlich ist.

Abg. Weber (Soz.): Zu den Ausführungen des Herrn Generaldirektors bezüglich der Schnellzugshalte in Durlach will ich bemerken: Ich habe nicht gesagt, daß ich verlange, daß Schnellzüge halten sollen, sondern vor allen Dingen, daß die Sitzzüge halten sollen, und zwar habe ich das deshalb gesagt, weil mir bei meinen Ausführungen zum Betriebsbudget darauf keine Antwort geworden ist. Wenn mir auch heute wieder keine geworden ist, muß ich sagen, daß die Regierung der Volksvertretung nicht gerade das nötige Maß von Entgegenkommen beweist.

Präsident (unterbrechend): Sie dürfen der Regierung diesen Vorwurf nicht machen. Ihre Anfrage stand nur in losestem Zusammenhang mit dem Bahnhofsbau, Sie können also nicht verlangen, daß Ihnen eine Antwort darauf gegeben wird.

Abg. Weber: Dann wäre es zweckmäßig gewesen, wenn der Herr Präsident mich darauf aufmerksam gemacht hätte. Ich habe aber angenommen, weil auch verschiedene Redner auf solche Dinge zurückgegriffen haben, daß auch ich es tun könne.

Präsident: Sie haben die Sache nur mit einem Satz abgetan, ich hatte also keine Gelegenheit, Sie darauf aufmerksam zu machen.

Abg. Weber (fortfahrend): Der Herr Generaldirektor hat gesagt, daß man mit dem Aufnahmsgebäude zufrieden sein könnte, daß man nicht verlangen könnte, daß ein Monumentalbau hingestellt werde. Ich glaube bei meinen ersten Ausführungen schon gesagt zu haben, daß wir nicht der Ansicht sind, daß ein Monumentalbau hingestellt werden sollte, sondern lediglich, daß genügend Räume geschaffen werden, daß auch eine Wirtschaft und die nötigen Wohnungen erstellt werden. Nachdem das Fundament einmal im Boden steckt, hätte man auch etwas darauf setzen können, sodaß der Bau etwas mehr aus dem Boden herauskäme. Wenn man von hier nach Durlach geht, sieht man das Gebäude gar nicht, ehe man an die große Brücke kommt. Schon deshalb wäre es zweckmäßig gewesen, daß man das Aufnahmsgebäude etwas höher gemacht hätte. Nun sagt man wohl, daß man vorläufig damit zufrieden sein könnte, daß man abwarten könnte, wie die Sache sich gestaltet, wenn der Betrieb eröffnet ist. Ich habe die Auffassung, daß das Aufnahmsgebäude auch nach der Eröffnung des Betriebes nicht größer ist, als es jetzt dort steht, und ich glaube wohl behaupten zu können, daß nach Fertigstellung des Bahnhofs die Generaldirektion daran gehen wird und muß, dort die nötige Erweiterung zu schaffen, weil nach Ansicht von Fachmännern die ganze Anlage tatsächlich zu klein ist, um den gewaltigen Verkehr dort aufzunehmen.

Der Herr Generaldirektor hat ferner gesagt, daß die Verzögerung der Erstellung dadurch entstanden sei, daß die Kanalisation und dergleichen noch nicht fertig gewesen wäre. Ich kann nur erklären, daß diese Anlagen gegenwärtig fertig sind und daß auch die Gleisanlagen soweit fertiggestellt sind, daß der Weiterführung nichts mehr im Wege steht. Nun habe ich aber die Wahrnehmung gemacht, daß im Verhältnis zu der Größe dieser Anlagen zu wenig Personen dort beschäftigt sind, ich habe die Wahrnehmung gemacht, daß es höchstens 8—10 Personen sind. Das muß doch gerade zu einem Protest herausfordern, Sie können es also nicht übelnehmen, wenn man da etwas ausführlich wird.

Die Position und der Kommissionsantrag bezüglich der Petition werden angenommen.

Zu § 43 Pforzheim, Bahnhofserweiterung, VI. Teilforderung:

Abg. Odenwald (fortsch. Sp.): Der Herr Generaldirektor hat gestern hier den Grundsatz ausgesprochen, daß die Groß- Generaldirektion bestrebt sei, alle in Angriff genommenen Bauten mit tunlichster Beschleunigung auch zu Ende zu führen. Dieser Grundsatz mag da und dort üblich sein, aber auf den Pforzheimer Bahnhofsbau trifft er durchaus nicht zu. Der Anlauf damit wurde im Jahre 1898 gemacht, wir stehen jetzt im zwölften Jahre der Bauzeit, und wie der Bericht der Budgetkommission besagt, wird die endgültige Erledigung erst in den Jahren 1915 bis 1916 erfolgen. Dadurch aber, daß die Erstellung des neuen Aufnahmsgebäudes nunmehr um zwei Jahre verschoben wird, wird es wohl 1917 oder 1918 werden, und es wäre das dann ein Bauzeit von im ganzen 18 bis 20 Jahren. Wenn ich zugeben will, daß man mit einer Erweiterung oder dem Umbau eines derartigen Bahnhofs nicht so schnell wie bei einem Neubau vorgehen kann, weil namentlich auch auf den Betrieb Rücksicht genommen werden muß, so ist aber doch diese Bauzeit zu lang, und namentlich auch deshalb, weil der nördliche Stadtteil, der nur wenige Minuten

vom Marktplatz entfernt liegt, in seiner Bebauung einfach still gelegt ist, da diese von dem ganzen Fortgang des Bahnhofumbaus abhängig ist. Von den im Jahre 1908/09 bewilligten Mitteln sind noch etwa 400 000 M. an Restkrediten vorhanden, und dennoch ruht der ganze Bau seit dem letzten Spätjahr vollständig. Im diesjährigen Budget sind weitere 1,4 Millionen angefordert, so daß also für die laufende Budgetperiode im ganzen etwa 1,8 Millionen zur Verfügung stehen. Ich möchte deshalb an die Grob. Regierung die Anfrage richten, was nun zunächst zur Ausführung kommen soll, namentlich möchte ich aber auch darüber Auskunft haben, wann die längst unterbrochenen Arbeiten wieder aufgenommen werden.

Die Erstellung des Aufnahmsgebäudes, die jetzt in diesem Jahre hätte vorgenommen werden sollen, wurde durch Beschluß der Budgetkommission auf zwei Jahre zurückgestellt. Es ist das insofern begreiflich, als, bevor man an die Ausführung des Aufnahmsgebäudes herantritt, noch andere wichtigere Arbeiten geleistet sein müssen. Allerdings muß ich betonen, daß die Arbeit hätte geleistet werden können, und daß sie hätte fertig sein müssen, wenn nicht ständig Unterbrechungen in der Ausführung eingetreten wären. Ich nehme aber an, daß zunächst die beiden früher schon beschlossenen Fußgängerunterführungen und auch die Fahrtüberführung in nächster Zeit in Angriff genommen werden, so daß dann die Verzögerung endlich aufhören kann.

Die Grob. Regierung wird mir allerdings Gründe entgegenhalten, wodurch eine Verzögerung eingetreten sei. Der eine Grund wird wohl der sein, daß der Geländekauf ziemlich viel Zeit in Anspruch genommen und die Arbeiten verzögert habe, und der zweite Grund, daß, nachdem die beiden Fußgängerunterführungen schon früher beschlossen waren, die Stadtgemeinde Pforzheim im Oktober 1909 noch einmal mit dem Wunsche an die Grob. Generaldirektion herangetreten sei, die westliche Unterführung von 6 auf 8 Meter zu verbreitern, damit man diese Unterführung auch mit leichtem Fuhrwerk benutzen könne. Es ist zuzugeben, daß der Geländekauf sehr lange gedauert hat, aber er ist schon seit vorigem Sommer abgeschlossen, und da hätten die Arbeiten wieder aufgenommen werden können, zumal auch das Geld dafür vorhanden war.

Bezüglich der Unterführung will ich bemerken, daß da auf keinen Fall die Stadtgemeinde Pforzheim die Schuld an der Verzögerung trägt, sondern lediglich die Generaldirektion, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil auf eine Anfrage der Stadtgemeinde vom 9. Oktober 1909 erst am 18. Juni 1910 eine Antwort eingelaufen ist, aber ohne Vorlage der Pläne. Die Grob. Generaldirektion hat also zur einfachen Beantwortung des Schreibens der Stadt nahezu 9 Monate gebraucht, und kann demnach die Stadtverwaltung in gar keiner Weise ein Verschulden treffen. Die westliche Fußgängerunterführung, die in einer Breite von 6 Meter beschlossen war, soll nun dem Wunsche der Stadtgemeinde Pforzheim entsprechend vergrößert werden. Nun legt aber die Generaldirektion der Stadtgemeinde die Bedingung auf, daß sie die Mehrkosten mit 66 000 M. zu tragen hat. Ich kann mich natürlicherweise, da ihr Schreiben erst vor einigen Tagen eingelaufen ist, darüber nicht äußern, ob diese Forderung berechtigt ist, denn Stadtrat und Bürgerausschuß müssen sich erst damit beschäftigen; ich kann also diesen Punkt ganz übergehen. Nur das eine möchte ich betonen, daß die Stadtgemeinde ausdrücklich verlangt hat, daß die Unterführung um 2 Meter breiter werde, damit man auch mit kleinerem Fuhrwerk hin-

durchfahren könne. In dieser Beziehung enthält das Schreiben der Generaldirektion aber einfach den Satz: „Die Unterführung kann 2 Meter verbreitert werden auf Kosten der Stadt, aber selbstverständlich nur für die Fußgänger und Karren, nicht aber für leichtes Fuhrwerk“. Damit ist natürlich die Forderung der Stadt in keiner Weise erfüllt, denn das ist die einzige Bedingung, die sie gestellt hat, daß man auch mit leichtem Fuhrwerk durchfahren könne.

Bezüglich des Aufnahmsgebäudes möchte ich die Grob. Regierung bitten, da es nun doch um 2 Jahre zurückgestellt ist, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht möglich wäre, das Gebäude etwas mehr nach Norden zu rücken, und zwar aus folgenden einfachen Gründen. Wir sehen an anderen Orten, namentlich in den größeren Städten, daß die Bahnhofsplätze erweitert werden müssen, und hier will man uns den Bahnhofspatz verschmälern, man will mit dem Bahnhofsgebäude in die Age der Luisenstraße vordringen, während die Stadtverwaltung der Ansicht ist, daß man das Gebäude mit der Luisenstraße abschneiden lassen sollte. Auf der nördlichen Seite des Bahnhofsgebäudes stehen verschiedene ganz unansehnliche Arbeiterwohnhäuser, die für Eisenbahnarbeiter bestimmt sind. Diese Häuser passen so wie so nicht mehr in das Stadtbild hinein, und sie müßten meiner Ansicht nach schon deshalb beseitigt werden, weil dadurch für die Eisenbahnverwaltung sehr wertvolles Gelände gewonnen werden würde; wenn diese beseitigt sind, dann glaube ich auch, daß man es fertig bringen könnte, mit dem Bahnhofsgebäude etwas mehr nach Norden zu fahren, damit wir unseren Bahnhofspatz nicht noch mehr verschmälert bekommen. Ich glaube, bei gutem Willen wird es der Generaldirektion gelingen, einen Ausweg zu finden, so wie wir es in Pforzheim beanspruchen können.

Weiter wurde in früheren Landtagen eine Fahrtüberführung beschlossen. Die Stadtgemeinde wartet sehrnützlich darauf, daß diese Arbeit einmal in Angriff genommen wird, denn gerade in diesem Gebiete, wo die Erstellung der Überführung vor sich gehen soll, liegt das schönste Gelände, das aber noch vollständig unbebaut ist. Alle Baupläne, die seit 10 Jahren eingereicht worden sind, haben zurückgewiesen werden müssen, es konnte niemand bauen, weil die Straßenzüge noch nicht festgelegt waren. Jetzt sind sie aber festgelegt, und nun muß natürlicherweise die Generaldirektion sofort an die Ausführung dieses Übergangs gehen.

Die Güterhalle, das Zollgebäude usw. sind fertiggestellt, ebenso sind die Gleisanlagen und die Einladerampen fertig, man schüttelt aber in Pforzheim den Kopf und fragt, wie ist es möglich, daß man diese neue Güterhalle, die sehr opulent ausgefallen ist (ich will mich einmal beiseite ausdrücken), vier Monate unbenutzt stehen läßt. Sie steht vollständig leer und man macht gar keine Anstrengungen, sie in Benutzung zu nehmen, trotzdem alles fix und fertig ist. Wie gesagt, man weiß nicht warum das nicht geschieht, ich möchte darum die dringende Bitte an die Generaldirektion richten, daß sofort an die Inbetriebnahme des neuen Güterbahnhofes gegangen wird.

Begen dieser Güterhalle ist mir auch ein Schreiben von zwei Maurermeistern zugegangen, welche die Ausführung derselben hatten. Ich habe es naturgemäß seinem ganzen Inhalt nach nicht prüfen können, jedenfalls scheint aber festzustehen, daß sie einen Schaden von 13000 Mark gehabt haben, weil sie in den Maurerstreif hineingeraten seien, und weiterhin, weil ihnen von der Generaldirektion nachträglich noch einige Vorschriften gemacht

worden seien, die ursprünglich im Voranschlag nicht enthalten gewesen wären. Aber, wie gesagt, das konnte ich nicht prüfen, ich möchte nur die Generaldirektion bitten, sie möge, wenn die Petition an sie herantritt, sich nachträglich noch mit der Frage befassen und diesen Leuten eventuell eine Entschädigung zuteil werden lassen. Die Bahnbauinspektion Durlach hat zwar bereits ablehnend geantwortet, aber ich glaube, die Generaldirektion sollte in eine genauere Prüfung eintreten.

Ich möchte zum Schluß nur noch das eine anführen: Es fällt allmählich auf, daß, obwohl der Bau so oft unterbrochen wird, die Bahnbauinspektion in Durlach während der ganzen Zeit ein Hochbaubureau in Pforzheim unterhält, trotzdem während 5-6 Jahren noch keine zwei Steine aufeinander gebaut worden sind. Ich möchte bitten, daß man auch danach sieht. Wie ich schon bei der Generaldebatte gesagt habe, läßt manches zu wünschen übrig, und wir müssen darauf sehen, daß der Bahnhofbau in Pforzheim derartig gefördert wird, damit wir auch dort endlich einmal zum Schluß kommen (Beifall).

Abg. Geß (Soz.): Die Tatsachen, die der Herr Abg. Obenwald hier vorgetragen hat, sind bekannt, er hat die Auffassungen wieder gegeben, wie sie in der Pforzheimer Bevölkerung einmütig vorhanden sind. Ich will die Tatsachen nicht wiederholen, ich will nur daran erinnern, welche schwere Kämpfe es früher an dieser Stelle abgesehen hat über die Frage, wie die Frage der Überführung oder Unterführung am Pforzheimer Bahnhof zu lösen ist. Nachdem man sich nun gegen den Willen und den Wunsch der meisten Pforzheimer für eine Überführung entschieden hat, wäre es notwendig, daß die kleinen Unterführungen so erstellt würden, wie es den allgemeinen Wünschen entspricht. Man glaubt gewissermaßen als Entgelt dafür, daß eine Überführung beschlossen worden ist, die Möglichkeit bekommen zu sollen, auch unten durchzukommen, die Regierung verlangt aber für diese Karrenunterführungen von der Stadt einen namhaften Beitrag, die ganzen Mehrkosten dafür, daß eine dieser Unterführungen acht Meter breit, also um zwei Meter breiter wie bisher vorgesehen ausgeführt wird. Ich meine, der Staat sollte denn doch diese Summe selbst übernehmen, aus den von mir angeführten Gründen ist er gewissermaßen moralisch verpflichtet, dies zu tun.

Wenn wir heute die Frage stellen, was mit den Mitteln geschehen soll, die eingestellt aber noch nicht aufgebraucht sind, so haben wir eine bestimmte Absicht, nämlich endlich zu wissen, was geschehen soll und was geschehen muß. Es scheint, daß Pforzheim infolge seiner geographischen Lage im Lande, infolge seiner Vorgeschiebenheit ins schwäbische Gebiet hinein etwas in Vergessenheit gerät, und es ist daher sehr notwendig, zu betonen, daß Pforzheim auch noch eine Stadt im badischen Lande ist, und nicht die geringste, und daß Pforzheim verdient, daß es mindestens in demselben Maße bei der Großregierung Entgegenkommen findet, als dies bei den zahlreichen und imposanten Bahnhofsbauten in anderen Städten des Landes der Fall zu sein scheint.

Dagegen möchte auch ich Einspruch erheben, daß der Bahnhofplatz in Pforzheim eingeschränkt wird. Eine Stadt, die einen so namhaften Verkehr aufzuweisen hat, in der täglich 40 000 Arbeiter verkehren, die ihren Wohnsitz nicht in Pforzheim haben, eine Stadt, bei der ein solcher Zudrang von Leuten herrscht, die die Züge täglich benötigen müssen, darf sich hier eine Einschränkung nicht gefallen lassen, da der Raum notwendig ist, um alle die Massen plötzlich aufzunehmen, die sich nach der

Bahn drängen oder von der Bahn kommen, um sich von diesem Plage aus in die Stadt zu verteilen. Es wäre eine unüberlegliche Handlung, wenn der Bahnhofplatz in Pforzheim noch mehr verkleinert und das neue Bahnhofgebäude in die Achse der Luisenstraße vorgeschoben würde. Deswegen meine ich, die Großreg. Generaldirektion sollte sich die Sache noch einmal überlegen und sollte nicht veräumen, wenn sie den Entwurf für das neue Bahnhofgebäude gemacht hat, sich rechtzeitig mit der Stadtverwaltung Pforzheim in Verbindung zu setzen, und dabei mehr, als das früher der Fall war, auf die Stimme der Stadt Pforzheim und ihrer Verwaltung Rücksicht nehmen.

Minister Freiherr von Marschall: Die Großreg. Regierung bedauert mit den Herren Vorrednern, daß es nicht möglich gewesen ist, die Lösung der sehr schwierigen Aufgabe der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Pforzheim schneller der Vollendung entgegenzuführen. In erster Reihe trugen hier die Geländebeziehungen die Schuld, die außerordentliche Schwierigkeit, dieses enge Gelände in zweckmäßiger Weise zur Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen zu benutzen. Nach der einen Seite, nach der Seite des Springer Tunnels hin, ist überhaupt eine Erweiterung absolut ausgeschlossen, zumal ja dann gleich, wie Ihnen allen bekannt ist, eine sehr bedeutende Steigung der Bahn eintritt. Man mußte sich also nach der anderen Seite, nach der Seite von Mühlacker, auszudehnen suchen, und das war nur möglich, indem man einen sehr ausgedehnten Geländeerwerb vollzog. Dieser Geländeerwerb war, wie Ihnen ebenfalls bekannt ist, mit außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft. Nun kamen aber auch noch die Verhandlungen mit der Stadtverwaltung, und hier war es sehr schwer, zu einer Einigung zu gelangen; die Verhandlungen haben sich deshalb auch sehr lange hinausgezogen.

Jetzt, nachdem endlich der Güterbahnhof und die Gleisanlagen für den Güterverkehr im allgemeinen erstellt sind, konnte ihre Benutzung nicht sofort erfolgen, weil es sich hier größtenteils um 10 Meter hohe Dämme handelt und zunächst abgewartet werden mußte, bis dieselben sich gehörig gesetzt hatten. Am 1. Juli werden aber die neuen Güteranlagen ihrer Bestimmung übergeben werden. Dann ist es erst möglich, die bisherige Güterhalle abzureißen. Es müssen dann an Stelle der Güterhalle neue Betriebsgleise erstellt werden, die notwendig sind, ehe der Umbau des Aufnahmsgebäudes und der Gleisanlagen an demselben in Angriff genommen werden kann.

Die Eisenbahnverwaltung würde ja an und für sich sehr gern der Stadt Pforzheim den Gefallen erweisen, das Aufnahmsgebäude nicht weiter in den Platz vorzurücken, es ist das aber wegen der von mir schon wiederholt betonten beschränkten Geländebeziehungen nicht möglich. Wir müssen die Zahl der Gleise am Aufnahmsgebäude vermehren, wir müssen die erforderlichen Bahnsteige in der gehörigen Breite erstellen, und das ist, wenn man zugleich das Aufnahmsgebäude in der seinem Zweck entsprechenden räumlichen Ausdehnung herstellen will, nur bei einer Verschiebung in den Platz möglich.

Was die verschiedenen Überführungen und Unterführungen anbetrifft, so glaubt die Großreg. Regierung, den Wünschen der Stadt Pforzheim weit entgegengekommen und über die Auflagen fast hinausgegangen zu sein, die ihr beim Enteignungsverfahren gemacht wurden. Sie will auch jetzt noch weiter entgegenkommen. Sie ist es aber mit Rücksicht auf das Interesse der Allge-

meinheit sich schuldig, doch auch einen verhältnismäßig geringen Beitrag von der Stadt noch zu verlangen, wenn eine Unterführung, die neu angelegt wird, noch weiter verbreitert werden soll.

Die Großh. Regierung wird darauf Bedacht nehmen, die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen tunlichst schnell der Vollendung entgegenzuführen. Ich bitte aber, sich gegenwärtig zu halten, daß der Umbau von Gleisanlagen während des Betriebes namentlich in einem so eng begrenzten Gelände, wie das beim Bahnhof in Pforzheim der Fall ist, nicht so schnell erfolgen kann, als wenn eine vollständig neue Anlage erstellt wird. Der Betrieb, und ein sehr intensiver Betrieb, muß Tag und Nacht fortgesetzt werden, er darf keine Störungen erleiden. Das hat natürlich zur Folge, daß man nur nach und nach vorgehen kann; man kann nicht auf einmal alle Gleisanlagen sperren. Der Betrieb muß ohne wesentliche Hindernisse und unter Aufrechterhaltung voller Sicherheit durchgeführt werden. Das ist der Grund, warum die Vollendung des Umbaus nicht so rasch wird erfolgen können, als es allen Beteiligten erwünscht wäre. Unter unferigen Umständen leidet am allermeisten die Eisenbahnverwaltung.

Abg. Stodinger (Soz.): In der Antwort des Herrn Ministers vermissen wir bis jetzt behauerlicher Weise eine Auskunft darüber, was mit den etwa 400 000 M., die an Restkrediten noch vorhanden sind, und der neuen Anforderung von 1 400 000 M., also zusammen etwa 1 800 000 M., in den nächsten zwei Jahren der Budgetperiode am Bahnhof in Pforzheim gemacht werden soll. Es ist doch ganz zweifellos ein Recht der Kammer und jedes Volksvertreters, zu wissen, was eigentlich dafür getan werden soll, wenn man 1 800 000 M. hier bewilligt; die Herren werden das zugeben. Wenn wir vom Stadtrate eine Vorlage erhalten, in der auch nur 1 500 M. verlangt werden, so wollen wir erstens wissen, was der Stadtrat ausführen will, und zweitens wollen wir auch noch wissen, wie die Einzelheiten eines derartigen Projektes vom Stadtrat gedacht sind, und wir nehmen in sehr gründlicher Weise zu der Sache Stellung. Das ist eine Forderung, die wir durchaus auch hier in der Kammer erheben müssen.

Es war recht eigentümlich, was der Herr Minister in Bezug auf die auf 8 Meter zu verbreiterte Unterführung im Westen des Bahnhofs sagte. In dem Schreiben, das vor wenigen Tagen an den Stadtrat Pforzheim gelangt ist, das der Herr Kollege Odenwald als erster erwähnt hat, steht ausdrücklich, daß die für die Verbreiterung entstehenden Mehrkosten im Betrage von 66 000 M. zu Lasten der Stadt bleiben müßten. Vom Herr Minister hören wir heute das Wort: „Vielleicht einen kleinen Beitrag“. Das hört sich schon anders an als das, was an den Stadtrat geschrieben worden ist. Mir scheint, daß hier noch ein Widerspruch besteht. Wenn aber — das kann ich mit aller Bestimmtheit erklären — die Mehrkosten der Verbreiterung der Unterführung von 6 auf 8 Meter mit 66 000 M. zu Lasten der Stadt bleiben sollen, und wenn an die Leistung dieses Betrags noch die Bedingung geknüpft wird, daß mit leichten Fuhrwerken, Chaisen, Karren usw. nicht durch die Unterführung gefahren werden darf, dann bitte ich den Herrn Minister ganz ausdrücklich, in die sich mit der Sache befassende Bürgerauschussung nach Pforzheim zu kommen. Unser Herr Oberbürgermeister würde ihm dafür außerordentlich dankbar

sein und würde für jene Sitzung den Vorsitz gern an den Herrn Minister abtreten. Der Herr Minister möchte dann die Verhandlungen leiten und durchdrücken, daß diese 66 000 Mark bewilligt werden. (Seiterkeit.)

Daß unser Bahnhofspiaz nicht verschmälert werden soll, darauf haben meine beiden Herren Vorredner schon hingewiesen, ich kann ihre Ausführungen nur nochmals unterstreichen und dringend wünschen, daß noch ein Ausweg gefunden wird und weiter nach Norden vorgeht. Dort werden ja die Güterhallen abgebrochen, auch die Arbeiterhäuser werden abgebrochen werden müssen; das scheint mir zweifellos zu sein, wie auch der Herr Kollege Odenwald schon erwähnt hat. Es scheint mir also nach jener Richtung hin genügend Raum vorhanden zu sein und, ohne daß die Größe des Aufnahmsgebäudes eine wesentliche Einschränkung erfahren muß, möglich zu sein, den Bahnhofspiaz in seiner alten Breite zu belassen.

Der Herr Minister hat schon in der Budgetkommission und auch heute wieder behauptet, daß für Pforzheim in dieser Budgetperiode keine Mittel eingestellt werden können, um das neue Aufnahmsgebäude zu erstellen. In dem Bericht des Herrn Kollegen Pfeifferle ist darauf hingewiesen, daß die bis jetzt zurückerstatteten Arbeiten in der nächsten Budgetperiode 1912/13 ausgeführt werden sollen. Wir haben in Pforzheim den dringenden Wunsch, so schmerzlich uns diese Nachricht berührt hat, daß wenigstens in jener Budgetperiode mit der Erstellung einmal Ernst gemacht wird, daß es wahr wird, daß Mittel eingestellt werden, und daß das Bahnhofgebäude auch wirklich zur Ausführung kommt. Auch das werden wir verlangen dürfen, daß vor der endgültigen Entscheidung die Pläne über diesen Bau der Stadtverwaltung und dem Stadtrat in Pforzheim zu einer eingehenden Begutachtung übermittelt werden. Es ist das schon vor allen Dingen deswegen notwendig, weil vorhin dem Herrn Kollegen Weber gegenüber ohne weiteres erklärt worden ist: „Das sind alte, abgeschlossene Dinge, es hat keinen Wert mehr, darüber jetzt zu sprechen. Gättet ihr euch vorher gemehrt, wenn ihr etwas gemollt habt.“ Ich habe mir das sehr gut gemerkt und möchte deshalb bitten, daß nach der Richtung so verfahren wird, wie ich es gewünscht habe.

Ich will auch hoffen, daß man in der Eisenbahnverwaltung über die Größe und Bedeutung der Stadt Pforzheim im großen und ganzen orientiert ist. Es ist vorhin von Durlach gesagt worden, daß es eine mittelgroße Provinzialstadt sei. Eine derartige Auffassung dürfte in der Generaldirektion gegenüber der Stadt Pforzheim hoffentlich nicht vorherrschen. Eine Provinzialstadt ist Pforzheim ja auch, aber einer Stadt, die jetzt 65 000 Einwohner hat, einer Stadt, die sich bei Anfang dieses Jahrhunderts fast in einem amerikanischen Aufschwung befand, und ihrer rapiden Entwicklung, bei der ein Stillstand durchaus nicht abzusehen ist, müßte Rechnung getragen werden. Ich will nur beispielsweise erwähnen, daß, während in den letzten Jahren das Baugeschäft fast durch das ganze Land hindurch darnieder gelegen ist, es in Pforzheim bei weitem nicht in dem Maße darnieder gelegen ist, wie das in vielen andern Gegenden des Landes der Fall war.

Wegen des Aufnahmsgebäudes möchte ich mir auch noch die Bemerkung erlauben, daß wir in Pforzheim auch der Meinung sind, daß wohl dem allgemeinen Grundsatz der Sparsamkeit Rechnung getragen werden

muß, daß aber trotzdem in Pforzheim kein Aufnahmsgebäude hingestellt werden darf, das nur den Vergleich mit demjenigen in Durlach aushalten kann. Dafür würden wir uns in Pforzheim bedanken, daß wir etwas derartiges bekämen wie das, worüber sich die Durlacher — und nach meiner Ansicht mit Recht — beklagt haben. Wir verlangen keinen monumentalen Prunkbau, wir verlangen keine reichen Skulpturen und keinen architektonischen Schmuck; aber wir verlangen mindestens ein imposantes Gebäude, ein Gebäude, das der Bedeutung der Stadt Pforzheim, ihrer wachsenden Größe und ihrem Verkehr gerecht wird. Wenn es je so ausfällt, wie das neue Verwaltungsgebäude auf dem Güterbahnhof in Pforzheim, dann könnten wir ja zufrieden sein. Ich bin aber der Meinung, daß man dort vielleicht etwas gemacht hat, was durchaus überflüssig war. Warum jenes Verwaltungsgebäude bei den Güterhallen bis unter die Ziegel vollständig massiv aus schwerem gelbem Sandstein aufgebaut worden ist, das kann ich durchaus nicht einsehen. Uns wäre es sehr viel lieber gewesen, man hätte etwas anderes nicht vergessen, man hätte eine Anzahl von Industriegleisen in den Güterbahnhof Pforzheim eingeführt. Daran fehlt es vollständig, nicht ein einziger Betrieb kann sich an den Güterbahnhof anschließen, so wie jetzt dort die baulichen Verhältnisse sind. Auch die Auskunft des Herrn Ministers, daß sich die Dämme und Straßen des Güterbahnhofs erst setzen müßten, wird in Pforzheim wahrscheinlich einem bedenklichen Kopfschütteln begegnen. Wie lang sollen sich solche Dämme und Straßen denn setzen? Schon seit vielen vielen Monaten ist schon alles fix und fertig, und trotzdem ist eine Eröffnung dieses Güterbahnhofs immer noch nicht erfolgt; sie soll ja jetzt auf den 1. Juli in Aussicht genommen sein. Die Vorsicht der Groß-Generaldirektion und der Eisenbahnverwaltung in allen Ehren, aber in bezug auf die Eröffnung dieses neuen Güterbahnhofs scheint mir doch eine übergroße Angstlichkeit zu walten.

Mit dem Herrn Kollegen Odenwald kann auch ich nur noch wünschen, daß die Arbeiten für die 1 800 000 M. außerordentlich beschleunigt werden, und daß für alle Fälle für die nächste Budgetperiode mit Bestimmtheit darauf gerechnet werden kann, daß die Mittel für das neue Aufnahmsgebäude in den Voranschlag eingestellt werden.

Geheimer Oberbaurat Basmer: Der Herr Abg. Stockinger, aber auch schon seine Herren Vorredner, die Herren Abgg. Odenwald und Geck, haben den Wunsch ausgesprochen, zu erfahren, was denn eigentlich mit den Mitteln, die jetzt im Budget angefordert sind und mit den Restkrediten zusammen etwa 1 800 000 M. ausmachen, in den nächsten Budgetperioden alles gemacht werden solle. Darauf habe ich zu antworten, daß mit dieser Summe eben beabsichtigt wird, gerade auch diejenigen Wünsche zu erfüllen, die soeben zur Sprache gebracht worden sind. In allererster Reihe soll in dieser Budgetperiode die Überführung hergestellt werden. Wenn der neue Güterbahnhof fertig und in Benützung ist (was am 1. Juli geschehen soll), kann, wie schon der Herr Minister erwähnt hat, der alte Güterschuppen abgetragen werden; an Stelle des alten Güterschuppens werden neue Gütergleise gelegt; dann muß erst der Verkehr über diese Gleise gelenkt werden; dann erst können die alten

Gleise, die zwischen den jetzigen Bahnsteigen und dem neuen Güterbahnhof liegen, beseitigt und kann mit dem neuen Bahnsteig begonnen werden; erst wenn diese Arbeiten fertig sind, kann mit dem Aufnahmsgebäude begonnen werden, weil mit der Zuangriffnahme des Aufnahmsgebäudes der alte Bahnsteig und die Gleise an demselben gesperrt werden müssen. Denn bekanntlich greift ja das Aufnahmsgebäude, dessen Ausdehnung ja viel größer wie die des jetzigen wird, sowohl gegen Norden in den Bahnsteig als auch gegen Süden in den Vorplatz über. Gerade daß das Aufnahmsgebäude den Verhältnissen Pforzheims und seiner Bedeutung entsprechend einen so großen Umfang annimmt, das ist ja die Schuld, warum man in den Bahnhofsvorplatz vorrücken muß, und deshalb sollten die Widerstände, die gegenüber der Vorrückung des Bahnhofes gegen den Vorplatz erhoben werden, nicht so scharf sein. Auch gegen Norden rückt man, wie ich schon gesagt habe, vor; aber weiter als es beabsichtigt ist, kann man hier nicht, weil sonst kein Platz für die nötigen Gleisanlagen und Bahnsteige bleibt: Auch diese sollen ja der Bedeutung Pforzheims entsprechend in größerem Umfang als jetzt erstellt werden. Weil die Eisenbahnverwaltung auf die Ausdehnung und die Vergrößerung der Industrie Pforzheims sowie auf das Blühen und Gedeihen von Pforzheim alle Rücksicht nehmen will, wird sowohl die Gleisanlage als auch das Aufnahmsgebäude in einem entsprechenden großen Umfang gebaut. Bezüglich des Vorplatzes ist übrigens auch schon mit der Stadt eine Vereinbarung getroffen und die Stadt ist mit dem Vorrücken des Aufnahmsgebäudes gegen den Vorplatz einverstanden, die Sache scheint mir deshalb schon erledigt zu sein. (Abg. Stockinger: Sie ist einverstanden, weil sie nichts mehr machen kann; sie war früher nicht damit einverstanden!) Die Ausgestaltung des Bahnhofsplatzes ist mit der Stadt vereinbart.

Daß die Überführung solange zurückgeblieben ist und, wie ich gesagt habe, erst in dieser Budgetperiode gebaut werden kann, hat seine Ursache darin, daß sie nicht früher in Angriff genommen werden konnte, als der neue Güterbahnhof in Benützung ist. Denn da, wo jetzt die alte große Holzverladerampe ist, kommt das Widerlager der neuen Brücke hin. Diese Holzverladerampe muß erst auf die andere Seite verlegt und der Verkehr muß auf den neuen Güterbahnhof umgezogen sein, bevor man mit dem Bau der Überführung beginnen kann. Es wird dies jetzt bald geschehen.

Für die Erstellung der Überführung und die Gleisbauten, die notwendig sind, wenn der alte Güterschuppen beseitigt ist, sind die 1 800 000 M. bestimmt.

Es wurde dann auch noch bedauert, daß in dem Güterbahnhof keine Gelegenheit für Anschlußgleise für die Industrie sei und es wurde eine darauf bezügliche Frage gestellt. Nun, Lagerplätze sind ja auf dem neuen Bahnhof genügend da, allerdings ist aber das Gelände in nächster Nähe desselben zur Erstellung von Anschlüssen nicht geeignet, weil die Gleise des Güterbahnhofs auf einer hohen Dammanhöhe liegen. Aber es wird sich später doch noch Gelegenheit zu Anschlüssen geben; die Stadt will ja gegen Eutingen hinaus ein neues Schlachthaus bauen und will dahin ein neues Anschlußgleis anlegen und die Eisenbahnverwaltung hat der Stadt, als sie ihre Einwilligung zur Anlage eines solchen Gleises ausgesprochen hat, zu gleicher Zeit auch den Wunsch ge-

äußert, daß dieses Gleis auch zu Anschlüssen weiter hinterliegender Fabrikwerke benützt werden könne. In Verbindung mit dem Gleis für die städtische Schlachthausanlage kann ganz gut auch noch ein industrielles Quartier im Osten der Stadt eröffnet werden. An den Güterbahnhof selbst können allerdings keine Anschlußgleise gemacht werden, weil dieser, wie gesagt, auf einer hohen Dammanhöhe droben liegt.

Ich nehme nun, weil ich doch gerade am Worte bin, auch noch Veranlassung, auf eine Ausführung des Herrn Abg. Odenwald zurückzukommen, welche dieser schon in der Sitzung vom letzten Freitag gemacht hat, wo er das Anschlußgleis, das die Stadt des Gaswerks wegen wünscht, erwähnt hat. Er hat dabei die Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung in sehr abfälliger Weise kritisiert. Die Angelegenheit, um die es sich handelt, greift schon bis zum Jahre 1906 zurück. Dort ist die Stadt mit dem Wunsch an die Bahnverwaltung herangetreten, ein Anschlußgleis für ihr Gaswerk an den neuen Bahnhof zu bekommen. Die Generaldirektion hat dann das Bau-bureau in Pforzheim ermächtigt, im Einverständnis mit der Stadt und im Benehmen mit derselben ein Projekt für ein Anschlußgleis für das Gaswerk auszuarbeiten. Die Stadt hat dann im Jahre 1907, also ein Jahr später, dieses Projekt der Generaldirektion zur Genehmigung vorgelegt. Also die Stadt hat das Projekt vorgelegt. Dieses Projekt enthielt auf beiden Seiten Stützmauern, um die nötige Breite zur Dammbreiterung zu erhalten. Die Stadt hat bei der Vorlage des Projekts sich damit einverstanden erklärt, daß die Stützmauer auf der Südseite, der Mühladerer Bahn entlang, sofort ausgeführt werde, aber gewünscht, daß die Stützmauer auf der Nordseite vorläufig zurückgestellt werde. Sie hegte auch den Gedanken, was ich vorhin schon erwähnt habe, auf dieser Seite noch ein Anschlußgleis nach dem Schlachthaus zu bauen, sie wolle vorher die Sache prüfen und später mit neuen Vorschlägen an die Generaldirektion herankommen. Damit hat die Sache zwei Jahre geruht. Mittlerweile wurde die Stützmauer auf der Südseite, mit der die Stadt einverstanden war, gebaut und ist fertig. Die Stützmauer an der Nordseite wurde zurückgestellt.

Nun kam die Stadt im Jahre 1909 mit einem neuen Vorschlag, worin sie sagte, man möge die Stützmauer auf der Südseite möglichst reduzieren, um den künftigen Projekten, die sie mit dem Anschlußgleis nach dem Schlachthaus habe, nicht vorzugreifen. Sie schlug vor, man solle eine steile Böschung, eine 1¼metrige herstellen, womit die Stützmauer eine wesentlich geringere Höhe erhalte und an manchen Stellen ganz wegfallen könne. Mit diesem Projekt konnte sich die Eisenbahnverwaltung nicht einverstanden erklären, denn der Boden, den man dort hat, ist zur Anfüllung einer steilen Böschung nicht geeignet, es würde dadurch der ganze Damm gefährdet sein. Sie hat dann mit Rücksicht auf die geänderten Verhältnisse der Stadt den Vorschlag gemacht, sie möge überlegen, ob sie nicht Gelände kaufen und den Parallelweg verlegen wolle, damit man auf diese Weise Platz für die Anschüttung ohne Stützmauer gewinne. Diese Anregung ist also von der Generaldirektion auf Grund der geänderten Verhältnisse gegeben worden.

Seither haben wir nichts mehr von der Sache gehört, wir wissen nicht, ob die Stadt Gelände erworben hat

oder um welchen Preis sie dasselbe erwerben kann, wir wissen nicht, wie hoch nach den neuen Vorschlägen das Projekt sich stellen wird. Jedenfalls hat die Eisenbahnverwaltung der Stadt gegenüber sehr zuvorkommend gehandelt und verdient durchaus keinen Tadel. Man könnte fast daraus die Lehre ziehen müssen, daß, wenn künftig die Stadt Pforzheim mit Gesuchen um ein Anschlußgleis nochmals hertritt, man ihr es überläßt, das Projekt selbst zu machen, und daß die Eisenbahnverwaltung sich nur auf die Prüfung desselben beschränkt. Zu mehr ist sie nicht verpflichtet.

Abg. Odenwald (fortfähr. Sp.): Auf die letzten Ausführungen des Herrn Oberbaurats kann ich nur erwidern, daß sich diese Ausführungen mit den meinigen im wesentlichen decken. Ich habe nur gesagt, daß vonseiten eines Beamten der Generaldirektion ein Projekt mit einem Kostenvoranschlag von 104 000 M. aufgestellt worden war, daß die Stadt sich mit dieser Stützmauer wegen der hohen Kosten nicht hat einverstanden erklären können, und daß dann zum Schluß, aber viel später, die Generaldirektion erklärt hat, man könne die Sache durch Aufschüttung einer Böschung, die gar keine Stützmauer braucht, anders und billiger machen. Ich weiß nicht, wo ein Unterschied zwischen den beiden Ausführungen zu finden sein soll; was ich gesagt habe, bleibt also bestehen.

Berichterstatter Abg. Pfefferle (natl.): Ich habe zunächst eine Auffassung des Herrn Abg. Odenwald richtig zu stellen, der gemeint hat, daß auf Antrag der Budgetkommission die Erstellung des Aufnahmsgebäudes für die nächste Budgetperiode verschoben worden sei. Das ist nicht der Fall. Die Sachlage ist die: Auf dem letzten Landtag hat die Kammer den Wunsch ausgesprochen, daß anlässlich der Vorlage der Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues über jene Projekte, für die damals noch kein generelles Projekt ausgearbeitet war, dem nächsten Landtag solche nachträglich vorgelegt werden sollen. Das generelle Projekt von Pforzheim hätte also jetzt vorgelegt werden sollen. Die Regierung hat aber darauf hingewiesen, daß sie noch keines ausgearbeitet habe, weil sie die Erstellung des Aufnahmsgebäudes auf zwei Jahre verschoben habe, und daß sie für zweckmäßig halte, daß auch die Kostenvoranschlagsaufstellung erst später stattfinde, weil die Preise für Material und Arbeit sich oft ändern, und so eher ein möglichst genauer Kostenanschlag zu Stande kommen könne. So war die Sachlage.

Daß auch wir in der Budgetkommission den Wunsch haben, daß der Bahnhofumbau Pforzheim vorwärts geht, das geht daraus hervor, daß aus der Kommission heraus die Frage gestellt wurde, was ich auch im Bericht mitgeteilt habe, bis wann das Projekt fertig gestellt werden kann.

Bezüglich der Unterführung, die verbreitert werden soll, habe ich aus den letzten Ausführungen des Herrn Ministers entnommen, daß er insofern entgegenkommen will, daß eventuell nicht die ganzen Mehrkosten für die Verbreiterung von der Stadt getragen werden sollen, sondern daß nur auf einen entsprechenden Beitrag der Stadt Pforzheim gerechnet wird. So habe ich es verstanden. Ich mache darauf aufmerksam, daß die Unter-

fürhungen rechts und links des Aufnahmsgebäudes Bestandteil des Übereinkommens sind, welches wir i. Zt. wegen der Überführung getroffen haben. Wir haben damals verlangt, daß diese beiden Unterführungen erstellt werden sollen. Deshalb ist es von der Regierung richtig, wenn sie die Mehrkosten auf die Stadt übertragen will, weil wir seinerzeit nur 6 Meter breite Unterführungen bewilligt haben. Aber ich zweifle nicht daran, daß, wenn zwischen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung eine entsprechende Einigung erfolgt, im nächsten Landtag auch die Zustimmung der Landstände erfolgen wird.

Im übrigen bitte ich, dem Antrag der Kommission zuzustimmen und die Position zu genehmigen.

Die Position wird angenommen.

Nach Aufruf von § 44 wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung gegen 1 Uhr.

Verichtigung.

In dem Bericht über die Verhandlungen der 100. Sitzung haben in der Rede des Abg. Pfefferle auf S. 229, Spalte 2 die Zeilen 2 und 3 von unten zu lauten: „wie bei den andern Bauten ein Gesetz oder Budgetgenehmigungen haben, die vollzogen werden müssen, usw.“

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Zweiten Kammer: Dr. Otto Balli.
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.