

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 96. Sitzung (04.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 24a.

Beilage zum Protokoll der 96. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 4. Juni 1902.

Bericht

der

Budgetkommission der zweiten Kammer

über

das Spezialbudget des Eisenbahnbauens für die Jahre 1902 und 1903.

Drittes Beilagenheft, Hauptabteilung VIII des Staatsvoranschlags, Seite 2—19.

Erstattet von dem Abgeordneten W. Pfefferte.

I. Antrag der Kommission.

Die Kommission beantragt:

- 1. Die Ausgaben im Spezialbudget, Seite 2—18, mit 50 244 525 M.
abzüglich der abgesetzten Positionen:

§ 25. Mosbach, Bahnhofserweiterung	702 000 M.	}	= 922 000 "
§ 30. St. Ilgen, Straßenüberführung	220 000 "		
mit restlich	49 322 525 M.		
- 2. Die Einnahmen im Spezialbudget, Seite 18, mit 923 600 "

zu genehmigen.

II. Vorbericht.

In Anlehnung an die durch das namhafte Anwachsen der Verkehrsbedürfnisse außerordentlich gesteigerten Anforderungen der Eisenbahnverwaltung in den zwei vorhergegangenen Budgetperioden zeigt das dem hohen Hause zur Zeit zur Berathung unterbreitete Eisenbahnbudget für die Jahre 1902/03 gleich dem vorhergegangenen eine Höhe, wie solches in früheren Jahren nie der Fall gewesen ist.

Während die Gesamtanforderung der Eisenbahnverwaltung im Budget pro 1900/01 unter Berücksichtigung der beiden Nachträge, der angeforderten Restkredite und der Einnahmen sich auf die Summe von 84 435 065 M. belaufen hatte, ist im diesmaligen Staatshaushaltsetat einschließlich der Restkredite und abzüglich der Einnahmen eine Gesamtanforderung von 82 579 123 M. zu verzeichnen.

Diese Budgetanforderung pro 1902/3 setzt sich in folgender Weise zusammen:

A. Spezialbudget pro 1902/03.

1. Neue Bahnen	4 296 515 M.
2. Bestehende Bahnen	6 266 000 „
3. Stationen	32 028 310 „
4. Transportmaterial	6 193 700 „
5. Lasten und Verwaltungskosten	1 460 000 „
	<hr/>
	50 244 525 M.

ab hiervon die veranschlagten Einnahmen 923 600 „

Restanforderung 49 320 925 M.

B. Uebertragene Restcredite aus früheren Budgetperioden 33 258 198 „

Gesamttanforderung pro 1902/03 82 579 123 M.

Zieht man hiezu noch in Betracht, daß in den Schlußzahlen der vorhergehenden Budgetperiode auch die Nachforderungen mit inbegriffen sind, während für die laufende Budgetperiode ein solcher Nachtrag zwar angekündigt, aber bis jetzt noch nicht an das hohe Haus gelangt ist, so läßt sich un schwer erkennen, daß die dormaligen Gesamttanforderungen für den Eisenbahnbau die namhaftesten sind, welche bisher innerhalb einer Budgetperiode zur Verathung gestanden sind.

Wie aber die Budgetkommission schon in ihrem letztmaligen Eisenbahnbaubericht betont hat, kann nicht erwartet werden, daß ein derartig reichhaltiges Baubudget innerhalb der laufenden Budgetperiode vollständig zur Durchführung gelangt; hiefür mangelt sowohl die nöthige Zeit wie auch die genügende Zahl der technischen Kräfte. Dagegen bildet ein derartig ausgestaltetes Budget gewissermaßen ein Bauprogramm, aus welchem die für den Verkehr zunächst gebotenen Herstellungen und Ergänzungen im Eisenbahnbau zu ersehen sind. Um eine richtige Beurtheilung der mit der Durchführung eines so umfangreichen Bauprogramms verbundenen finanziellen und wirtschaftlichen Wirkungen zu erhalten, hat die Budgetkommission bei der Großh. Regierung über die in den nächsten Budgetperioden noch weiter bevorstehenden Bahnbauten Erhebungen gemacht, und wird hierüber unten Näheres berichtet werden. Dagegen sollen hier zur Gewinnung einer Uebersicht über das Gesamtbild des Eisenbahnbaubudgets die einzelnen Hauptabtheilungen desselben eine kurze Betrachtung erfahren.

Wie aus der obigen Darstellung des Baubudgets ersichtlich, sind auch dieses Mal namhafte Anforderungen für die Erweiterung und Ergänzung des Staatsbahnnetzes vorgeesehen. Während einige der hier mit in Frage stehenden neuen Bahnen bereits dem Betrieb übergeben sind und in ihrer technischen Ausführung — insbesondere die Bodenseebahn und die Höllenthalbahn — für die Eisenbahnverwaltung eine außerordentlich anerkanntenswerthe Leistung bedeuten, sollen andere neue Bahnlinien erst in Angriff genommen werden und in etwa zwei Budgetperioden zur Durchführung gelangen, während ein namhafter Antheil an den hier angeforderten Mitteln zur Erweiterung und betriebstechnischen Ausgestaltung bestehender Linien, besonders durch Erstellung zweiter Gleise und der elektrischen Streckenblockirung, Verwendung finden soll.

Dieses zielbewusste Vorgehen der Großh. Regierung in der Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes ermöglicht es, immer weiteren Bezirken unseres Landes die volkswirtschaftlichen Vortheile des Eisenbahnverkehrs zugänglich zu machen, was die Förderung der allgemeinen Landesinteressen in sich schließt. Auf diesem Weg wird es bei richtigem Maashalten möglich werden, nach und nach allen wirklich berechtigten Wünschen der Bevölkerung auf diesem Gebiete gerecht werden zu können. Andererseits wird durch die stetig fortschreitende Ausgestaltung der bestehenden Linien mittelst zweiter Gleise dem auf denselben namhaft angewachsenen Eisenbahnbetrieb gebührend Rechnung getragen.

Mit der weiteren Durchführung der während der letzten Budgetperiode begonnenen elektrischen Streckenblockirung wird, in Verbindung mit der fortschreitenden Vermehrung der zentralen Weichen- und Signaleinrichtungen und der Aufstellung von Einfahrts- und Ausfahrtsvorzeichen auf den verkehrsreicheren Stationen

für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes das möglichst Erreichbare angestrebt; die für diese Sicherheitseinrichtungen aufzuwendenden Mittel sind sowohl im Interesse des reisenden Publicums wie in jenem der Eisenbahnverwaltung und der Erhaltung des guten Rufes der badischen Bahnen geboten, und deren Anforderung vollauf zu billigen.

Von dem oben dargestellten Gesamtbauaufwand entfällt der größte Antheil — ca. 32 000 000 *M.* des Spezialbudgets pro 1902/03 und ca. 52 000 000 *M.* der Gesamtanforderung — auf die Ausgestaltung der Stationen, und waren es gerade die in den letzten Budgetperioden so außerordentlich hohen Anforderungen unter diesem Titel, welche der Budgetkommission im Hinblick einerseits auf das ständige Ansdwellen des Bauaufwandes und anderseits auf den derzeitigen Rückgang der Eisenbahnbetriebsüberschüsse zu der oben-erwähnten Anfrage an die Großh. Regierung wegen ihres vorläufigen Bauprogramms Anlaß gegeben haben. Ohne den dieser Frage weiter unten gewidmeten Erörterungen vorgreifen zu wollen, sei hier nur hervorgehoben, daß eine zeitgemäße und den jetzigen Verkehrsbedürfnissen entsprechende Ausgestaltung der Stationen und der unter diesem Budgettitel mitenthaltenen Hafenanlagen, Betriebswerkstätten und anderen Betriebsrichtungen als eine in der Erhaltung der Leistungsfähigkeit unserer Bahnen bedingte Konsequenz betrachtet werden muß, der so viel als thunlich Rechnung zu tragen ist.

Unter Titel IV des Baubudgets sind für die Vermehrung des Transportmaterials wieder namhafte Summen eingestellt. Neben der Vergrößerung des Lokomotiven- und Personenwagenparkes, welche zum Theile durch die Erweiterung des Eisenbahnnetzes mit bedingt ist, fällt vor Allem die namhafte Vermehrung des Güterwagenbestandes in die Augen, indem 500 Stück neue Wagen zur Anschaffung gelangen sollen. Diese letztere Anforderung wird dazu beitragen, daß für absehbare Zeit den früher öfter hervorgetretenen Beichwerden der Geschäftswelt wegen Wagenmangel wirkungsvoll begegnet werden kann, und daß der Eisenbahnbetriebsverwaltung das Miethen von Güterwagen, das keineswegs der billigere Weg zur Abhilfe des Wagenmangels zu sein scheint, erspart bleibt. In welcher umfangreicher Weise die Großh. Eisenbahnverwaltung bestrebt war, den durch das Anwachsen des Betriebes an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden, erhellt aus der nachfolgenden Zusammenstellung der von der Großh. Eisenbahnverwaltung in den letzten drei Budgets vorgeesehenen Neubeschaffung von Transportmaterial und der in diesen Budgets hiefür angeforderten Summen:

Budget- periode	Gesamtanforderung für Transportmaterial	Neue Lokomotiven	Neue Personenwagen	Neue Güter- und Gepäckwagen
1898/99	8 365 200 <i>M.</i>	50	170	776
1900/01	14 806 700 "	80	275	1018
1902/03	6 193 700 "	43	30	517
zusammen	29 365 600 <i>M.</i>	173	475	2311

Ergänzend sei hiezu noch bemerkt, daß unter diesen Gesamtanforderungen auch noch die Beschaffung zweier neuer Dampfboote für den Bodensee, von Motorwagen und Reserverstücken, sowie die Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Personenwagen mit inbegriffen ist, was jedoch einen nur verhältnißmäßig kleinen Antheil dieser Summen (1 389 000 *M.*) ausmacht.

Daß diese außerordentlich namhaften Bedürfnisse des in so ungeahnter Weise angewachsenen Eisenbahnverkehrs die finanzielle Leistungsfähigkeit unserer Staatsbahnen in besonders hohem Maaße in Anspruch nehmen, liegt auf der Hand und gibt das dadurch bedingte Anwachsen der Eisenbahnschuld, sowie der seit einigen Jahren zu beobachtende Rückgang der Betriebsüberschüsse zu finanziellen Bedenken Veranlassung, worüber weiter unten die Ansichten der Budgetkommission dargelegt werden sollen.

Aber auch an die Thatkraft unseres Eisenbahnbaupersonales, das seines schwierigen und verantwortungsvollen Amtes in anerkennenswerther Weise waltet, stellen diese vielseitigen und großen Aufgaben des Eisenbahnbaues außerordentlich hohe Anforderungen, und scheint die Frage nicht unberechtigt, ob es der Leitung unseres Eisenbahnbaues möglich sein wird, mit den ihr zur Verfügung stehenden technischen Kräften

die zur Zeit vorgesehenen vielen und großen Unternehmungen, von welchen jede einzelne angeht, die damit verbundenen großen materiellen Aufwendungen einer äußerst sorgfältigen Prüfung und Durcharbeitung bedarf, so rechtzeitig durchzuführen, als es die Verkehrsbedürfnisse erfordern.

III. Allgemeines zum Eisenbahnbau.

Die dermalige Berathung des Eisenbahnbaubudgets gab der Budgetkommission Anlaß, die Großh. Regierung über einige Eisenbahnfragen allgemeiner Natur um Auskunft zu ersuchen und sollen die hierüber in der Kommission gepflogenen Erörterungen hier in Kurzem dargelegt werden.

A. Nebenbahnen im Privatbesitz.

Anlage 1.

Die Budgetkommission glaubte bei der außerordentlich großen Tragweite dieser Frage für die finanziellen Verhältnisse unserer Staatsbahnen solche anläßlich der Berathung des Eisenbahnbaubudgets auch in den Kreis ihrer Erörterungen ziehen zu sollen. Da ihr aber zur Beurtheilung dieser Frage die Kenntniß des Gesamtaufwandes für die bestehenden Privatbahnen werthvoll erschien, so ersuchte sie die Großh. Regierung zunächst als Ergänzung der im Bericht der Eisenbahnkommission über den Gesetzentwurf „die Erbauung der Nebenbahn Mosbach—Mudau“ betr. — Berichterstatter Abgeordneter Greiff — enthaltenen Darstellungen über das Anlagekapital und die Rentabilität der im Privatbesitz befindlichen Nebenbahnen um eine Zusammenstellung über die von den Gemeinden und anderen Interessenten zur Erbauung dieser Privatbahnen gewährten Zuschüsse in Baar oder Grunderwerb. Die Großh. Regierung hat diesem Wunsche der Kommission entsprochen und, wie aus der Anlage 1 dieses Berichtes ersichtlich ist, in zwei Tabellen den Gesamtaufwand der bestehenden Privatnebenbahnen und die Deckung der Kosten des Grunderwerbs für diese Bahnen in übersichtlicher Weise zur Darstellung gebracht. Aus der Zusammenstellung der Tabelle I ist zunächst ersichtlich, daß der Gesamtaufwand für alle bis jetzt erstellten Privatnebenbahnen die Summe von 37 753 117 *M.* erreicht hat, wozu der Staat 6 014 855 *M.* oder rund 16%, die Gemeinde und andere Interessenten 4 339 248 *M.* oder rund 11,5% und die Bauunternehmer 27 399 084 *M.* oder rund 72,5% beigetragen haben. Betrachtet man aber die einzelnen Bahnstrecken dieser Tabelle nach der Art der Aufbringung ihres Bauaufwandes gesondert, so ergibt sich ein sehr verschiedenartiges Bild. Während bei den drei erst-aufgeführten Nebenbahnen dieser Tabelle die Unternehmerfirmen das Gesamtbaukapital jeweils allein aufgebracht haben, vermindert sich der Kostenanteil der Bauunternehmer, in runden Zahlen ausgedrückt, bei den Karlsruher Lokalbahnen mit 94%, der Nebenbahn Wiesloch—Neckesheim—Waldangelloch mit 84 1/2% und der Abthalbahn mit 77 1/2% allmählich bis zur Kaiserstuhlbahn mit 48%, der Randerthalbahn mit 47% und der Nebenbahn Ettenheimmünster—Rhein mit kaum 46%.

Aber auch die Betrachtung der einzelnen Nebenbahnen nach dem Beitragsantheile des Staates und der Gemeinden und anderer Interessenten zeigt recht wesentliche Unterschiede. Während zu den Karlsruher Lokalbahnen der Staat keinen Beitrag leistete und die Gemeinden nur 5,5% in Form von Gelände zu dem Baukapital beitrugen, ferner zur Nebenbahn Wiesloch—Neckesheim—Waldangelloch der Staatszuschuß nur 9 1/2%, und jener der Gemeinden 6% betrug, steigern sich diese Beitragsantheile immer mehr und belaufen sich schließlich bei der Kaiserstuhlbahn auf 29% für den Staat und 23% für die Gemeinden, bei der Randerthalbahn auf 32% für den Staat und 21% für die Gemeinden und bei der Nebenbahn Ettenheimmünster—Rhein auf 29% für den Staat und 25% für die Gemeinden, Alles in runden Zahlen berechnet.

Aus dieser Vergleichung geht ohne Weiteres hervor, daß, während für diejenigen Privatnebenbahnen, welchen die Bewältigung des Verkehrs und insbesondere des Personenverkehrs der Großstädte und ihrer unmittelbaren Umgebung zur Aufgabe gestellt ist, wegen deren voraussichtlicher Rentabilität begreiflicherweise eine Subvention des Staates oder der Gemeinden gar nicht oder nur im bescheidenen Umfange beantragt wurde, die Verwirklichung der Nebenbahnen in den Landbezirken derartige Opfer in theils sehr namhaftem Umfange erfordert haben. Auch ist es sehr in die Augen springend, daß für die älteren dieser Linien sowohl

der Staat, wie die beteiligten Gemeinden und andere Interessenten weit namhaftere Zuschüsse zu leisten genöthigt waren, als das in der späteren Bauperiode im Allgemeinen der Fall war. Stellt man aber an der Hand der Tabelle I der Anlage 1 dieses Berichtes und der Darstellungen der Anlagen 2 und 4 des obenerwähnten Berichtes der Eisenbahnkommission über den Gesetzentwurf wegen Erstellung der Nebenbahn Mosbach—Mudau eine Berechnung über die Rentabilität unserer Privatnebenbahnen unter Zugrundelegung ihres Gesamtbauaufwandes an, so ergibt sich ein Bild, das aus der Anlage 2 dieses Berichtes ersichtlich ist.

Anlage 2.

Zieht man nun zwischen der einen dieser Rentabilitätsberechnungen, derjenigen, welche nur das Anlagekapital der Privatunternehmer in Betracht zieht, und jener, welche auf Grund des Gesamtaufwandes dieser Nebenbahnen aufgestellt ist, einen Vergleich, so ergibt sich ein sehr wesentlicher Unterschied. Während die erstere Aufstellung für die Unternehmerfirmen in der Durchschnittsberechnung ihrer jeweiligen Unternehmungen zum kleineren Theil eine günstige (5,07% und 4,11%), zum größeren Theil eine im Verhältniß zum derzeitigen Kapitalmarkt aber nicht völlig genügende Rente (2,69%, 2,58% und 2,41%) zeigt, so ergibt sich aus der anderen Berechnungsweise eine Zinsquote von theilweise so kleinem Umfang (3,86%, 2,14%, 1,86% und 1,57%), daß dieses Ergebnis keinesfalls als ein gewinnbringendes bezeichnet werden kann. Noch instruktiver gestaltet sich diese Uebersicht, wenn man eine Durchschnittsberechnung über die Rentabilität dieser Nebenbahnen in ihrer Gesamtheit anstellt, bei welcher allerdings die Linien Heidelberg—Wiesloch, Waldhof—Sandhofen und Wiesloch—Neckesheim—Waldangeloch deßhalb, weil für dieselben zur Zeit Ertragsberechnungen noch nicht vorliegen, auszuweisen haben. Darnach ergibt sich bei einem Baukapital der Bauunternehmer von 22 770 474 M. eine Durchschnittsrente von 3,74%, während solche bei der Zugrundelegung des Gesamtaufwandes von 32 636 377 M. nur 2,61% beträgt. Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß zwei dieser Nebenlinien bisher beständig mit theils kleinerer, theils größerer Unterbilanz gearbeitet haben, obgleich solche schon eine so große Anzahl von Jahren dem Betrieb übergeben sind, daß die voraussichtlich erreichbare Verkehrsentwicklung als vorhanden angesehen werden kann, und daß eine dieser Nebenbahnen, und zwar die unrentabelste, ein Aktienunternehmen für sich bildet, während die andere einem Unternehmen angehört, das zugleich auch rentablere Linien umfaßt. Schließlich mag zur Vervollständigung dieses Bildes noch eine Rentabilitätsberechnung Platz finden, welche den Gesamtaufwand derselben Nebenbahnen unter Ausschließung der von den Gemeinden und anderen Interessenten zur Geländestellung geleisteten Beiträge zur Unterlage hat: darnach beträgt die Durchschnittsrente bei einem Bauaufwand von 29 765 039 M. immerhin nur 2,86%.

Wenn man nun unter Zugrundelegung dieser Darstellungen noch in Betracht zieht, daß die Privatbahnunternehmer erfahrungsgemäß ihre Eisenbahnen in ihrer Anlage einfacher und deßhalb namhaft billiger erstellen, als das beim Staatsbahnbau im Allgemeinen der Fall ist, und daß der Zuschuß der Gemeinden zum Geländeerwerb mit ca. 3 000 000 M., wenn solcher auch beim Staatsbahnbau geleistet worden wäre, den voraussichtlichen Mehraufwand des Staatsbaues keinesfalls aufgewogen haben würde, und wenn man dann weiter erwägt, daß auch der Eisenbahnbetrieb der Privatbahngesellschaften bekanntermaßen ein einfacherer und deßhalb im Allgemeinen wesentlich billiger ist, als jener der Staatsbahn mit ihrem etatmäßigen Personalbestand und ihrer naturgemäß größeren Rücksichtnahme auf die Wünsche der Bevölkerung sein kann, so daß beim Staatsbetrieb unzweifelhaft auf einen kleineren Betriebsüberschuß gerechnet werden müßte, so darf wohl ohne Weiteres behauptet werden, daß sich für den Staat aus der Erbauung dieser Nebenbahnen ein lukratives Unternehmen keinesfalls ergeben hätte.

Die Budgetkommission hat an der Hand der ihr zur Verfügung gestandenen Rentabilitätsberechnungen über unsere Privatnebenbahnen und der obigen Berechnungen und Darstellungen diese für die fernere Gestaltung unserer Eisenbahnpolitik hochwichtige Angelegenheit einer eingehenden Erörterung unterzogen, welche hier eine auf das Wesentlichste beschränkte Darlegung erfahren soll.

Während ein Mitglied der Kommission der Ansicht Raum gab, daß in unserer derzeitigen Eisenbahnpolitik eine Systemlosigkeit herrsche, das jetzige System als ein negatives zu bezeichnen sei, das

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Staatsbahnsystem das einzig berechtigte sei und deshalb alle Privatbahnen vom Staate angekauft werden sollten, da es Nichts zu bedeuten hätte, wenn unsere Eisenbahnschuld um etwa 40 Millionen Mark erhöht würde, waren alle anderen Mitglieder der Kommission in der allgemeinen Beurtheilung dieser Eisenbahnfrage gegenheiliger Ansicht.

Wenn auch zuzugeben ist, daß dem System der Privatbahnen mancherlei Mängel anhaften, die eben wegen des berechtigten Trachtens nach finanziellem Erfolg im System naturgemäß begründet sind, Mängel, welche vor Allem in der Einfachheit des Betriebes zum Ausdruck gelangen und für die jeweils in Frage stehenden Bevölkerungstheile eine gewisse Entzagung und Unbequemlichkeit gegenüber den Anwohnern an den Staatsbahnstrecken bedeuten, so darf doch andererseits nach Ansicht der überwiegenden Mehrheit Ihrer Kommission nicht übersehen werden, daß es durch die Zulassung von Privatunternehmern möglich geworden ist, einer sehr großen Anzahl Gegenden unseres Landes die Wohlthat einer Bahnverbindung in einer Raschheit zuzuführen, wie dies beim ausschließlichen Staatsbahnbau schon aus technischen Gründen unmöglich gewesen wäre, so daß die Ansicht als berechtigt erscheint, daß sich das derzeitige gemischte System, Zulassung von Privatunternehmern für Nebenbahnen neben dem Staatsbahnsystem, im Großen und Ganzen für die Einwohnererschaft unseres Landes als ein zweckmäßiges bewährt hat. Wenn aber der Erfolg dieser Eisenbahnpolitik für die einzelnen Landestheile in der Förderung ihrer wirtschaftlichen Interessen als ein günstiger bezeichnet werden kann, so bedeutet derselbe im Hinblick darauf, daß die Nebenbahnen der Staatsbahn einen namhaften Verkehr und damit einen erhöhten Gewinn zuführen, zugleich auch für die letztere nach Ansicht der Kommissionsmehrheit eine wesentliche Förderung ihrer Interessen.

Dazu trat für die Mehrheit Ihrer Kommission noch die weitere Erwägung, daß, wenn auch zuzugeben ist, daß die Privatunternehmer unter ausschließlicher Berechnung der von ihnen selbst in diese Unternehmungen gesteckten Mittel zwar noch eine mäßige Rente erzielen, welche aber im Hinblick auf die in der obigen Darstellung schon angedeutete einfachere Betriebsweise der Privatunternehmer beim Staatsbahnbetrieb eine wesentlich niedrigere geworden wäre, die Bedenken nicht underechtfertigt erscheinen, daß die Erstellung aller bestehenden Privatbahnen des Landes als Staatsbahnen die Gesamtrente unserer Bahnen ungünstig beeinflusst hätte.

Aus diesen Gründen meint die Kommissionsmehrheit, daß eine Systemänderung zur Zeit nicht in Betracht gezogen und das Privatkapital bei der Lösung unserer Verkehrseinrichtungsaufgaben nicht ausgeschlossen werden sollte. Sie ist aber dabei der Ansicht, daß im Einzelfall jeweils alle einschlagenden Verhältnisse einer eingehenden Prüfung dahin unterzogen werden sollen, ob die in Aussicht genommene Nebenbahnlinie dem Staate als eigenes Unternehmen bessere Dienste leisten kann, als wenn solche als Privatbahn ins Leben gerufen würde. Ob in der Vergangenheit allezeit in dieser Hinsicht die richtige Entscheidung getroffen worden ist, soll hier nicht weiter erörtert werden.

In der Kommission wurde von einem Mitglied auch noch darauf hingewiesen, daß eine nunmehrige Systemänderung bezüglich der Erstellung unserer Nebenbahnen für diejenigen Landestheile, welche ihre Bahnverbindungen theilweise mit sehr großen Opfern erkaufen mußten, dann, wenn ein Ausgleich dieser schweren Belastung der einzelnen Gemeinden nicht stattfände, eine große Ungleichheit bedeuten würde und deshalb ein billiger Ausgleich dieser Lasten vom Standpunkt der Gerechtigkeit mit einer Systemänderung unbedingt verbunden werden müßte. Damit wolle aber keinesfalls einer weiteren großen Belastung der für neue Bahnlinien in Betracht kommenden Gemeinden das Wort geredet werden, wie auch die Budgetkommission sich schon wiederholt in dem Sinne ausgesprochen habe, daß eine allzugroße Belastung der Gemeinden durch Bahnbauten im allgemeinen Interesse vermieden werden sollte.

Die Budgetkommission ihrerseits hält, obwohl sie auch jetzt noch die letztere Auffassung als die richtige ansieht, doch daran fest, daß ein mäßiger, den örtlichen Verhältnissen genügend Rechnung tragender Beispruch der Gemeinden unter allen Umständen zu einer neu zu erstellenden Nebenbahnlinie berechtigt ist. Aus der Gewährung solcher Gemeindegzuschüsse für eine projektierte Bahnlinie ist vorweg auf die Bedeutung und den vollswirtschaftlichen Werth derselben bis zu einem gewissen Grade zu schließen.

Wenn nun die überwiegende Mehrheit Ihrer Kommission die Ansicht vertritt, daß die derzeitige Eisenbahnpolitik der Großh. Regierung unter den gegebenen Verhältnissen sich in Bezug auf die Ausgestaltung unseres Nebenbahnnetzes auf der richtigen Linie bewegt, und solche ihrerseits auch für die nächste Zeit als die richtige erlannt hat, so möchte sie doch nicht unterlassen, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, daß es sowohl im allgemeinen Interesse der Gesamtbevölkerung, als auch in jenem der auf diese Privatneubahnen verwiesenen Landesheile liegt, daß bezüglich des Baues und Betriebs eine möglichst eingehende Staatsaufsicht über diese Privatunternehmungen durchgeführt und daß insbesondere auch der Betrieb dieser Linien unter Würdigung der einschlägigen Verhältnisse zu einem möglichst günstigen gestaltet wird.

Gegenüber der von einem Mitglied der Kommission mit der Befürwortung des Ankaufs aller Privatbahnen ausgesprochenen Meinung, daß es Nichts zu bedeuten habe, wenn hierdurch unsere Eisenbahnschuld auch um etwa 40 Millionen Mark zunehmen würde, möchte die Mehrheit Ihrer Kommission doch darauf hinweisen, daß sie dieser Anschauung nicht beizupflichten in der Lage ist. Gerade in dem jetzigen Augenblick, in dem einerseits die bisher sehr namhaften Ueberschüsse unseres Staatsbahnbetriebes einen empfindlichen Rückgang durch die allgemeine wirtschaftliche Lage erfahren haben, eine augenscheinliche Umkehr zum Besseren aber noch nicht zu verzeichnen ist und in dem andererseits die richtige Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen so große Anforderungen an den Eisenbahnbauetat stellt, wie solche in diesem Bericht ausführlich namhaft gemacht sind, erscheint es keineswegs ausgeschlossen, daß eine weitere Belastung der Eisenbahnschuldentilgungskasse mit den so namhaften Kosten für den Ankauf aller Privatbahnen einen so ungünstigen Einfluß auf die finanzielle Leistungsfähigkeit dieser Klasse ausüben könnte, daß solche trotz des derzeitigen jährlichen Zuschusses von 2 000 000 M. aus der allgemeinen Staatskasse ihren Verpflichtungen nicht mehr nachzukommen vermöchte. Ein derartig unliebsamer Vorgang wäre aber wieder für den allgemeinen Staatshaushalt, der zur Zeit selbst mit knappen Verhältnissen rechnen muß, höchst fatal, da er einen weiteren Zuschuß aus allgemeinen Staatsmitteln zur Aufrechthaltung des Staatskredits in die Eisenbahnschuldentilgungskasse bedingen würde. Daß es unter diesen Umständen rätlich erscheint, dem Privatkapital auch für die Folge innerhalb unseres Eisenbahnwesens einen den Verhältnissen entsprechenden Raum zu geben, ist der Mehrheit Ihrer Kommission keine Frage, und wäre es nach deren Ansicht höchst bedauerlich, wenn die Umkehr von dem derzeitigen System es unmöglich machen würde, daß auch noch jenen Landesheilen, die der Wohlthat des Eisenbahnverkehrs bisher entbehren mußten, solche gewährt werde.

B. Hohe Bahnsteiganlagen.

Die Kommission stellte an die Großh. Regierung die Anfrage, ob sie die Einführung des sogenannten Englischen Systems der Bahnsteiganlagen etwa auch ins Auge gefaßt habe und wie die Frage dieser Verkehrs-erleichterung zur Zeit stehe. Die schriftliche Antwort der Großh. Regierung hierauf lautet:

„Das Reichseisenbahnamt hat im Anfang vorigen Jahres hierher bekannt gegeben, daß sich die Königlich Preussische und die Königlich Sächsische Staatseisenbahnverwaltungen über die Bewährung hoher Bahnsteige, die seit einer Reihe von Jahren mit seiner Zustimmung bei den genannten Verwaltungen zur Anwendung gelangt sind, günstig geäußert hätten, und daß das Amt deshalb zur Anschauung neige, daß bei Neubauten und umfassenden Umbauten, soweit nicht etwa örtliche Verhältnisse entgegenständen, in Zukunft Bahnsteigen von 0,76 m Höhe über Schienenoberkante der Vorzug zu geben sei.

Dabei werde als selbstverständlich vorausgesetzt, daß die Fahrtartenprüfung vom Trittbrett des fahrenden Zuges aus verboten werde.

Nachdem sich inzwischen auch die Königlich Bayerische Staatsbahnverwaltung und diejenige der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen mit einem solchen Vorgehen einverstanden erklärt haben, wurde auf eine erneute Anfrage des Reichsbahnamts hin auch von uns eine zustimmende Erklärung zur Anlage hoher Bahnsteige abgegeben."

Die Kommission hat von diesen Mittheilungen, aus welchen ebenso wie aus den folgenden hervorgeht, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, auf allen Gebieten des Verkehrswezens auf der Höhe der Zeit zu stehen, Kenntniß genommen

C. Streckenfernprechanlagen.

Die Kommission stellte an die Großh. Regierung die Anfrage, wo das neue System der „Streckenfernsprecher“ schon eingeführt ist und ob sich diese Sicherheitseinrichtung bewährt. Die Antwort der Großh. Regierung hierauf lautet:

„Die Einrichtung der Streckenfernprechanlagen hängt mit der Art des Bahnbewachungsdienstes aufs engste zusammen. Bisher ist dem Bahnwärter die täglich dreimalige Begehung einer bestimmten Bahnstrecke nebst der Bedienung der Schranken der innerhalb derselben gelegenen Wegübergänge in Schienenhöhe übertragen. Je größer der Verkehr auf dieser Strecke, um so weniger kann sich der Wärter von seinem Wegübergang entfernen und um so kleiner muß die ihm zugetheilte Streckenlänge werden, wobei häufig trotzdem nicht die genügende Zeit zur Besichtigung des Bahnkörpers und der Gleisanlage und noch weniger zur Vornahme der meist dringend nöthigen kleineren Gleisunterhaltungsarbeiten zur Verfügung steht.

Damit leidet die Betriebssicherheit trotz erhöhter Wärter- und Ablöserzahl bei zunehmendem Kostenaufwand Noth, so daß es sich empfiehlt, dieses System nach dem Vorgang der bayerischen und elsäßischen Eisenbahnverwaltung zu verlassen und nach und nach die Bahnbewachung von der Schrankenbedienung der Wegübergänge in Schienenhöhe zu trennen. Damit erhält der Streckenwärter, der keinen Wegübergang zu bedienen und demgemäß keinen festen Standort hat, eine größere Strecke wie bisher und befindet sich während seiner ganzen Dienstzeit auf derselben, wobei ihm vollkommene Zeit zur Besichtigung der Bahn und zur Vornahme der kleineren Unterhaltungsarbeiten, wie namentlich Anziehen der Befestigungsmittel des Oberbaues zur Verfügung steht. Ergibt sich für ihn die Möglichkeit der Benützung eines Zuges beim Hin- oder aber beim Rückweg, so kann die Streckenlänge, die jetzt zum Theil unter 1,0 km herabgeht, auf eine größte Länge von 6,5 km ausgedehnt werden, so daß der Wärter täglich einen größten Weg von 19,5 km oder bei reiner 12stündiger Dienstzeit von 1,6 km in der Stunde zurücklegt. Mit der größeren Streckenlänge wird es nun nothwendig, für den Streckenwärter, die auf der Strecke befindlichen Kottenarbeiter und den Bahnmeister die Möglichkeit der Verständigung mit den nächst gelegenen Bahnhaltungen in Abständen von beiläufig 1,5 km zu besitzen, um sowohl Meldungen über Dinge der gewöhnlichen Bahnunterhaltung, wie auch über außergewöhnliche Vorkommnisse dorthin gelangen zu lassen. Außerdem kann der Streckenwärter beim Vorübergehen an einer Fernsprechstelle nachsehen, ob er von einer Station angerufen wurde und sich gegebenenfalls mit derselben in Verbindung setzen. Fernsprechstellen werden auch bei den Wegübergängen in Schienenhöhe eingerichtet, deren Bedienung Pensionären, Unfallrentnern oder weiblichen Familienangehörigen von Wärtern und Ablösern übertragen wird.

Die Streckenfernsprecher erhöhen aber auch die Betriebssicherheit, indem die Beamten eines auf der Strecke liegen gebliebenen Zuges in der Lage sind, die nächsten Stationen in kürzester Frist von dem sie betroffenen Vorkommniß zu unterrichten.

Die Trennung der Bahnbewachung von der Schrankenbedienung empfiehlt sich in erster Reihe für stark belastete Strecken, aber auch für solche Linien, auf denen nur wenige Wegübergänge in Schienenhöhe vorhanden sind. Letzteres trifft für die Linie Stahringen—Ueberlingen—Landesgrenze zu, weßhalb

mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke Ueberlingen—Landesgrenze der getrennte Wärterdienst hier eingeführt wurde, der bisher zu Beanstandungen Anlaß nicht gegeben hat und den örtlichen Verhältnissen vollkommen entspricht.

Die Einrichtung der Streckenfernsprecher auf dieser Linie hat sich jedoch grundsätzlicher Entscheidungen wegen verzögert, so daß sie erst jetzt in der Ausführung begriffen ist. Unfraglich wird sich dieselbe in gleicher Weise, wie bei den obengenannten Eisenbahnverwaltungen bewähren."

D. Selbstthätige Wagenkuppelung.

Die Kommission hat bei der Großh. Regierung angefragt, wie weit die Frage der selbstthätigen Wagenkuppelung gediehen ist. Die Antwort der Großh. Regierung lautet:

„Die Frage der selbstthätigen Wagenkuppelung hat inzwischen insoferne Fortschritte gemacht, als aus der Mitte des ständigen technischen Ausschusses des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vor Jahresfrist ein Unterausschuß erwählt wurde, welcher die Aufgabe gestellt erhielt, die Frage der allgemeinen Einführung der selbstthätigen Kuppelung zu studiren und über die Einführung selbst Vorschläge zu machen.

Der Unterausschuß besteht aus 12 Verwaltungen, 7 deutschen, 4 österreichisch-ungarischen und einer holländischen; unter den deutschen Verwaltungen befinden sich auch die Großh. Badischen Staatsbahnen. Den Vorsitz im Unterausschuß führt Bayern. Der Unterausschuß hat seine Thätigkeit damit begonnen, daß die ameritanischen selbstthätigen Kuppelungen, welche von den zahlreichen vorgeschlagenen Bauarten bisher allein sich als lebensfähig erwiesen haben, einem eingehenden Studium unterzogen wurden; Hand in Hand damit ging die Beschaffung einer größeren Zahl von in Amerika hergestellten Musterkuppelungen verschiedenster Bauart. Aus diesen wurde eine engere Auswahl von 6 verschiedenen Ausführungen getroffen, die von je 2 bis 3 Verwaltungen im Betrieb erprobt werden sollen.

Die nächste Aufgabe ist nun, zu prüfen, ob und wie diese Kuppelungen den Betriebsmitteln europäischer Bauart angepaßt werden können und in welcher Weise der Uebergangszustand bei jeder Art von Kuppelungen zu gestalten ist. Die Einführung jeder selbstthätigen Kuppelung ist nämlich an die Bedingung geknüpft, daß Wagen mit Kuppelungen bisheriger und künftiger Bauart sich beliebig miteinander verbinden lassen, da der Umbau des vorhandenen Materials naturgemäß längere Zeit beansprucht, selbst wenn mit thunlichster Beschleunigung daran gearbeitet wird. Dieser mit „Uebergangszustand“ bezeichnete Theil der Frage bietet weitaus die größten Schwierigkeiten in dieser ganzen Angelegenheit.

Die beteiligten Verwaltungen sind zur Zeit mit der Bearbeitung von Entwürfen für den Uebergangszustand der ihnen zur Erprobung zugewiesenen Kuppelungen beschäftigt; diese Entwürfe werden gegenseitig ausgetauscht und geprüft werden, worauf dann an die Erprobung der verschiedenen Kuppelungsarten im Betrieb gegangen werden soll.

Die badische Verwaltung hat zur Erprobung die Kuppelungen der Bauarten Janney u. Buckeye zugetheilt erhalten. Erstere Bauart ist auch schon vor Aufstellung des Unterausschusses in Baden erprobt worden, hat aber vollständig befriedigende Ergebnisse noch nicht gezeitigt; sie bedarf daher weiterer Ausbildung, wozu bei dem im Vorstehenden geschilderten voraussichtlichen Vorgehen des Unterausschusses Gelegenheit gegeben ist."

E. Beseitigung der Wegüberführungen in Schienenhöhe.

In der Kommission ist die Frage aufgeworfen worden, ob bei den zahlreichen im diesmaligen Baubudget vorgesehenen Wegüber- oder Unterführungen jeweils die für den Verkehr auf diesen Wegen in Frage stehenden Gemeinden gehört wurden; sodann wünschte die Kommission mit der Großh. Regierung über die in letzter Zeit mehr hervortretenden Anforderungen zur Beseitigung der bestehenden Wegübergänge in Schienenhöhe in eine mündliche Aussprache zu treten.

Auf eine dementsprechende schriftliche Mittheilung an die Großh. Regierung ist die nachstehende Darlegung eingelaufen:

„Im Baubudget 1902 und 1903 sind nachstehende Wegüberführungen als Ersatz für Wegübergänge in Schienenhöhe vorgesehen:

1. Straßenüberführung über den Bahnhof Neckargemünd (§ 22), veranlaßt durch Aufstellung eines Baufluchtenplanes südlich vom Bahnhof; die Gemeinde Neckargemünd stimmt dem Plan zu und leistet auf Grund der mit ihr gepflogenen Verhandlungen einen Beitrag von 10 000 M.; außerdem stellt sie unentgeltlich das erforderliche Gelände.
2. Straßenüberführung südlich vom Bahnhof St. Ilgen (§ 30), veranlaßt durch die in Aussicht stehende Bahnhofserweiterung und die Einführung der Bahnsteigsperrre, die dadurch erschwert und vertheuert wird, daß der dermalige Wegübergang in Schienenhöhe die beiden Bahnsteige mitten durchschneidet, so erwünscht es wäre, diesen Wegübergang baldigst zu beseitigen, so hat sich die Schließung des mitten durch die Station Kirchheim b. H. führenden schienenebenen Ueberganges der Kreisstraße Rohrbach—Kirchheim und deren Ersatz durch eine Straßenüberführung als noch dringender erwiesen. Die ungemein rege Bauhätigkeit in Kirchheim b. H. gab Veranlassung, für die spätere Beseitigung dieses Ueberganges einen Entwurf aufzustellen, an den sich der Ortsbaufluchtenplan anschließen sollte. Nach langen und schwierigen Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden und dem Kreis, theils unmittelbar, theils durch Vermittelung des Großh. Bezirksamts in Heidelberg, steht nunmehr der angeichlossene Entwurf fest. Die Ausführung desselben kann indeß nicht länger verschoben werden, weil das Großh. Bezirksamts nicht in der Lage ist, die in großer Zahl vorliegenden Baugesuche länger hinauszuschieben. Bei Genehmigung der Gesuche in der jetzt vorliegenden Form würde das Gelände für die Straßenüberführung überbaut und damit die letztere für alle Zeiten unmöglich gemacht. Schon jetzt bei der alsbaldigen Ausführung macht der Aufwand für Grunderwerb ein Drittel der Gesamtbautkosten, die zu 270 000 M. veranschlagt sind, aus. Da indeß das Baubudget schon erheblich belastet ist, soll die alsbaldige Herstellung der Straßenüberführung in Kirchheim dadurch ermöglicht werden, daß die Straßenüberführung bei St. Ilgen, über die noch nicht mit allen Beteiligten verhandelt ist, bis zur Budgetperiode 1904/05 zurückgestellt wird.
3. Die Herstellung einer Wegüberführung unterhalb der Station Drischweier an Stelle zweier Feldwegübergänge in Schienenhöhe, von denen der eine mittelst 787 m langen Drahtzuges von einem andern nördlich davon gelegenen aus bedient wird, wurde durch das begründete Bedürfniß, zwischen Kippenheim und Drischweier einen weiteren Wärdterposten einzuschalten und für diesen und einen benachbarten Wärdter, der in Drischweier wohnt, ein Doppelwärdterhaus zu errichten, veranlaßt. Beides kann mit der Herstellung der Wegüberführung, wegen der der Großh. Bahnbauinspektor II in Offenburg mit dem Gemeindevorstand in Drischweier ins Benehmen getreten ist, unterbleiben.
4. Wegen der Herstellung einer Wegüberführung am Südostende des Bahnhofes Waldshut (§ 54) an Stelle des mitten durch den Bahnhof ziehenden und deßhalb gefährlichen Wegüberganges in Schienenhöhe, wie auch wegen der Ueberführung der Schlüchthalstraße bei Thiengen (§ 55), die durch die Anlage eines Schotterergewinnungsplatzes daselbst veranlaßt wurde, ist vorerst nur mit Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues verhandelt worden.

Der Beseitigung von Wegübergängen in Schienenhöhe liegt stets eine besondere Veranlassung zu Grunde, bei welcher Gelegenheit genommen wird, die Beteiligten schon von vornherein — in der Regel durch Vermittelung des Großh. Bezirksamtes — zu hören. Nach Genehmigung der erforderlichen Mittel und vor Ausführung der baulichen Anlage wird entweder nach dem Straßengesetz vom 14. Juni 1884 oder nach dem Enteignungsgesetz vom 26. Juni 1899 verfahren.

Die Nothwendigkeit und die Veranlassung, Wegübergänge in Schienenhöhe zu beseitigen und durch schienensfreie Verbindungen zu ersetzen, geht aus den nachfolgenden Ausführungen hervor:

Wegübergänge in Schienenhöhe stellen für den öffentlichen Verkehr und für den Bahnbetrieb Hindernisse dar und vermögen zu Gefährdungen von Personen und Sachen, die sich auf der Kreuzung beider Wege befinden, Anlaß zu geben. Die Mißstände an solchen Uebergängen machen sich umso fühlbarer, je bedeutender der Verkehr auf der Bahn und Straße ist, je mehr Gleise innerhalb der Schrankenabschlüsse überschritten werden müssen, je ungünstiger die örtlichen Verhältnisse gestaltet sind und je mehr der Uebergang der unmittelbaren Ueberwachung und Bedienung entzogen ist. Zu der Zeit, da mit dem Bahnbau begonnen wurde und auch später, als die weniger verkehrsreichen Seitenbahnen zur Ausführung gelangten, scheute man sich nicht vor der Anlage schienengleicher Wegübergänge und führte sie selbst an solchen Stellen durch, wo sie leicht zu vermeiden gewesen wären, besonders wenn dort ohnedies ein Wärterposten zur Bewachung der Bahn errichtet werden mußte. Allein mit dem Anwachsen des Verkehrs wurden die gegenseitigen Belästigungen und Störungen immer unerträglicher und es bildeten sich da und dort Zustände heraus, die als unhaltbar bezeichnet werden mußten und die Beseitigung der betreffenden Wegübergänge dringend und unabweisbar erheischten.

Solche Stellen fanden sich in erster Reihe in und bei den Bahnhöfen, wo die Benützung der Wegübergänge nicht nur durch die durchlaufenden Züge, sondern auch durch die Verstellung von Wagen und Zugabtheilungen, und die freie Verfügung über die Gleise durch die Nothwendigkeit, den Durchgang für den Straßenverkehr wenigstens von Zeit zu Zeit zu öffnen, beschränkt und behindert wurde.

Demgemäß hat man auf unseren Bahnen schon zu Anfang der achtziger Jahre mit der Beseitigung schienengleicher Uebergänge begonnen, die durch Unter- oder Ueberführung der Wege und Straßen ersetzt wurden und von denen einer nach Zahlung einer Abfindungssumme ohne weiteren Ersatz geschlossen werden konnte. Bis jetzt sind an Stelle von 12 Wegübergängen in Schienenhöhe, von denen 10 in der Hauptbahn Mannheim—Heidelberg—Basel—Konstanz, einer auf der Odenwaldbahn und einer auf der Schwarzwaldbahn liegen, 6 Unter- und 4 Ueberführungen getreten, eine verschwindend kleine Zahl gegenüber den Anforderungen, die der Verkehr unserer Tage an die uneingeschränkte und unabhängige Benützung von Bahn und Wegen stellt und gegenüber dem Vorgehen bei anderen Bahnen, wie beispielsweise den bayerischen, wo in dem gleichen Zeitraum 600 Wegübergänge in Schienenhöhe beseitigt worden sind.

Nur in zwei von den genannten 10 Fällen erstreckten sich die baulichen Ausführungen auf den Ersatz der Wegübergänge für sich; in den übrigen 8 erfolgte er gleichzeitig mit dem Umbau und der Erweiterung von Bahnhöfen. Derartige Umgestaltungen geben auch jetzt noch in erster Reihe Anlaß zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse über die Bahn, wobei es häufig mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden ist, eine allseitig befriedigende Lösung für die Zufahrtsrampen zu finden, weil die städtische Bebauung in den meisten Fällen nahe an die Bahn herantritt. Ein Ausweg bietet sich zwar in der Höherlegung der Bahn und Ueberführung der Gleise über die Straße, deren Höhenlage alsdann eine Aenderung nicht oder nur in geringem Maße erfährt. Allein solche Anlagen kommen im Allgemeinen nur bei den Bahnhöfen großer Städte, wo der Personen-, Güter- und Rangirdienst vollständig getrennt ist, in Frage und verdienen besonders Berücksichtigung, wenn ein Bahnhof aus anderen Gründen verlegt werden muß. Es kann aber auch zweckmäßig erscheinen, eine ganze Reihe schienengleicher Uebergänge durch Höherlegen der sie enthaltenden Bahnstrecke zu beseitigen, wenn dies durch die örtlichen Verhältnisse bei gleichem oder geringerem Kostenaufwand begründet ist. Im Allgemeinen wird aber auf die Anlage von Unter- oder Ueberführungen gegriffen werden müssen, weshalb auch die Feststellung der städtischen Baufluchten in der Nähe der Bahn Anlaß giebt, rechtzeitig die Möglichkeit der späteren Anlage der Zufahrtsrampen zu den Straßenunter- und Ueberführungen zu wahren. Würden die Baufluchtenpläne ohne Rücksicht auf den Ersatz der schienengleichen Uebergänge festgestellt, so wäre die Herstellung baulicher Anlagen im Sinne einer durchgreifenden Verbesserung des Bahn- und Straßenverkehrs in den meisten Fällen durch die städtische Bebauung ausgeschlossen. In der Regel wird die planmäßige Feststellung der künftigen Wegverbindungen quer zur Bahn nicht

lange genügen, sondern unter dem Druck des Verkehrs bereits als Einleitung zu der baldigen Verwirklichung der erforderlichen Aenderungen zu betrachten sein.

Auch die örtliche Lage eines Wegüberganges in Schienenhöhe vermag die Nothwendigkeit seiner Beseitigung zu begründen. Die Eisenbahnverwaltung hat zufolge des Haftpflichtgesetzes die Verantwortung für Unfälle zu tragen, die aus ihren Anlagen und Einrichtungen und deren Handhabung entstehen, wenn sie nicht beweist, daß eigenes Verschulden oder höhere Gewalt vorliegt. Wenn daher die Zufahrtswege zu einem Uebergang von der Bahn und die Gleise von den Zufahrtswegen her nicht auf hinreichende Entfernung überblickt werden können, oder wenn ein Zufahrtsweg unmittelbar gegen den Uebergang hin steil abfällt, so können diese Anlagen der Eisenbahnverwaltung zum Schaden gereichen, weil sie geeignet sind, Gefährdungen und Unfälle zu begünstigen. Aehnlich verhält es sich mit der Bedienung der Schrankenab schlüsse, wobei Unfälle zwar weniger an Wegübergängen, die durch einen dabei aufgestellten Wärter bewacht, als an solchen, die mittelst mechanischer Einrichtungen auf weit hin bedient werden, vorkommen und zu gewärtigen sind. Nach § 4 Abf. 5 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands sollen Zugschranken in mehr als 50 m Entfernung von dem Standort des bedienenden Wärters nur bei Uebergängen mit geringem Verkehr angewendet werden und müssen vom Standorte des Wärters aus zu übersehen sein. Abgesehen davon, daß der letzteren Bedingung schon auf 50 m Abstand bei Nacht und Nebel nicht immer entsprochen werden kann, hat man, wo dies irgend zugänglich erschien, keinen Anstand genommen, die Fernbedienung der Schranken auf große Weiten auszu dehnen, um die Wärterzahl nicht über das Bedürfniß der Bahnbewachung hinaus vermehren und neue Wärterhäuser errichten zu müssen. Auf unseren Bahnen finden sich noch 86 Uebergänge mit Fernbedienung, die mehr als 450 m und unter diesen 5, die mehr 700 m vom Standort des Wärters entfernt sind. Der größte überhaupt vorkommende Abstand beträgt 787 m. Diese Entfernungen stellen an die Schärfe und die Aufmerksamkeit des Wärters große Anforderungen, denen bei ungünstigen Witterungsverhältnissen nicht entsprochen werden kann und die Wärter veranlassen, die Schranken überhaupt möglichst wenig zu öffnen. Daraus entstehen zahllose Klagen und Beschwerden, deren Berechtigung im allgemeinen nicht zu beabreden ist. An einzelnen Stellen wurde ihnen durch Einrichtung ausnahmsweiser Nahbedienung zu begegnen versucht; endgiltige Abhilfe kann aber nur durch vollständige Beseitigung solcher Uebergänge erwartet werden.

Bieten schon die Schranken an unmittelbar bewachten Wegübergängen keine vollkommene Sicherheit gegen das Eindringen von Fuhrwerken in das Bahngelände, weil sie nicht so stark hergestellt werden können, daß sie dem Anprall aller auf sie wirkenden Kräfte genügenden Widerstand leisten, so kommt bei den fernbedienten Schranken noch hinzu, daß sie meist der Willkür der Fuhrwerksbegleiter preisgegeben sind, denen Verfehlungen in den seltensten Fällen nachgewiesen werden können.

Aber auch der Fahrbahn der Uebergänge haften Mängel an, die selbst bei der größten Sorgfalt und Pünktlichkeit in der Unterhaltung immer wieder Anlaß zu Unfällen geben. Vereisungen und Schneewehen vermögen die Spurrille, die entlang der Fahr schienen für den Spurfranz der Räder der Eisenbahnfahrzeuge offen sein soll, zu schließen und Entgleisungen herbeizuführen, wenn nicht rechtzeitig geeignete Maßnahmen getroffen werden, was bei plötzlichem Eintritt solcher Witterungsverhältnisse und bei fern gelegenen Wegübergängen in vielen Fällen ausgeschlossen oder doch mit den größten Schwierigkeiten verbunden ist. Die stoßweise Wirkung der die Spurrillen überschreitenden Räder der Landfuhrwerke auf die Schienen beeinflusst den Oberbau auf das ungünstigste. Durch diesen Umstand und dadurch, daß die Uebergänge selten hinreichend entwässert werden können, wird die Instandhaltung der Gleise an diesen Stellen ungemein erschwert.

Ferner liegen sämtliche Theile des Oberbaues mit Ausnahme des Schienentopfes unter der harten Decke des Ueberganges verborgen und werden nur in längeren Zeitabschnitten an das Tageslicht gezogen. Zwar hat sich die Befestigung zwischen Schienen und Schwellen bei unserem dermaligen Oberbau auf lange Zeit hinaus als dauerhaft und sicher erwiesen; allein andere Zufälligkeiten wie

Schienenbrüche und dergleichen können erst entdeckt werden, wenn sie bis zur Oberfläche des Ueberganges fortgeschritten sind. Wollte man die Aufgrabungen der Wegübergänge häufiger wiederholen, so würde der Fuhrwerkverkehr darunter leiden und zwar nicht nur während der Ausführung der Arbeiten selbst, als vielmehr dadurch, daß trotz aller angewendeten Mittel immer eine gewisse Zeit vergeht, bis die Wegfläche wieder festgefahren ist.

Hierzu kommt, daß mit der Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge die Gefährdung sowohl des Eisenbahn-, als des Straßenverkehrs auf den Uebergängen in Schienenhöhe wesentlich gesteigert worden ist.

Aus dem Vorstehenden geht hervor, daß die Wegübergänge in Schienenhöhe die Eisenbahnverwaltung mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit und die Unterhaltung, die beide mit großen Geldopfern verbunden sind, schwer belasten. Es haben sich aber auf den Hauptlinien durch die Verkehrszunahme noch andere Verhältnisse herausgebildet, die die Beseitigung der schienengleichen Uebergänge erstrebenswerth und finanziell vortheilhaft erscheinen lassen. In Folge der rascheren Zugfolge und der Vermehrung der Züge bedürfen die den Wärtern zur Ueberwachung zugewiesenen Strecken nothwendig der Kürzung. Trotzdem hat es sich bei der geringen Zahl und Dauer der Zugs-pausen mehrfach als unmöglich erwiesen, diesen Wärtern die Streckenbegehung, die nach § 5 Abs. 2 der Betriebsordnung für die Haupt-eisenbahnen Deutschlands täglich mindestens dreimal vorgenommen werden soll, zu belassen, selbst wenn sie von den einfachsten Unterhaltungsarbeiten gänzlich entbunden werden. Den Wärtern verbleibt daher die Ueberwachung der Wegübergänge und die Bedienung der Schranken, während für die Streckenbegehung einschließlich kleinerer Unterhaltungsarbeiten Hilfskräfte herangezogen werden müssen, wobei an einzelnen Stellen wöchentlicher Wechsel der beiderlei Thätigkeiten stattfindet. Diese Trennung des Schrankendienstes von dem Bahnbewachungsdienst ist bis jetzt nur auf wenigen Strecken vorgenommen worden, die dieser Einrichtung besonders bedürftig waren. Es erscheint aber geboten, sie auf den stärker belasteten Linien systematisch in der Weise durchzuführen, daß die Bahnbewachung den meist im kräftigeren Lebensalter stehenden Wärtern und die Bedienung der Schranken älteren Leuten, Pensionären-Unfallrentnern oder deren erwachsenen weiblichen Angehörigen, denen die hiezu erforderlichen geringen Körperkräfte zur Verfügung stehen, übertragen wird, in der Voraussetzung, daß die Uebergänge lebhafteren Verkehrs durch schienenfreie Wegverbindungen ersetzt werden.

Die Kosten für die Bewachung und Bedienung der Wegübergänge haben sich in den letzten Jahren ganz erheblich erhöht, obwohl jene weniger verkehrreichen Uebergänge, die ihrer Lage halber zur Fernbedienung nicht eingerichtet werden konnten, nicht mit Bahnwärtern besetzt, sondern gegen Ueberlassung der Wohnung und des Dienstgeländes und gegen eine geringe Geldentschädigung von Schrankenwärtern und deren erwachsenen Angehörigen überwacht und bedient werden. Durch die Verkürzung der Dienstzeit und durch Vermehrung der freien Tage der Wärter ist die Zahl der Ablöser bedeutend gestiegen. Die Ablösungen erstrecken sich zum kleineren Theil auf volle Tage, so daß die Ablöser bei diesem Dienst allein hinreichenden Lohn nicht finden. Sie müssen daher den übrigen Theil des Tages im Bahnunterhaltungsdienst beschäftigt werden, für den im Sommer bei der Zunahme der Arbeiten und den durch den Ablösdienst verursachten Abmangel oft nicht die geeigneten Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, während er zur ungünstigen Jahreszeit, in der sich weniger Arbeitsgelegenheit findet, durch das Ablöspersonal auf's Unvortheilhafteste belastet wird. Diese ungünstigen Verhältnisse nehmen mit der Kürzung der Wärterstrecken und der dadurch bedingten Vermehrung der Wärterzahl zu, so daß es sich, abgesehen davon, daß auch die Zahl der Wärterhäuser vermehrt werden müßte, dringend empfiehlt, auf die Verminderung des Wärterpersonals Bedacht zu nehmen und zu dem Zweck den Bahnbewachungsdienst von dem Schrankendienst zu trennen, letzteren auf die Wegübergänge geringsten Verkehrs zu beschränken und verkehrreiche Uebergänge durch schienenfreie Wegverbindungen zu ersetzen.

Was die Kosten für einen Bahnwärterposten betrifft, so setzen sich dieselben aus dem Durchschnittsgehalt, der Pension, der Hinterbliebenenversorgung, der täglichen Ablösung und der Ablösung an freien Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

und Urlaubstagen und während der Erkrankung des Wärters, aus dem Werth und der Unterhaltung des Wärterwohnhauses und der Wächthütte und aus der Instandhaltung der Schranken, der Jahrbahn des Ueberganges, der Beleuchtung und der Erschwerung und öfteren Wiederholung der Gleisarbeiten zusammen, womit sich ein durchschnittlicher jährlicher Aufwand von 2500 *M.* ergibt. Diesem Betrag entspricht ein Kapital von 50 000 *M.*, das in Verbindung mit dem Gewinn an Sicherheit für den Verkehr, der in Geld nicht ausgedrückt werden kann, die Herstellung baulicher Anlagen zum Ersatz schienengleicher Wegübergänge rechtfertigt. Dabei ist in Betracht zu ziehen, daß den Bahnwärttern auf den verkehrsreichen Linien Strecken von nicht mehr als 1,0 bis 1,2 km zugetheilt werden können, während dem künftigen Streckenwärter eine Bahnlänge bis zu 6,5 km zur täglich dreimaligen Begehung zugewiesen werden darf, wenn, wie dies in der Regel ausführbar ist, die Strecke jeweils nur einmal begangen und zum Rückweg die Benützung geeigneter Züge gestattet wird. Ferner kommt es vor, daß an Stelle zweier Wegübergänge in Schienenhöhe nur eine schienenfreie Verbindung hergestellt werden muß oder daß an einem sehr verkehrsreichen Uebergang zwei Wärterposten vorhanden sind, die alsdann wegfallen, beides Umstände, die bei der Beurtheilung der Kosten Berücksichtigung verdienen.

Hiernach empfiehlt es sich, in der Weise vorzugehen, daß die Beseitigung der Wegübergänge beim Umbau und der Erweiterung von Bahnhöfen, bei dem Bau zweiter Gleise und bei der Feststellung der Baufluchten in der Nähe der Bahn durchgeführt und auf stark belasteten Strecken unter Trennung des Schrantendienstes von Bahnbewachungsdienst alsbald in Aussicht genommen wird, besonders an Stellen und auf Linien, wo mehrere dieser Gründe gleichzeitig vorliegen."

Nach diesen eingehenden schriftlichen Darlegungen der Großh. Regierung hielt die Budgetkommission eine weitere mündliche Erörterung dieser Frage mit der Großh. Regierung nicht mehr für geboten. Sie hat von den Anschauungen der Großh. Regierung in dieser bedeutungsvollen Eisenbahnbaufrage Kenntniß genommen und gegen das beabsichtigte Vorgehen derselben im Allgemeinen keine Einwendung zu erheben, möchte aber doch ihrerseits hervorheben, wie es ihr wünschenswerth erscheint, daß überall da, wo es sich um Beseitigung von derartigen Wegübergängen handelt, die fraglichen Gemeinden rechtzeitig gehört werden, daß bei der Durchführung solcher Bauprojekte kein allzu fiskalischer Standpunkt walte und daß die Interessen der für die Benützung der so projektirten Wegübergänge in Betracht kommenden Gemeinden in der Richtung gewahrt werden, daß für dieselben in deren Benützung kein allzu großer Zeitaufwand erwächst.

F. Vorläufiges Bauprogramm der Eisenbahnverwaltung.

Zur Beurtheilung der Frage der Ausgestaltung unserer Staatseisenbahnen sammt deren Anlagen und deren finanziellen Einwirkung auf die Rentabilität unseres Staatsbahnnetzes erachtete die Kommission es für wünschenswerth, von der Großh. Regierung ein Bauprogramm über die nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung zur richtigen Durchführung der ihr vom Verkehr gestellten Aufgaben in den nächsten Budgetperioden erforderlichen Bahnbauarbeiten zu erhalten, in welchem zugleich die finanziellen Anforderungen an den Eisenbahnbauetat erfüllt sind. Auf ein diesbezügliches Ansuchen an die Großh. Regierung ist die nachfolgende Auskunft eingelaufen:

„Ein eigentliches Bauprogramm über die in den folgenden Budgetperioden in Aussicht zu nehmenden Bauarbeiten besteht nicht und kann nicht gut aufgestellt werden, weil der Baubeginn außer von der mehr oder weniger großen Dringlichkeit der einzelnen Arbeiten auch noch von anderen Umständen, wie der Schwierigkeit der Projektbearbeitung, des Fortganges der Verhandlungen mit anderen Staatsbehörden und Gemeinden, sowie der Geländeerwerbung *ic.* abhängt, deren Zeitdauer von vornherein schwer zu beurtheilen ist, so daß Vorausbestimmungen über die Reihenfolge der Arbeiten und deren Ausführungsdauer sich nicht gut treffen lassen. Es ist nur möglich, diejenigen Bauarbeiten im All-

gemeinen festzusetzen, welche in den nächsten Budgetperioden zur Ausführung in Aussicht zu nehmen sind, weil dazu ein Bedürfnis schon jetzt vorhanden ist und weil ein längerer Aufschub in der Ausführung ohne Beeinträchtigung des geregelten und sicheren Verkehrs oder ohne Gefährdung der Ausführbarkeit für später nicht wohl angängig erscheint.

Die finanziellen Anforderungen an den Eisenbahnbauetat in den nächsten Jahren bestimmen sich jedoch nicht allein nach diesen erst in Aussicht zu nehmenden Arbeiten, sondern ebenso nach den schon genehmigten Arbeiten, für die erst Raten bewilligt oder in vorliegendem Budget in Anforderung gebracht sind.

Im Nachfolgenden sind die auszuführenden Arbeiten und die muthmaßlich dafür erforderlichen Mittel getrennt:

- A. nach den bereits genehmigten und
B. „ „ noch in Aussicht zu nehmenden Bauten

ausgeführt.

A. Vollendung schon genehmigter Bauten:

I. Neue Bahnen:

Weisenbach—Landesgrenze, Wimmenhausen—Frickingen und Kappel—Bonndorf,
wofür noch erforderlich 8 230 000 M.

II. Zweite Gleise:

Neckargemünd—Neckarelz und Gengenbach—Hausach,
wofür noch erforderlich 6 270 000 M.

III. Umbau und Neubauten von Bahnhöfen:

Kangirbahnhof Mannheim, Bahnhofumbauten in Durlach und Pforzheim, Neubau
des Personenbahnhofes Karlsruhe und der Betriebswerkstätte daselbst, Bahnhofumbau
Offenburg und Neubau der Betriebswerkstätte daselbst, neuer Bahnhof Basel,
wofür noch erforderlich 55 000 000 M.

Summa A == 69 500 000 M.

B. Für die in den nächsten Budgetperioden zur Ausführung noch in Aussicht zu nehmenden Bauten:

Bahn Wertheim—Milttenberg bezw. Landesgrenze (Mitte Main).

Bahn von Unteruhldingen nach Meersburg.

Bahn von Frickingen nach Stockach (eventl. Verbindung zwischen Bodenseegürtelbahn und Schwarzwaldbahn).

Umbau und Erweiterung des Personenbahnhofes Mannheim mit Verlegung der Einmündungslinie von Schweiningen.

Umbau bezw. Verlegung des Hauptbahnhofes Heidelberg und Umbau der Station Karlsthor.

Umbau des Bahnhofes Graben, eventl. mit Ueberführung der Germerzheimer Bahn über die Hauptbahn.

Umbau der Bahnhöfe Dinglingen und Lahr.

Umbau des Bahnhofes Emmendingen eventl. unter Hochlegung und theilweiser Verlegung der Bahn.

Umbau der Bahnhöfe Ettlingen, Denzlingen, Billingen, Immendingen und Radolfzell.

Umbau des Bahnhofes Lörrach unter eventl. Hochlegung zur Beseitigung der zahlreichen Niveauübergänge.

Verlegung der Höllenthalbahn bei Freiburg.

Bau des zweiten Gleises Billingen—Immendingen.

Umbau des Bahnhofes Konstanz, eventl. unter Verlegung der Bahn von Petershausen bis zum Bahnhof.

Umbau der Bahnhöfe Hausach und Singen.

Bau des zweiten Gleises Basel—Singen, sowie eventl. zweites Gleis Dos—Baden.

Für den größeren Theil dieser Bauten sind zwar Vorerhebungen gemacht und Projektflizzen bearbeitet, welche aber zu einer einigermaßen verlässigen Bestimmung der Kosten nicht ausreichen, und für den Rest fehlen auch noch diese Grundlagen. Man muß sich daher mit einer ganz oberflächlichen Einschätzung der Kosten begnügen, die angestellt wurde und wonach sich der Gesamtaufwand für alle die zunächst noch in Aussicht stehenden Bauten auf rund 90 200 000 M beziffern.

Die für neue Bahnen, zweite Gleise und Umbauten von Bahnhöfen in den nächsten 10 Jahren aufzuwendenden Kosten belaufen sich danach für

A und B zusammen auf rund 159 700 000 M.

Hiezu kommen noch die Kosten für die vollständige Durchführung der elektrischen Streckenblockirung auf sämtlichen zweispurigen Bahnen einschließlich der Ergänzung der Stellwerke dabei in den nächsten 10 Jahren 12 000 000 „

sowie für Fortsetzung der Herstellung von Ueber- oder Unterführungen zur Beseitigung von Niveauübergängen an den Hauptbahnen 3 000 000 „

Ferner die Kosten für die Erbauung neuer Betriebswerkstätten in Heidelberg, Basel und Konstanz, die in Folge des Umbaues der Bahnhöfe dort nöthig wird 5 200 000 „

und diejenigen für die Beschaffung weiterer Betriebsmittel nach dem Ergebnis der letzten 10 Jahre 27 400 000 „

Zwei Bodensee-Dampfschiffe 700 000 „

Die gesammten Anforderungen an den Eisenbahnbauetat in den nächsten (5) Budgetperioden stellen sich somit rund auf 208 000 000 M.“

Bei der großen Tragweite der hier angechnittenen Eisenbahnbauaufgabe für die finanzielle Gestaltung unseres Eisenbahnwesens hat die Budgetkommission nach Kenntnißnahme der vorstehenden Darstellungen der Großh. Regierung noch eine mündliche Aussprache über diesen Gegenstand mit der letzteren veranlaßt, aus welcher das Nachstehende hervorgehoben werden soll:

Die der Kommission vorgelegte Mittheilung sei kein eigentliches Bauprogramm, sondern nur eine Zusammenstellung der in absehbarer Zeit voraussichtlich nöthig fallenden Bahnbauunternehmungen ganz im Allgemeinen; die Reihenfolge der namhaft gemachten Bauarbeiten sei noch offen, da solche von dem raschen oder weniger raschen Hervortreten des Bedürfnisses und dem Fertigwerden der manchmal auf schwierige Verhältnisse stoßenden Vorarbeiten mehr oder weniger abhängig sei. Die gegebenen Zahlen seien ganz unverbindliche und nur summarische, da über viele der Projekte noch gar keine Entwürfe beständen, so daß theilweise nur approximative Schätzungen vorlägen, und es seien in den gegebenen Zahlen die bereits genehmigten Baumittel nicht enthalten. Da aber letztere ca. 65 000 000 M. betragen, so erhöhe sich unter Bezug dieser Summe der in der schriftlichen Darlegung angegebene Kostenaufwand im Eisenbahnbau innerhalb der nächsten fünf Budgetperioden von 208 000 000 M. auf die Gesamtsumme von 273 000 000 M.

Bezüglich der finanziellen Wirkung dieses provisorischen Bauprogramms wurde regierungsseitig darauf hingewiesen, daß dessen Ausführung sich nach dem Ertrag unserer Staatsbahnen richten solle, so daß solches, je nachdem die Ueberschüsse der Staatsbahn höher oder niedriger werden, eine schnellere oder langsamere Verwirklichung erfahren werde. Eine anhaltende Depression des Verkehrs werde daher den beabsichtigten Eisenbahnbau verlangamen. In Anbetracht des Umstandes, daß das mit diesen Bauausführungen verbundene Anwachsen der Eisenbahnschuld nicht zu vermeiden ist und letzteres wiederum auf die Ertragsfähigkeit unserer Bahnen ungünstig einwirkt, sei bezüglich der Durchführung dieses Bauprogramms immerhin Vorsicht

geboten, und werde solche von der Eisenbahnverwaltung auch im Bewußtsein ihrer hohen Verantwortlichkeit allezeit geübt, insbesondere bezüglich der in Aussicht genommenen großen Bahnhofsumbauten. Auf alle Fälle würde mit einem allenfallsigen Sinken der Eisenbahnrente auch mit dem Eisenbahnbau weniger rasch vorgegangen werden müssen.

Auf eine aus der Mitte der Kommission gestellte Anfrage bezüglich der Reihenfolge in der Ausführung des von der Großh. Regierung vorgelegten Bauprogramms, ob auch dann, wenn eine bindende Erklärung über die Baufolge nicht gegeben werden kann, vorausgesetzt werden dürfe, daß die bereits aufgeführten Bauprojekte vor andern neueren im Allgemeinen nicht zurückgeschoben würden und ob die Interessenten erwarten dürften, daß die für sie werthvollen Projekte nicht vor neueren Unternehmen zurückstehen müßten, hat der Herr Minister geantwortet, daß er nach dieser Richtung hin keinerlei Verbindlichkeit übernehmen könne, aber auch keine halbverbindliche Erklärung zu geben in der Lage sei; plötzlich hervortretende dringende Bedürfnisse seien niemals vorherzusehen und sei hiesür manchmal gerade die Entwicklung der industriellen Verhältnisse sehr maßgebend. Auf die Hinweisung, daß die Aufstellung eines solchen Bauprogramms geeignet erscheine, einen gewissen Wettlauf von Interessenten hintanzuhalten, wurde von Seite der Regierung erwidert, daß ein solcher Wettlauf mehr bezüglich der Erstellung von neuen Eisenbahnlinien vorzukommen pflege, als bei Umbauten bestehender Anlagen; auch könne bei den letzteren von Seite der Eisenbahnverwaltung im Allgemeinen weniger Rücksicht auf derartige Dinge genommen werden.

Sodann ist auch noch in Anbetracht der außerordentlich hohen und vielseitigen Anforderungen im Eisenbahnbau und des dadurch für die betreffenden Regierungsorgane entstehenden Anwachsens ihrer hohen Verantwortlichkeit in der Kommission die Frage erörtert worden, ob nicht durch die Schaffung einer besonderen technischen Abtheilung im Ministerium selbst eine nach allen Seiten hin möglichst eingehende wiederholte Prüfung dieser finanziell so weitgehenden Projekte stattfinden sollte. Hierauf wurde von Seite der Großh. Regierung erwidert, daß eine derartige Maßregel im Schooße der Großh. Regierung auch schon erwogen, aber davon aus triftigen Gründen Umgang genommen wurde. Einmal sei unser Land für einen derartigen großen Regierungs-Apparat zu klein und andererseits habe bereits ein Techniker Sitz im Ministerium, so daß es letzterem jeder Zeit möglich sei, die nöthige sachverständige Prüfung überall eintreten zu lassen, wo ihm solches nöthig erscheine. Andererseits sei es unzweckmäßig, die Verantwortlichkeit zu theilen, was bei der Einrichtung einer besonderen technischen Ministerialabtheilung geschehen würde. Der Generaldirektion stünden eine Reihe sehr tüchtiger Kräfte zur Verfügung und bei der Aufstellung neuer Bahnbauprojekte wirke die Betriebsabtheilung innerhalb der Generaldirektion von vornherein mit, sodaß eine sorgfältige Ausarbeitung der Bauprojekte wie auch die nöthige Fürsorge für die Beobachtung der betriebstechnischen Bedürfnisse genügend gewahrt sei. Auch wären Reibungen zwischen zwei technischen Behörden, der Ministerialabtheilung und der Generaldirektion, keineswegs ganz ausgeschlossen, was gewiß nicht erwünscht wäre und die ganze Sache sehr erschweren würde.

Ihre Kommission hat diese Angelegenheit unter Berücksichtigung der schriftlichen und mündlichen Darlegungen der Großh. Regierung einer Erörterung unterzogen und kam zu folgenden Erwägungen:

Zunächst hatte die Budgetkommission nicht erwartet, daß die Großh. Regierung mit einem endgültig abgeschlossenen Bauprogramm mit genauer Kostenaufstellung aller Projekte hervorzutreten in der Lage sein werde und hält die von der Großh. Regierung gegebene Darstellung des provisorischen Bauprogramms mit den summarischen Zahlenangaben für die Beurtheilung der einschlägigen Frage für vollausreichend. Aus diesen Angaben ist ohne Weiteres ersichtlich, daß die Anforderungen des Eisenbahnverkehrs an das Baubudget in den nächsten Budgetperioden eine außerordentliche Höhe anzunehmen drohen, was wohl geeignet erscheint, die Aufmerksamkeit der maßgebenden Kreise in Anspruch zu nehmen. Können doch derartig namhafte Bauaufwendungen selbstredend ohne ein gleichzeitiges erhebliches Anschwellen der Eisenbahnschuld nicht durchgeführt werden, was aber wiederum, wie schon unter Titel A der allgemeinen Baufragen (S. 7.) eingehend dargelegt wurde, einen ungünstigen Einfluß auf unsere Eisenbahnrente und eventl. auch auf den allgemeinen Staatshaushalt selbst auszuüben geeignet ist. Eine sehr gründliche Erwägung über die Nothwendigkeit

und den Zeitpunkt der Ausführung der vorgeesehenen einzelnen Unternehmungen ist daher unter diesen Umständen sowohl für die Großh. Eisenbahnverwaltung wie für die Landstände durchaus geboten.

Wie aber aus den oben dargelegten Ausführungen der Großh. Regierung zur Genüge hervorgeht, ist sie ihrer vollen Verantwortung in dieser finanziell so weitgehenden Frage sich wohl bewußt und gewillt, allezeit die nöthige Vorsicht zu üben, wie sie dies auch bisher jederzeit gethan hat. Bei der Durchführung der von ihr in Aussicht genommenen Bauaufgaben soll die jeweilige Lage der Eisenbahnrente nicht außer Acht gelassen werden, so daß nur bei einer günstigen Gestaltung derselben ein rascheres Vorwärtsgen auf diesem Gebiete erwartet werden darf. Die Budgetkommission hält diese Art der Durchführung des vorgelegten provisorischen Bauprogramms für zweckmäßig, da dadurch finanzielle Schwierigkeiten voraussichtlich vermieden werden, und billigt daher diese Absicht der Großh. Regierung. Andererseits ist sie der Meinung, daß die für den Verkehr unbedingt erforderlichen Bauausführungen rechtzeitig erstellt werden sollen, damit die Leistungsfähigkeit unserer zur Zeit überall als vorzüglich anerkannten Staatsbahnen erhalten bleibt und solche auch in Bezug auf die Betriebssicherheit den berechtigten Ansprüchen genügen. Auf keinen Fall soll nur der finanzielle Erfolg bei diesen Erwägungen ausschlaggebend sein, sondern wie bisher auch der hohe Werth guter Eisenbahnen für die Förderung der Volkswohlfahrt als maßgebend in die Waagschale gelegt werden. Wird so ein richtiges Maßhalten bei der Beurtheilung der zu lösenden Bahnbaufragen auch fernerhin beobachtet und werden alle einschlagenden Verhältnisse sorgfältig erwogen, so ist nach Ansicht Ihrer Budgetkommission an und für sich in dem Hervortreten so großer Bauaufgaben eine wirklich ernste Gefahr nicht zu erblicken.

Was die Reihenfolge der im derzeitigen provisorischen Bauprogramm vorgeesehenen Projekte bezüglich ihrer Durchführung anbelangt, so hat die Kommission gegen die regierungsseitig vorgebrachten Gründe wegen Ablehnung einer bestimmten Festlegung keine Einwendungen zu erheben; doch will sie an dieser Stelle hervorheben, daß im Allgemeinen daran festgehalten werden sollte, daß die nunmehr als bauwürdig bezeichneten Projekte nicht ohne besondere triftige Gründe zu Gunsten neu auftauchender Projekte zurückgestellt werden.

In diesem Sinne hat die Budgetkommission die Ausführungen der Großh. Regierung über das voraussichtliche Bauprogramm zur Kenntniß genommen.

G. Einführung der Washingtonlampe.

Anläßlich der Berathung der Rechnungsnachweisungen über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1900/01 nahm die Budgetkommission Anlaß, bei der Großh. Regierung anzufragen, auf welchem System die auf der Station Donaueschingen an Stelle der ursprünglich vorgeesehenen elektrischen Beleuchtung einzuführende Beleuchtung mit der Washingtonlampe beruhe, ob diese Beleuchtungsart eine finanziell wesentlich billigere sei und ob es sich empfehle, dieselbe der Kostenersparniß wegen auch auf anderen Stationen einzuführen.

Die hierauf an die Kommission eingelaufene Mittheilung der Großh. Regierung möge bei der allgemeinen Bedeutung einer zweckmäßigen und nicht allzu kostspieligen Beleuchtungsart an dieser Stelle Platz finden:

„Die Washingtonlampe ist eine Petroleumlampe, die auf Masten von 8 m Höhe gesetzt wird.

Da sie eine Leuchtkraft von 500—700 N. K. hat, ist sie wie die elektrische Bogenlampe für Gleisbeleuchtung gut vereignschaftet.

Der stündliche Petroleumverbrauch der Washingtonlampe ist gering, die Kosten hierfür betragen nur 4—5 \mathcal{F} . Dagegen ist der Aufwand für Bedienung und Unterhaltung ein erheblicher, da die Lampe einer sorgfältigen Wartung bedarf, um gut zu brennen.

Die stündlichen Betriebskosten der Washingtonlampe dürfen deshalb auch zu 9—12 \mathcal{F} angenommen werden; nähere Angaben können in dieser Hinsicht noch nicht gemacht werden, da genügende Erfahrungsergebnisse nicht vorliegen.

Die Washingtonlampe hat sich bis jetzt auf den kleineren Stationen gut bewährt und soll deshalb noch eine ausgedehntere Verwendung finden, da für Bahnhofsanlagen von so geringer Ausdehnung, wie sie hier in Betracht kommen, das elektrische Licht zu theuer wird.“

IV. Spezialbudget der Eisenbahnbauverwaltung im Staatsvoranschlag.

A. Ausgabe.

Titel I. Neue Bahnen.

§ 1. Zuschuß zur Geländeerwerbung für die Höllenthalbahn.

190 000 M.

Die Budgetkommission hält mit Bezug auf die von der Großh. Regierung im Budget gegebenen Erläuterungen diese Anforderungen für gerechtfertigt. Die Darstellung über die Vertheilung der Geländeerwerbsbeiträge unter den Gemeinden und anderen Interessenten ist im Kommissionsbericht zum Budget 1898/99 enthalten. Der damals veranschlagte Aufwand für Geländeerwerb zeigt nun ein Mehr von 72 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 2. Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis zur Landesgrenze.

a) III. Rate

1 558 250 M.

b) Zuschuß zur Geländeerwerbung.

949 265 M.

Mit Bezug auf die im Budget über diese beiden Anforderungen gegebenen Regierungserläuterungen, nach welchen der Gesamtbauaufwand für die Hauptbahnstrecke Ueberlingen—Landesgrenze nunmehr einschließlich der Instandsetzung der als Nebenbahn gebauten Bahnstrecke Stähringen—Ueberlingen als Vollbahn auf 8 492 950 M., jener für die Verbindungsbahn nach Unteruhldingen auf 603 200 M. berechnet ist, hat die Budgetkommission wegen der von den Gemeinden und anderen Interessenten an den budgetmäßig berechneten Geländeerwerbskosten für die Haupt- und Nebenlinien mit zusammen 1 209 900 M. zu leistenden Zuschüsse, conform dem schon anlässlich der Berathung des vorhergehenden Budgets ausgesprochenen Wunsche der Kommission, von der Großh. Regierung eine Darstellung erbeten.

Diese Berechnung ist als Anlage 3 angeschlossen und ist aus derselben zu entnehmen, daß die Geländekostenanteile der Gemeinden und Interessenten für die Fortsetzung der Bodenseebahn zusammen bei einer nach der ursprünglichen Aufstellung auf 400 000 M. vorgesehenen Gesamtleistung derselben auf 396 580 M. berechnet, jedoch nach einer eingehenden Verhandlung und unter Berücksichtigung des vorhandenen Interesses und der ökonomischen Lage der fraglichen Gemeinden unter Gewährung eines Nachlasses von 25% auf den Betrag von 320 935 M. festgesetzt wurden. Von dieser Summe entfallen 260 635 M. auf die Interessenten an der Hauptlinie und der Hafenbahn und 60 300 M. auf jene der Seitenlinie Mimmenhausen—Frickingen. An der Gesamtanteilssumme haben die beteiligten Gemeinden 226 935 M. beizuschließen, während der Rest mit 94 000 M. von der Großh. Badischen Standesherrschaft Salem, von der Fürstlich Fürstenbergischen Standesherrschaft, dem Großh. Domänenrärar und 2 Fonds in Form festgewährter Beiträge zugeschossen wurde. Nach der von der Großh. Regierung der Kommission zugegangenen Mittheilung sind die in der Gesamtsumme von 320 935 M. mit enthaltenen Beiträge der Gemeinden an der Seitenlinie nach Frickingen noch nicht erhoben.

Die Budgetkommission hat von der in dieser Darstellung enthaltenen Vertheilung der Geländekostenanteile unter die verschiedenen Interessenten eingehende Kenntniß genommen und daraus die Ueberzeugung gewonnen, daß solche den in ihrem Bericht zum vorhergehenden Baubudget niedergelegten Darlegungen und Anschauungen Rechnung trägt. Was namentlich den von der Großh. Regierung auf 25% des ursprünglich vorgesehenen Beitragsanteils der Gemeinden normirten Nachlaß anbelangt, so entspricht derselbe einerseits durchaus dem von der Budgetkommission damals ausgesprochene Wunsche, gegenüber den beteiligten Gemeinden bei der Festsetzung der Beiträge mit thunlichster Schonung zu verfahren; andererseits wird dadurch, wie aus der Darstellung hervorgeht, eine allzugroße weitere Erhöhung der durchschnittlich ohnehin schon sehr namhaften

Amlagen dieser Gemeinden vermieden, was die Budgetkommission im allgemeinen Interesse jener Gemeinden nur billigen kann.

Antrag: Genehmigung beider Budgetanforderungen.

§ 3. Bahn Mimmehausen—Frickingen, I. Rate.

300 000 *M.*

Zu dieser Budgetanforderung hat die Budgetkommission an die Großh. Regierung nachfolgendes Ersuchen um Auskunftsertheilung gerichtet:

„Zunächst wurde in der Kommission die Frage aufgeworfen, ob die Richtung der Bahulinie Mimmehausen—Frickingen soweit östlich gezogen werden wird, daß auch für den Luftkurort Heiligenberg die Erstellung einer Station in nicht allzugroßer Entfernung ermöglicht wird. Wir bitten um gefällige Auskunft. Sodann stellt die Kommission die Anfrage, warum für diese neu zu erstellende Bahulinie nur eine I. Rate von 300 000 *M.* im jetzigen Budget angefordert sind. Die Kommission geht hierbei von der Unterstellung aus, daß die verhältnißmäßig kurze Baustraße bei dem Umstand, daß die Hauptlinie der Bodenseebahn nunmehr fertig gestellt ist, von dem dortigen Baupersonal innerhalb der laufenden Budgetperiode ganz erstellt werden könnte, und ist der Ansicht, daß es wünschenswerth erscheint, daß diese Bahnstraße in dieser Budgetperiode ausgebaut wird, damit, unter Hinweis auf die von der zweiten Kammer im Einverständniß mit der Großh. Regierung am 26. Januar 1898 einstimmig gefaßte Resolution, die mit der Genehmigung der Bodenseebahn in Aussicht genommene Fortsetzung derselben einerseits bis Meersburg und andererseits über Dwingen nach Stockach im Interesse der beteiligten Gemeinden nicht allzu lange verzögert wird.

Was schließlich den Geländeerwerb für die Bahnstraße Mimmehausen—Frickingen anbelangt, geht die Budgetkommission von der Voraussetzung aus, daß bezüglich der Geländeerwerbsbeiträge der Gemeinden und anderer Interessenten hinsichtlich dieser Nebenbahn die gleichen Grundsätze angewendet werden, welche für die Hauptlinie gelten und im Bericht der Budgetkommission des letzten Landtags namhaft gemacht worden sind.“

Die Antwort der Großh. Regierung hierauf lautet:

„Beinahe sämmtliche an der Nebenbahn Mimmehausen-Frickingen beteiligten Gemeinden haben an das Großh. Ministerium oder an die Generaldirektion Eingaben gerichtet, in welchen dem Wunsche Ausdruck gegeben wird, daß die Stationen in eine möglichst nahe und günstige Lage zu den betreffenden Ortschaften gebracht werden möchten.

Die Generaldirektion ist gegenwärtig mit der Prüfung der Frage beschäftigt, wie weit diesen Wünschen entsprochen werden kann. Es wird sich aber erst nach Abschluß der bezüglichen Untersuchungen, die eingehende Vorarbeiten im Gelände zur Voraussetzung haben, mit Sicherheit beurtheilen lassen, welche Führung der Bahulinie allen in Betracht kommenden Verhältnissen am besten Rechnung trägt. Indessen kann schon jetzt darauf hingewiesen werden, daß die von den Gemeinden Heiligenberg, Beuren und Winterjulgen erstrebte Anlage einer Station an der Straßenkreuzung auf dem Steinenberg etwa 80 m über die Thalsole zu liegen käme, also schon von Salem an die Anlage einer das Thal verlassenden und stark ansteigenden Gebirgsbahn bedingen würde, eine Lösung, die gegenüber der bis jetzt in Aussicht genommenen Führung längs der Thalstraße nicht nur einen wesentlich höheren Bau- und Betriebsaufwand verursachen, sondern auch bei den Gemeinden Weildorf, Leustetten und Frickingen ohne Zweifel auf einen entschiedenen Widerstand stoßen dürfte.

Im Hinblick hierauf scheint deshalb die Anlage einer Station auf dem Steinenberg wenig Aussicht auf Verwirklichung zu haben.

In dem Baubudget wurde für den Bau dieser neuen Bahulinie nur eine erste Rate im Betrage von 300 000 *M.* anverlangt, weil voraussichtlich mit dem eigentlichen Bahnbau vor dem nächsten Jahre nicht begonnen werden kann.

Die Eisenbahnbauinspektion Ueberlingen war bisher von den Vollendungsarbeiten für die Bodenseebahn und die Instandsetzung der Bahnstrecke Stahringen—Ueberlingen für den Vollbahnbetrieb, und von den Abrechnungs- und Ueberweisungsgeschäften noch derart in Anspruch genommen, daß sie sich erst jetzt mit den Vorarbeiten für die neue Bahnlinie eingehender beschäftigen kann. Aufnahmen auf dem Felde konnten während der Wintermonate ohnedies nur in sehr beschränktem Maße ausgeführt werden; eine endgültige Entscheidung über die Linienführung, welche der eigentlichen Planbearbeitung vorausgehen muß, wird bei dem Widerstreit der beteiligten Gemeinden über die Lage der Stationen nicht so rasch zu treffen sein; noch längere Zeit wird nach den bisherigen Erfahrungen die Durchführung des Genehmigungsverfahrens nach dem neuen Enteignungsgesetz beanspruchen, so daß die Annahme bezüglich des voraussichtlichen Bauangriffes wohl zutreffend und eine Erhöhung der angeforderten ersten Rate nicht erforderlich sein dürfte.

Die Verzögerung, die in Folge dessen in der Inangriffnahme der in Aussicht genommenen Fortsetzung dieser Bahn über Dwingen nach Stockach eintritt, würde übrigens vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung aus nicht zu beklagen sein, da nach Erbauung dieser Linie, bei welcher mit einem Aufwande von 3,5 Millionen Mark ein Verkehrsgebiet von etwa 2000 Einwohnern neu erschlossen werden soll, eine weniger ertragsfähige Bahn in unserem Lande wohl kaum vorhanden sein wird.

Was schließlich den Geländeerwerb für die Bahnstrecke Mimmehausen—Frickingen anlangt, so dürften gegen die Voraussetzung, daß hierbei das gleiche Verfahren, wie bei der Fortsetzung der Bodenseebahn zur Anwendung gelangt, keine Bedenken obwalten."

Die Budgetkommission hat diese Ausführungen der Großh. Regierung einer eingehenden Erörterung unterzogen. Was zunächst die Linienführung anbelangt, so ist die Kommission damit vollständig einverstanden, daß jene Linie gewählt wird, welche allen in Betracht kommenden Verhältnissen am meisten entspricht, und möchte auch ihrerseits die von den fraglichen Gemeinden an die Großh. Eisenbahnbehörden gerichteten Wünsche einer thunlichen Berücksichtigung empfehlen. Bezüglich der von der Großh. Regierung über den Zeitpunkt des Bauangriffes gemachten Mittheilungen ist die Kommission befriedigt und glaubt daraus entnehmen zu dürfen, daß der Bau in thunlichster Bälde erstellt werden wird.

Nicht so befriedigend erscheint der Kommission die Antwort der Großh. Regierung bezüglich der Vollendung der seiner Zeit ins Auge gefaßten Bodenseebahnen. Einmal ist darin der mißverständlichen Meinung Raum gegeben, als ob der Fortsetzung der Linie Mimmehausen—Frickingen über Dwingen nach Stockach noch Hindernisse entgegenstehen, und andererseits ist in dieser Antwort auf die Fortsetzung der Hasenbahn bis Meersburg gar keine Äußerung erfolgt. Demgegenüber möchte die Budgetkommission auch an dieser Stelle auf die in ihrer obigen Fragestellung erwähnte Resolution der zweiten Kammer vom 26. Januar 1898, welche im Einverständniß mit der Großh. Regierung vom hohen Hause einstimmig angenommen wurde, hinweisen, nach welcher nach Fertigstellung der im Gesetzentwurfe vorgesehenen Linien die alsbaldige Fortsetzung der Bodenseebahn über Dwingen nach Stockach und die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Uhlkingen und Meersburg in Angriff genommen werden soll.

Die Kommission hält an diesem Beschlusse, der mit der damaligen Genehmigung des Gesetzentwurfes über die Fortsetzung der Bodenseebahn in unmittelbarem Zusammenhang steht, fest, und gibt sich der Erwartung hin, daß auch die Großh. Regierung dem mit ihrem Einverständniß gefaßten Beschlusse gebührend Rechnung tragen wird.

Schließlich erübrigt noch darauf hinzuweisen, daß die Großh. Regierung in den obigen Mittheilungen ihr Einverständniß mit der Behandlung der Geländekostenbeiträge der Gemeinden und anderer Interessenten an dieser Linie nach denselben Grundsätzen, wie bezüglich der Hauptlinie, erklärt hat, was im Interesse der fraglichen Gemeinden zu begrüßen ist.

Antrag: Genehmigung der angeforderten Budgetposition.

§ 4. Bahn Eppingen—Steinsfurt, Vollendungsarbeiten.

14 000 *M.*

Antrag: Genehmigung.

§ 5. Bahn Weisenbach—Landesgrenze, I. Rate.

500 000 *M.*

Die Kommission hat der Großh. Regierung die nachstehenden Wünsche und Anfragen übermittelt:

„Wir ersuchen um gefällige Ueberlassung der ausgearbeiteten Pläne und der Darstellung über die Vertheilung der Geländeerwerbskosten unter den Gemeinden und anderen Interessenten.

Sodann wünscht die Kommission Aufschluß darüber, bis zu welchem Zeitpunkt die Fertigstellung dieser Bahnlinie erwartet werden kann.“

Die Antwort der Großh. Regierung hierauf lautet:

„Pläne und Kostenanschlag sind angeschlossen.

Die Geländeerwerbungs-kosten, die nach dem Gesetz von Gemeinden und Interessenten zu bestreiten sind, betragen nach Anschlag 270 000 *M.*

Die genaue Absteckung und Vermessung des Geländes ist aber noch nicht erfolgt, so daß in den Kosten noch kleine Verschiebungen eintreten können.

Eine Vertheilung der Erwerbungs-kosten unter die Gemeinden und Interessenten ist noch nicht angefertigt, da hierzu die Grundlagen — die genaue Geländevermessung und der Maßstab der Vertheilung, der erst auf Grund von Verhandlungen gewonnen werden kann, — noch fehlen.

Die Fertigstellung der Bahnlinie kann in etwa 5 Jahren erwartet werden.“

Die Budgetkommission hat von diesen Mittheilungen und den übersandten Plänen und dem Kosten-voranschlag Kenntniß genommen. Aus dem dem Kostenvoranschlag vorausgeschickten Bericht ist zu entnehmen, daß die Fortsetzung der Murgthalbahn zwar nach den für Nebeneisenbahnen geltenden Normen entworfen, daß aber darauf Rücksicht genommen ist, daß ein etwaiger späterer Hauptbahnbetrieb nicht ausgeschlossen bleibt, da die Steigungsverhältnisse und die Anordnung des Querschnitts des Bahnkörpers so gelagert sind, daß sie den für die Hauptbahnen geltenden Normen entsprechen. Die Gesamtlänge der Bahn betrage 14 275 m. Für den Fall einer Fortsetzung der Bahn behufs Anschluß an die württembergische Bahn Reichenbach—Freudenstadt wäre auf badischem Gebiet noch eine Strecke von 523 m erforderlich. Die Linie sei als eingleisige normalspurige Bahn projektirt, eine spätere Anlage eines zweiten Gleises nicht vorgesehen. Die Linienführung sei im Allgemeinen an das Murgthal gebunden und da einerseits eine Steigung von 248 m von ihrem Ausgangspunkt bis zum Endpunkt zu überwinden sei und andererseits das eng eingeschnittene Murgthal für eine zur Erzielung mäßiger Steigungen wünschenswerthe Längenentwicklung wenig günstige Verhältnisse habe, eine künstliche Längenentwicklung mittelst Schleifen, Tunells und dergleichen wiederum unverhältnißmäßig hohe Kosten verursachen würde, sei es notwendig, auf der ganzen Strecke starke Steigungen und an mehreren Stellen kleine Krümmungsradien anzuwenden. Die durchschnittliche Steigung betrage auf der freien Strecke 1:47,7, die größte Steigung 1:45. Als kleinsten Radius habe man $R=200$ gewählt. Von der ganzen Länge der Linie lägen 9265 m in Kurven und 5010 m in der Geraden. Die virtuelle Länge der Bahn betrage das 6,4fache der wirklichen Länge, d. h. es sei die 6,4fache Lokomotivenarbeit aufzuwenden, wie für eine gleichlange, horizontale und gerade Linie. An Stationen seien vier vorgesehen: Langenbrand—Bermerzbach, Gausbach—Forbach, Raunmünzach und Schönmünzach, sowie eine Haltestelle für Personenverkehr bei Au. Die Gleisanlagen und sonstigen Einrichtungen der Stationen seien möglichst einfach gehalten, doch erfordere der für den Güterverkehr in erster Linie in Betracht kommende Verkehr mit Langholz die Anlage größerer Holzverladeplätze und Rampen auf allen Stationen. Die Endstation Schönmünzach sei von dem Mittelpunkt des württembergischen Ortes Schönmünzach rund $1\frac{1}{2}$ km entfernt. Die Einrichtungen für den Personen- und Stückgutverkehr auf dieser Endstation seien als Provisorium gedacht, da für den Fall einer Fortsetzung der Bahn ein auf württembergischem Gebiete anzulegender Bahnhof für Schönmünzach diesen Verkehr aufnehmen werde; ebenso sei aus Rücksichtnahme auf die mögliche spätere Verschiebung des Verkehrs die vorgesehene Straßenbrücke als Provisorium in Holzbau vorgesehen.

Der besondere Umstand, daß die Bahnlinie größtentheils auf Felsengebiet mit meist geringer Erdschicht erstellt werden müsse, daß 11 Tunnels in einer Gesamtlänge von 1996,5 m, 5 große Brücken mit Spannweiten von 65; 56,4; 57 und 56 m, sowie größere Straßenverlegungen (zusammen 1680 m) nothwendig fallen, trage zu einer wesentlichen Erhöhung der Baukosten dieser Bahn bei. Die gesammten Baukosten seien einschließlich des Grunderwerbs auf 6 100 000 *M.* veranschlagt; der Grunderwerb sei auf 270 000 *M.* geschätzt, so daß der reine Bauaufwand sich auf 5 830 000 *M.* belaufe.

Was die von der Budgetkommission gewünschte Darstellung über die Vertheilung der Grunderwerbskosten anbelangt, so spricht die Kommission die Erwartung aus, daß dem nächsten Landtag eine solche unterbreitet werde, da bis dort die diesbezüglichen Verhandlungen mit den Gemeinden ihren Abschluß gefunden haben werden.

Antrag: Genehmigung der Ratenanforderung.

§ 6. Bahn Marbach—Dürrhein.

285 000 *M.*

Nach den Erläuterungen der Großh. Regierung zu dem derzeit zur Berathung stehenden Budget soll eine normalspurige Bahn von Marbach nach der Saline Dürrhein als Nebenbahn gebaut und hiezu, soweit angängig, die Landstraße benützt werden. Die Kosten für diese nach einfachster Weise auszustattende Bahn sind auf 285 000 *M.* veranschlagt, wovon 100 000 *M.* als Beitrag der Salinenverwaltung und der Gemeinden Billingen und Dürrhein in Einnahme erscheinen. Im Spezialbudget der Salinenverwaltung sodann unter § 5 des außerordentlichen Stats eine Anforderung von 70 000 *M.* als Beitrag der Salinenverwaltung zur fraglichen Bahn, während in den dort gegebenen Regierungserläuterungen der voraussichtliche Gesamtzuschuß der beiden Gemeinden Billingen und Dürrhein auf 30 000 *M.* bezeichnet ist, so daß diese beiden Beiträge zusammen die in dem Eisenbahnbauetat vorgesehene Beitragseinnahme von 100 000 *M.* bilden werden.

Veranlaßt durch diese Budgetanforderung, ist dem hohen Hause eine Petition des Gemeinderaths Donaueschingen zugegangen, deren Abdruck sich in den Händen der Herren Abgeordneten befindet, weshalb deren Inhalt hier nicht im Wortlaut wiedergegeben ist.

Die Petition führt in eingehender Weise aus, daß die Stadt Donaueschingen schon seit langer Zeit eine Schienenverbindung zwischen Donaueschingen über Dürrhein nach Schwenningen anstrebe, daß aber ihre Bemühungen bisher ohne Erfolg geblieben seien, da ihr Projekt zwei Staatsgebiete berühre und demselben seither Bedenken der beiden Eisenbahverwaltungen, der badischen wie der württembergischen, entgegenstanden hätten. Die Nothwendigkeit dieser Bahnverbindung für die wirthschaftlichen Verhältnisse jener Gegend sei von der Bevölkerung seit Langem betont worden und bei allen früheren großen Eisenbahnprojekten sei diese Linie als natürliches Bindeglied von Nord nach Süd in's Auge gefaßt gewesen. Ein Versuch, für diesen Bahnbau einen Privatunternehmer zu gewinnen, sei aber gegenstandslos geworden, da den Interessenten bedeutend wurde, daß eine Privatbahn zwischen zwei Staatsbahnen Genehmigung nicht erhalten könne. Die Petition macht ferner geltend, daß die Ausführung einer Linie in anderer Richtung eine später nicht mehr gut zu machende schwere Schädigung der dortigen Bevölkerung zur Folge haben würde. Sie führt weiter aus, daß, da für die projektirte Bahn Dürrhein—Marbach theilweise die Benützung der Landstraße in Aussicht genommen sei, ohne Zweifel und vermuthlich weit günstiger die vorzüglich angelegte, zu zwei Drittel des Weges in schnurgerader Linie von Dürrhein nach Donaueschingen führende, völlig ebene Landstraße sich hierzu ebenso eigne, so daß, da der Bau eines besonderen Bahnkörpers auf dem längsten Theile der Strecke bei diesem Projekt wegfalle, der Unterschied der Baukosten zwischen beiden Linien dadurch sicherlich ganz bedeutend ausgeglichen würde. Da für die Begründung der Nothwendigkeit des Anschlusses von Dürrhein an das badische Bahnnetz hauptsächlich die Wichtigkeit der Bahn für die Großh. Saline hervorgehoben sei, so meint die Petition, daß es den Interessen der Saline gerade so gut entsprechen würde, wenn die zu erbauende Bahn ihre Richtung nach Donaueschingen nähme. Die unwesentliche Verlängerung des Bahntransports für die Salinengüter würde nach Ansicht der Petenten durch die wirthschaftlichen Vortheile der Bevölkerung jener Gegend reichlich aufgewogen, und würde die Donaueschinger Linie, im Vergleich mit dem Marbacher

Projekt, das fast ausschließlich fiskalische Vortheile bezwecke, einer großen Zahl von Ortschaften der Baar zu gut kommen; auch hätten diese Gemeinden in einer unter dem 6. April 1900 an das Großh. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten gerichteten Eingabe angelegentlich um Erstellung dieser Bahnverbindung gebeten. Schließlich weist die Petition darauf hin, daß die Gemeinde Donaueschingen bereit sei, für den Bahnanschluß nach Dürrhein auch, soweit deren Kräfte es gestatten, finanzielle Opfer zu bringen.

Die Budgetkommission sah sich veranlaßt, über die hier einschlägigen Verhältnisse eine mündliche Erörterung mit der Großh. Regierung herbeizuführen, aus welcher das Nachstehende hervorzuhelen ist.

Das vorgelegte Projekt beabsichtige sowohl den wirthschaftlichen Verhältnissen der Großh. Saline wie dem Soolbad, die bisher einer Bahnverbindung ermangelten, aufzuhelfen und halte die Großh. Regierung an dem von ihr als zweckmäßig erkannten Vorschlag fest. Der Hauptverkehr Dürrheims habe von jeher nach Billingen gravitirt, wofür der beabsichtigte Bahnanschluß nach Marbach sehr geeignet sei. Eine Berechnung der Eisenbahnverwaltung über ein Bahnprojekt Donaueschingen—Dürrhein sei nicht vorhanden. Ein staatliches Interesse für eine Verbindungsbahn Donaueschingen—Schwenningen liege badischerseits nicht vor auch lehne die Königlich Württembergische Verwaltung einen derartigen Bahnbau ihrerseits ab.

Die Budgetkommission hat diese Bahnangelegenheit einer eingehenden Berathung unterzogen.

Von einer Seite wurde darauf hingewiesen, daß mit dem Bau einer Bahnverbindung Donaueschingen—Dürrhein einer größeren Anzahl von Gemeinden jener Landschaft neben dem Hauptort Dürrhein, dem bei beiden Projekten ein günstiger Anschluß an die badische Staatsbahn gesichert sei, eine möglichst nahe Bahnverbindung gebracht werden könne, während aus der Petition hervorgehe, daß die Befürchtung in jener Gegend bestehe, daß mit der Herstellung der Bahn Marbach—Dürrhein die Verwirklichung der durch die Vollendung der Höllenthalbahn näher gerückten allernächsten Bahnverbindung zwischen dem Breisgau und dem schwäbischen Nachbarland, wenn auch nicht endgiltig beseitigt, so doch für absehbare Zeiten hinausgeschoben erscheine. Von anderer Seite wurde ausgeführt, daß die projektirte Bahn Marbach—Dürrhein nur eine Kleinbahn werde, die recht geeignet erscheine, den nothwendigen Bahnanschluß für die Saline und den Badort Dürrhein an die Staatsbahn auf dem kürzesten und billigsten Weg zu erreichen und damit den örtlichen Bedürfnissen vollouf zu genügen, daß solche aber für den Durchgangsverkehr niemals in Betracht kommen könne, da hiezu vor Allem eine auf eigener Trace ruhende Anlage unerläßlich sei. Auch seien die umliegenden Gemeinden schon im Jahre 1890 auch für die jetzt in Aussicht genommene Bahnverbindung als für sie werthvoll mit vorstellig geworden. Die Kosten seien im Vergleich zu dem zu erreichenden Vortheile klein, da für die Eisenbahnverwaltung nur 185 000 *M* in Anschlag zu kommen hätten.

Aus der allseitigen Erörterung dieser aus der Mitte der Kommission geltend gemachten Anschauungen resultirte schließlich als Ansicht Ihrer Kommission, daß in der Genehmigung des Regierungsvorschlages der einfachste und billigste Weg zur Befriedigung des hier zunächst in Frage stehenden örtlichen Verkehrsbedürfnisses und insbesondere auch jenes der Großh. Saline zu suchen sei. Da aber die in der Petition zum Ausdruck gelangten Bedenken der Budgetkommission wegen der allgemeinen Tragweite dieser an und für sich erstrebenswerthen Bahn immerhin aller Beachtung werth erschienen sind, einigte man sich einstimmig dahin, daß mit der Genehmigung der von der Großh. Regierung vorgeschlagenen Bahn Marbach—Dürrhein zugleich ausgesprochen werden solle, daß die Genehmigung dieser Nebenbahn dem Projekt einer Verbindungsbahn Donaueschingen—Schwenningen in keiner Weise präjudizire.

Endlich ist an dieser Stelle noch darauf hinzuweisen, daß seiner Zeit bei Berathung des außerordentlichen Etats der Salinenverwaltung die Beschlußfassung über die unter § 5 vorgesehene Budgetsumme von 70 000 *M*, Beitrag zu den Kosten des Baues einer normalspurigen Nebenbahn von Marbach nach Dürrhein, welche im Eisenbahnbudget im Titel Einnahme unter § 1 in der Gesamtsumme von 100 000 *M* für die Bahn Marbach—Dürrhein als Einnahme mitersteht, bis zur Berathung der hier in Frage stehenden Budgetanforderung ausgesetzt wurde. Diese Beschlußfassung soll nun nach Ansicht Ihrer Kommission in zustimmendem Sinne erfolgen und stellt dieselbe demgemäß folgende

Anträge:

1. die angeforderte Budgetsumme von 285 000 *M* für die Bahn Marbach—Dürheim zu genehmigen;
2. damit gleichzeitig auszusprechen, daß die Genehmigung dieser Nebenbahn dem Projekt einer Verbindungsbahn Donaueschingen—Dürheim—Schwenningen in keiner Weise präjudizire;
3. die Petition des Gemeinderaths Donaueschingen mit diesen Beschlüssen für erledigt zu erklären;
4. die im außerordentlichen Etat der Salinenverwaltung unter § 5 vorgesehene Budgetanforderung von 70 000 *M* zu genehmigen.

§ 7. Bahn Sappel—Bonndorf, I. Rate.

500 000 *M*.

Die Kommission hat von den vorgelegten Plänen Einsicht genommen und von der Großh. Regierung auf Anfrage die Mittheilung erhalten, daß die Fertigstellung dieser Bahnstrecke in 4 bis 5 Jahren erfolgen könne. Diese Bauzeit erscheint Ihrer Kommission im Verhältniß zur Kürze dieser Linie eine etwas lange und möchte dieselbe im Interesse jenes Bezirkes, welcher der Verwirklichung seines langgehegten Eisenbahnwunsches sehulichst entgegensteht, eine thunlichst baldige Herstellung dieser Nebenlinie empfehlen. Jedenfalls werden bis zum nächsten Landtag auch bei dieser Bahn die definitiven Kostenvoranschläge und Geländekostenvertheilungen aufgestellt werden können.

Antrag: Genehmigung der Ratenauforderung.

Titel II. Geplante Bahnen.

§ 8. Heidelberg—Neckargemünd, Heidelberg—Offenburg und Karlsruhe—Schwehingen, elektrische Streckenblockirung.

2 500 000 *M*.

Bezüglich der Bedeutung und des Wesens dieser Sicherheitseinrichtung verweisen wir auf die dem hohen Hause auf dem letzten Landtag von Seite der Großh. Regierung gemachten eingehenden und im letztmaligen Eisenbahnbaubericht auf Seite 23/24 abgedruckten Darlegungen. Auch ist noch darauf hinzuweisen, daß den Mitgliedern des hohen Hauses die Anwendung dieser Apparate im Modell einzusehen Gelegenheit geboten wurde. Die Kommission spricht ihre Befriedigung aus, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung in der Erweiterung dieser werthvollen Sicherheitseinrichtung auf ihren Bahnen zielbewußt weiterschreitet.

Antrag: Genehmigung.

§ 9. Neckargemünd—Neckarolz, zweites Gleis, I. Rate.

1 500 000 *M*.

Die Kommission hat von der Großh. Regierung eine detaillirte Darstellung dieser namhaften Budgetanforderung sowie Auskunft darüber erhoben, ob die Fortsetzung dieses Doppelgleises bis Osterburken in Aussicht genommen ist, eventuell bis wann solches erstellt werden soll und wie hoch sich die Kosten dieser Theilstrecke, mit deren Erstellung das Doppelgleis von Heidelberg bis Würzburg vervollständigt würde, belaufen werden. Auf die letztere Anfrage wegen Fortsetzung des zweiten Gleises bis Osterburken geht die Antwort dahin, daß solche erfolgen soll, sobald die Verkehrsverhältnisse dies erfordern; ein Zeitpunkt sei jedoch hiesfür nicht in Aussicht genommen und eine Kostenberechnung nicht angefertigt.

Aus der eingelaufenen Kostendetaillirung geht hervor, daß unter dem auf 4 972 060 *M* veranschlagten Gesamtaufwand 2 143 510 *M* für den Oberbau, 529 210 *M* für die Veränderungen innerhalb der Stationen und 252 290 *M* für die in den Budgeterläuterungen namhaft gemachte Beseitigung von 11 Wegübergängen in Schienenhöhe durch Wegverlegungen und Wegüber- oder Wegunterführungen enthalten sind.

Antrag: Genehmigung.

§ 10. Uebersführung der Bahn Bretten—Bruchsal über die Hauptbahn.

1 410 000 *M.*

Anlässlich der Berathung dieser Budgetanforderung wünschte die Kommission Einsicht in die Pläne und den detaillirten Kostenüberschlag. Zugleich stellte dieselbe an die Großh. Regierung die Anfrage, ob der vom Reich vorgesehene Zuschuß zu dieser Herstellung schon vom Reichstag genehmigt sei und weshalb bei der Erstellung der neuen Bahnhofsanlage nicht schon die Erbauung dieser Bahnüberführung mit ausgeführt wurde. Die Antwort der Großh. Regierung lautet:

„Pläne und Kostenanschlag liegen bei. Nach Mittheilung des Reichseisenbahnamtes steht der Reichszuschuß im Betrag von 548 000 *M.* zur Verfügung und kann von uns ratenweise nach dem Fortschritt der Bauarbeiten in Empfang genommen werden.

Mit dem Wunsche nach Herstellung einer Bahnüberführung zur Ermöglichung eines Verkehrs auf der Linie Bretten—Germersheim unabhängig von dem auf der Hauptbahn ist das Reichseisenbahnamt erst zu Anfang des Jahres 1899 hervorgetreten, während das Projekt für den Bahnhofumbau bis in's Jahr 1895 zurückreicht und mit der Vauausführung selbst im Jahr 1896 begonnen wurde. Die Bahnüberführung konnte somit bei diesen Arbeiten auch keine Berücksichtigung finden, da zu einer Herstellung derselben allein für unseren Betrieb und ganz auf unsere Rechnung kein Bedürfniß vorlag. Beim Reichseisenbahnamt bestand auch erst die Absicht, die Bahnüberführung am Nordende des Bahnhofes Bruchsal und zwar in der Weise herzustellen, daß für die Hauptbahn besondere Gleisanlagen zur Uebersführung derselben über die Germersheimer Bahn zur Ausführung gekommen wären. Die Kosten für dieses Projekt waren auf 548 000 *M.* veranschlagt und hätten ganz aus Reichsmitteln bestritten werden müssen, da für unseren Betrieb im Frieden diese Uebersführung gar keinen Werth gehabt hätte. Dieselbe hätte fortgesetzt in gutem Stande erhalten werden müssen, ohne daß eine Benützung stattgefunden hätte. Daraufhin ist die Generaldirektion mit dem vorliegenden Projekte, die Bruchsal—Brettener Bahn am Südennde des Bahnhofes über die Hauptbahn hinüberzuführen, hervorgetreten, weil diese Uebersführung auch für den Friedensbetrieb erhebliche Vortheile bietet und für den Verkehr der Brettener Güterzüge in regelmäßige Benützung genommen werden wird. Wir haben die Ausführung in Aussicht gestellt, wenn von Seiten des Reiches der für das erste Projekt berechnete Aufwand im Betrage von 548 000 *M.* als Beitrag dazu geleistet wird. Nach kurzen Verhandlungen hat sich das Reichseisenbahnamt mit diesem Projekt einverstanden erklärt.“

Anlässlich der Entgegennahme dieser schriftlichen Darlegungen wurde innerhalb der Kommission der Wunsch laut, diese Angelegenheit mit der Großh. Regierung auch noch mündlich zu erörtern. Diese Besprechung hat stattgefunden und ist hieraus hervorzuheben, daß die in Folge des Vorhabens der Reichsregierung von unserer Seite aufgegriffene Gelegenheit als eine sehr günstige erscheint, da durch Ausführung des Projektes unsere Betriebserhältnisse auf diesem Bahnhofe eine bedeutende Verbesserung erfahren; insbesondere wird dadurch auch die Betriebssicherheit wesentlich erhöht werden. Nach den Mittheilungen der Regierung hat die Reichsverwaltung den ihr ursprüngliches Projekt abändernden Vorschlägen der Großh. Eisenbahnverwaltung nachgegeben; auch hat der Reichstag die für dieses Bauunternehmen vorgesehenen Reichsmittel bereits genehmigt.

Hiernach kam die Budgetkommission zum einmüthigen Beschlusse, daß gegen dieses Vorhaben der Großh. Regierung keine weiteren Einwände zu erheben seien.

Antrag: Genehmigung.

§ 11. Verlegung der Murgthalbahn bei Hörden.

52 000 *M.*

Die Kommission stellte an die Großh. Regierung die Anfrage, ob bei Gelegenheit dieser Verlegung des Bahnkörpers dem Wunsche der Gemeinde Ottenau um Erstellung einer Haltestelle entsprochen werden könne.

Die Rückäußerung der Großh. Regierung lautet:

„Der Wortlaut im (gedruckten) Spezial-Budget 1902/3 unter § 11 ist nicht ganz zutreffend, indem es sich nicht um eine Verlegung, sondern nur um eine geringfügige Verschiebung des Murgthalbahngleises unterhalb der Station Hörden handelt, um die daselbst zwischen Murgfluß und Bahn befindliche enge Landstraße auf das zur Begegnung zweier Fuhrwerke erforderliche Maß verbreitern zu können. Die Verhältnisse in der Anlage der Bahn nach Höhenlage und Richtung bleiben im allgemeinen unverändert bestehen, so daß durch die geplante Gleisverschiebung die Erstellung einer Haltestelle bei Ottenau nicht berührt wird.“

Die Kommission hat von dieser Mitteilung Kenntniß genommen.

Antrag: Genehmigung.

§ 12. Gengenbach—Hausach, zweites Gleis, I. Rate.

500 000 M.

Hier wünschte die Kommission zu wissen, wie hoch sich der Gesamtaufwand für diese Gleisanlage beläuft.

Die Mitteilung der Großh. Regierung lautet:

„Die Kosten für die Ausführung des zweiten Gleises auf der 23,7 km. langen Strecke Gengenbach—Hausach sind auf 3 270 000 M. oder auf 138 000 M. für das km. veranschlagt.“

Der Aufwand vertheilt sich auf die einzelnen Bautitel wie folgt:

I. Grunderwerb	283 000 M.
II. Erdarbeiten	740 000 "
III. Einfriedigungen	29 000 "
IV. Wegübergänge	442 000 "
V. Durchlässe und Brücken	220 000 "
VI. Oberbau	1 200 000 "
VIII. Signale	1 000 "
IX. Stationen	12 000 "
XI. Außerordentliche Anlagen	52 000 "
XIV. Insgemein mit 10 %	291 000 "
	zusammen 3 270 000 M.

Der verhältnißmäßig hohe Aufwand bei den Titeln I, II, IV und XI ist dadurch veranlaßt, daß gleichzeitig mit der Ausführung des zweiten Gleises eine größere Anzahl betriebsgefährlicher Straßen- und Wegübergänge in Schienenhöhe beseitigt werden soll. Um für die Ueber- und Unterführungen die erforderlichen Durchfahrts Höhen zu gewinnen, sind theilweise Veränderungen in der Höhenlage und Richtung der Bahn vorzunehmen, die später nach Einführung des zweigleisigen Betriebs nur sehr schwer oder ohne einen sehr erheblichen Mehraufwand überhaupt nicht mehr ausführbar wären. Zugleich soll bei dieser Gelegenheit auch eine Verbesserung der Gefällsverhältnisse in der Weise herbeigeführt werden, daß auf der Strecke Offenburg—Hausach die Neigung von 1:200 an keiner Stelle mehr überschritten wird.

An Straßen- und Wegübergängen in Schienenhöhe sollen beseitigt werden:

Die Landstraßenübergänge bei km. 18,04, km. 19,7, km. 20,2, km. 20,8, km. 22,85, km. 23,73, km. 26,72 und km. 28,05, zusammen	8 Stück.
Die Wegübergänge zwischen km. 9,5 und km. 10	3 Stück
bei km. 17,8, km. 22,72, km. 23,82	3 "
und zwischen km. 28,3 und km 29,4	4 "
	zusammen 10 "
im Ganzen Uebergänge in Schienenhöhe	18 Stück."

Die Kommission hält diese Mittheilungen der Großh. Regierung im Hinblick auf die oben unter E der allgemeinen Fragen (Seite 10) niedergelegten eingehenden Darlegungen über den Werth und die Bedeutung der Wegüberführungen, welche gerade bei dieser Baustraße in großer Anzahl vorhanden sind, für völlig befriedigend.

Antrag: Genehmigung.

§ 13. Murg—Kleinlaufenburg, Vorarbeiten für den Bau des zweiten Gleises.

304 000 M.

Die Kommission wünschte Auskunft darüber, weshalb nicht schon bei der in Aussicht genommenen Verstärkung des bestehenden Gleises, bei welchem Anlaß die für den Umbau eintretenden Schwierigkeiten voraussehen waren, die gleichzeitige Anlage des zweiten Gleises erwogen wurde, und warum sodann die Kosten für diese nicht unerheblichen Ergänzungsbauten vorläufig auf den Betriebsetat, statt gleich auf den Bauetat, übernommen wurden.

Die Antwort der Großh. Regierung hierauf lautet:

„Wenn an Stelle des Gleisumbaus einzelner Strecken zwischen Basel und Singen die Anlage des zweiten Gleises unter Befassung des vorhandenen Gleises, also die Herstellung der zweigleisigen Bahn hätte durchgeführt werden wollen, so hätten nicht diejenigen kurzen und wegen ihrer baulich mangelhaften Beschaffenheit der Auswechslung bedürftigen Strecken, sondern größere zusammenhängende Abtheilungen, wie Basel—Waldshut, Waldshut—Beringen zc. zc. in Betracht gezogen werden müssen, weil es unthunlich ist, den Betrieb mit Unterbrechungen zwischen zwei Stationen eingeleisig, zwischen den zwei nächsten zweigleisig u. s. f. zu führen. Das zweite Gleis wäre alsdann zwar vorhanden, das bestehende jedoch noch nicht umgebaut gewesen; man hätte also das weniger Dringende über das Bedürfnis hinaus vollzogen und das Nothwendige damit zurückgestellt. Auf den nunmehr umgebauten und auf der zum Umbau vorgesehenen Strecke Murg—Kleinlaufenburg (bestehendes Gleis) bedürften die Bettung, der Oberbau und ein Theil der eisernen Brücken der Erneuerung und Verstärkung.

Genau die gleichen Arbeiten waren für die Herstellung des neuen Gleises auf der zweiten im Unterbau nahezu fertigen, bis jetzt aber unbenützten Hälfte des Bahnkörpers erforderlich, so daß bei läufig der gleiche Kostenaufwand erwächst, einerlei, ob das bestehende Gleis sammt Bettung unmittelbar ausgewechselt, oder ob ein neues Gleis neben dem bestehenden gelegt und letzteres sodann beseitigt wird. Der letztere Arbeitsvorgang wurde gewählt, weil die Ausführung einfacher, zweckentsprechender, pünktlicher und ganz unabhängig von dem Verkehr auf dem bestehenden Gleis bewerkstelligt werden kann. Die Berechnung des Kostenaufwandes auf Betriebsetat erscheint daher auch gerechtfertigt, da es sich lediglich um den Ersatz vorhandener abgenutzter Gegenstände und Stoffe, nicht aber um eine Neuanlage handelte. Ebenso gerechtfertigt erscheint es aber auch, den Bauaufwand des zweiten Gleises, der bei eintretendem Bedürfnis auf dem Bahnkörper des bisherigen und nunmehr abgebrochenen (bei Murg—Kleinlaufenburg abzubrechenden) Gleises zu vollziehen ist, als eines vollständigen Neubaus (Herstellung der zweigleisigen Bahn) auf Bauetat zu verrechnen.

Der bei der Anlage des Gleises auf der zweiten Hälfte des Bahnkörpers erwachsene und noch weiter entstehende verhältnißmäßig geringe Mehraufwand gegenüber den Kosten für den unmittelbaren Gleisumbau ist ebenfalls zu Lasten des Bauetats zu nehmen.“

Die Kommission hat von diesen eingehenden Darlegungen der Großh. Regierung Kenntniß genommen.

Antrag: Genehmigung.

Titel III. Stationen.

§ 14. Mannheim, Centralgüterbahnhof, Vergrößerung der Güterhallenanlagen.

260 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 15. Mannheim, Erbauung von 4 Arbeiterwohnhäusern auf der Neckarstraße und eines Beamtenwohnhauses im Zentralgüterbahnhof.

301 500 M.

Die Kommission ersuchte die Großh. Regierung um Mittheilung der Pläne und Kostenvoranschläge für diese Bauten und erhielt die Antwort, daß spezielle Pläne und Voranschläge für diese Gebäude noch nicht aufgestellt, diese Bauten aber die gleichen seien, wie die in der früheren Budgetperiode hergestellten, weshalb sie die Pläne und Kostenvoranschläge der letzteren anschließe.

Die Budgetkommission will zwar gegen diese Anforderung keine Einwendung erheben, obgleich die Frage nicht unberechtigt erscheint, ob die Kostenvoranschläge angesichts der Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse seit dem letzten Landtag sich derzeit nicht etwas anders gestalten würden, spricht aber die Erwartung aus, daß in Zukunft für so namhafte Bauherstellungen jeweils besondere Kostenvoranschläge aufgestellt werden.

Antrag: Genehmigung.

§ 16. Mannheim—Neckarhafen, Beschaffung einer elektrisch betriebenen Schiebebühne und zweier Strahnen.

96 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 17. Mannheim, Rangirbahnhof II — III. Rate —.

5 000 000 M.

Die Kommission hat von der Großh. Regierung den Lageplan und Kostenvoranschlag erhoben und zugleich den Wunsch ausgesprochen, zu wissen, ob das derzeitige Bauprogramm erst nach der Ausarbeitung des Projektes der Schiffbarmachung des Oberrheins oder schon vorher aufgestellt wurde und ob durch die Ausführung des letzteren Projektes eine Modifikation bezw. Beschränkung des Rangirbahnhofprojektes zu erwarten sei. Die Antwort der Großh. Regierung auf diese Anfrage lautet:

„Eine Projektskizze und die zugehörige Beschreibung sowie 2 Lagepläne und die Kostenanschläge über den projektierten neuen Rangirbahnhof sind abgeschlossen.

Das Bauprogramm für den neuen Bahnhof ist zu einer Zeit aufgestellt worden, wo das Projekt der Schiffbarmachung des Oberrheins schon bekannt war. Es liegt kein Anlaß vor, wegen dieses Projektes eine Aenderung bezw. Einschränkung des Rangirbahnhofprojektes eintreten zu lassen. Die Größe des Rangirbahnhofes wird durch den gesammten Eisenbahnverkehr Mannheims bedingt, der nur zu einem Theil (etwa 1/3) von dem Wasserumschlagsverkehr stammt, während der andere Verkehr von dem umfangreichen mit der Bahn ankommenden und abgehenden Ortsverkehr von Mannheim sowie dem bedeutenden Uebergangsverkehr zwischen den 5 in Mannheim zusammentreffenden Bahnlinien herrührt.

Der Gesamtverkehr im Rangirbahnhof Mannheim wird daher auch keine Einbuße erleiden und voraussichtlich sogar noch zunehmen, wenn auch im Wasserumschlag ein Stillstand oder gar, was aber zu bezweifeln sein dürfte, ein Rückgang eintreten sollte, weil die übrigen Verkehrsbeziehungen unabhängig von dem Wasserverkehr sind und darin eine fortgesetzte Zunahme zu erwarten ist, sobald die Industrie den Rückschlag wieder überwunden hat und das Wachstum von Mannheim als Industriestadt, wie zu erwarten ist, Stand hält.

Die jetzigen Anlagen des Rangirbahnhofes reichen für den gegenwärtigen Verkehr nur noch aus, weil schon eine Hilfsrangirgruppe im Gebiet des neuen Rangirbahnhofes erstellt ist, die alten Anlagen wären dafür schon nicht mehr ausreichend; für den Verkehr im Winter 1899/1900 waren dieselben ganz ungenügend und haben zu wochenlangen Verkehrsstörungen Veranlassung gegeben. Die Herstellung des neuen Rangirbahnhofes in vollem Umfange ist dringend nöthig, nicht nur um den Verkehr bei weiterer Zunahme desselben noch bewältigen zu können, sondern auch um das Ordnen der Züge besser als jetzt nach Richtungen und getrennt nach Unterwegs- und Durchgangszügen so vornehmen zu können, wie es zur Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Beschleunigung des Güterverkehrs und des Wagenumschlages erwünscht und nöthig ist. Die große Anzahl der Gleise in den einzelnen Gleisgruppen läßt diese erwünschte getrennte Ordnung der Züge zu."

Dem Lageplan für diesen Rangirbahnhof ist eine Erläuterung angeschlossen, aus welcher das Nachstehende hier Platz finden soll. Der neue Bahnhof sei östlich vom alten entlang der Hauptbahn nach Heidelberg projektirt. Er erhalte eine Länge von beiläufig 5 Kilometer, so daß er sich über die Haltestelle Seckenheim hinaus bis in die Nähe des Bahnhofes Friedrichsfeld erstrecke. Der Bahnhof erhalte im Ganzen eine westöstliche Richtung. Von Westen münden in denselben ein die Züge aus dem Centralgüterbahnhof und den Hafenanlagen, jene der Pfalz, die Züge von den Stationen und Häfen Neckarau und Rheinau und die Züge der preußisch-hessischen Staatsbahn einschließlich jener aus dem Indusriehafen. Von Osten werden in den Bahnhof einmünden die Züge der badischen Hauptbahn über Heidelberg, die Züge der Odenwald- und Jagstthalbahn, jene der Main-Neckarbahn und solche der Rheinthalbahn. Der Bahnhof erhalte, wie der alte zwei Hauptrangirgruppen A und E, in denen unabhängig von einander die Rangirgeschäfte vorgenommen werden könnten. Die Gruppe A umfasse 27 Gleise in einer Länge von 540 bis 740 Meter, die Gruppe E 22 Gleise, die eine Länge von 500 bis 900 Meter hätten. Ueberdem würden noch zwei besondere Rangirgruppen für den Umladedienst und die Wagendesinfektion errichtet.

Sodann sei die Erstellung einer großen gemeinschaftlichen Lokomotivstation auf der Westseite des Bahnhofes mit einem Lokomotivschuppen, der nach seinem vollständigen Ausbau 80 Lokomotiven aufnehmen könne, mit zwei großen Drehscheiben und den nöthigen Einrichtungen für's Wasserfassen und Kohleneinnehmen vorgesehen. Die nöthigen Bureauräumlichkeiten für die Bahnbeamten des Rangirbahnhofes sowie die Aufenthaltsräume für das Zugpersonal und die Arbeiter würden in einfach gehaltenen Gebäulichkeiten im Bahnhofs selbst, die Uebernachtlokale für's Fahrpersonal aber in der Nähe der Lokomotivstation in massiven Gebäuden, aber außerhalb des Bahnhofgebietes, untergebracht werden.

Schließlich ist aus der Erläuterung noch hervorzuheben, daß die Leistungsfähigkeit des neuen Rangirbahnhofes auf die Verarbeitung von 8000 Wagen täglich zu veranschlagen sei, wobei angenommen sei, daß zum Ablaufenlassen eines Zuges von 60 Wagen in den Hauptgruppen A und E 20 Minuten Zeit erforderlich seien, und daß das Ablaufenlassen dort ununterbrochen fortgehe. In dem neuen Bahnhof könne der doppelte Verkehr, der sich gegenwärtig in den verkehrsrreichsten Zeiten in dem bestehenden Bahnhof abwickelt und sich etwa auf 4000 Wagen täglich belaufe, bewältigt werden.

Es sei demnach auf eine sehr große Zunahme des Verkehrs Rücksicht genommen, aber trotzdem eine weitere Vergrößerung des Bahnhofes bei noch mehr zunehmendem Verkehr nicht ganz außer Acht gelassen worden; das Projekt sehe für diesen Fall den Ankauf weiteren Geländes in dem Umfange vor, daß noch eine weitere Rangirgruppe ähnlich der Gruppe A zur Ausführung gelangen könne.

Aus dem detaillirten Kostenvoranschlag sei der Kostenschlag für den Geländeerwerb mit 6 343 000 *M.* besonders hervorgehoben, während die Gesamtkosten nunmehr auf 17 980 000 *M.* berechnet sind.

Die Budgetkommission hat sowohl von den Darlegungen der Großh. Regierung, wie von den Erläuterungen über das Projekt Kenntniß genommen und ist nach stattgehabter Berathung zu dem Ergebniß gekommen, daß das Vorgehen der Großh. Eisenbahnverwaltung in dieser wichtigen Stationsanlage und insbesondere auch die vorgesehene Erwerbung des Geländes für eine spätere Ausdehnung dieses Rangirbahnhofes zu billigen sei.

Antrag: Genehmigung der Ratenanforderung.

§ 18. Mannheim, Indusriehafen, III. Rate.

492 000 *M.*

Der voraussichtliche Gesamtaufwand war im Budget 1898/99 auf 950 000 *M.*, im Budget 1900/01 auf 1 100 000 *M.* berechnet. Da bereits 1 267 000 *M.* inclusive des Administrativcredits vom 14. Sept. 1901 budgetmäßig angefordert sind, so stellen sich die Gesamtkosten der Eisenbahnbauverwaltung für dieses Unternehmen mit der nunmehrigen Budgetanforderung auf 1 759 000 *M.* Nach einer der Budgetkommission anlässlich der mündlichen Erörterung einer Reihe von Eisenbahnbauangelegenheiten mit der Großh.

Regierung von letzterer gewordenen Auskunftsertheilung ist der Gesamtaufwand deshalb so angewachsen, weil inzwischen der Ausbau des Industriehafens einen rascheren Verlauf genommen hat, als ursprünglich angenommen wurde. Die jetzige Erweiterung der Gesamtanforderung rühre davon her, daß nunmehr auch der Ausbau des Westufers in Angriff genommen worden sei. Einer von der Budgetkommission bei diesem Anlaß gemachten Anregung, der Uebersichtlichkeit halber die jetzige Budgetanforderung als IV. Rate zu bezeichnen, hat die Großh. Regierung zugestimmt. Gegen die Anforderung selbst erhebt die Kommission nach der obigen Auskunftsertheilung keinerlei Bedenken.

Antrag: Genehmigung der angeforderten Budgetsumme als IV. Rate.

§ 19. Mannheim, Industriehafen, h. 1: badischer Anteil an den Gleis- und Stellwerksanlagen des Bahnhofes Käserthal.

56 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 20. Seidelberg, Dienstwohngebäude.

75 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 21. Seidelberg, Lokomotivspeisungseinrichtung.

95 600 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 22. Neckargemünd, Herstellung einer Wegüberführung.

130 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 23. Steinsfurth, Bahnhofserweiterung.

55 000 M.

Zu dieser Budgetanforderung stellte die Kommission die Anfrage, warum diese Bahnhofserweiterungsbauten erst jetzt nach Fertigstellung der neuen Bahnlinie Steinsfurth—Eppingen erfolgten.

Die Rückäußerung der Großh. Regierung lautet:

„Die geplante Gleiserweiterung ist keine Folge der Erbauung der Linie Eppingen—Steinsfurth, für die auf dem Bahnhof Steinsfurth nur ein weiteres Anfahrts- und ein Abstellgleis nebst den zugehörigen Weichenverbindungen hergestellt wurde. Dagegen machte sich auf diesem Bahnhofs schon längst das Bedürfniß geltend, die äußerst beschränkten und unzureichenden Anlagen für den Stückgut- und Freiladeverkehr zu erweitern. Für die Verladung von Schotter besteht ein Nothgleis, das die Betriebssicherheit auf dem Jagtsfelder Hauptgleis zu beeinträchtigen vermag und daher beseitigt werden muß. Zur Entscheidung der Frage, in welcher Ausdehnung die Anlagen für den Güterverkehr in Steinsfurth herzustellen seien, wurde für zweckmäßig erachtet, die Entwicklung dieses Verkehrs nach Inbetriebnahme der Eppinger Linie abzuwarten. Nachdem nunmehr hinreichende Anhaltspunkte hierüber gewonnen sind, wurde ein Entwurf festgestellt, für dessen Ausführung die Mittel im Baubudget angefordert werden.“

Die Kommission hat von diesen Erläuterungen Kenntniß genommen.

Antrag: Genehmigung.

§ 24. Eberbach, Dienstgebäude für den Bahnbauinspektor.

99 000 M.

Die Kommission hat die Pläne und Kostenvoranschläge eingesehen und dagegen nichts einzuwenden.

Antrag: Genehmigung.

§ 25. Mosbach, Bahnhofsweiterung.

702 000 *M.*

Die Kommission hat die Großh. Regierung um Mittheilung des Lageplanes und der detaillirten Kostenvoranschläge ersucht und ist derselben hierauf die nachfolgende Rückäußerung zugegangen:

„Lageplan ist angeschlossen.

Der Kostenvoranschlag über die Erweiterung der Station Mosbach, der für die Budgetanforderung von 702 000 *M.* maßgebend war, ist auf Grund des beiliegenden Planes A aufgestellt.

Der Kostenaufwand vertheilt sich auf die einzelnen Bautitel wie folgt:

I. Grunderwerb	—	<i>M.</i>
II. Erdarbeiten	131 000	„
IV. Wegübergänge	110 000	„
VII. Oberbau		
Gleisanlagen	227 000	<i>M.</i>
Stellwerksanlagen	36 000	„
	<hr/>	
	263 000	<i>M.</i>
VIII. Signale	3 300	<i>M.</i>
IX. Stationen	160 700	„
XIV. Insgemein	34 000	„
	<hr/>	
	zusammen 702 000	<i>M.</i>

Für den Grunderwerb ist kein Betrag eingesetzt, weil derselbe aus frühern auf § 23 des Betriebsetats bewilligten Mitteln bestritten wird.

Bei der nähern Bearbeitung des Entwurfs, in die inzwischen eingetreten worden ist, ergaben sich jedoch Zweifel, ob die geplante Anlage nicht in verschiedenen Beziehungen auch mit Rücksicht auf den Anschluß der Mudauer Bahn noch Verbesserungen erfahren könnte. Es wurde daher noch ein zweiter Plan — B — ausgearbeitet, bei welchem die Anlagen für den Güterverkehr auf die Stadtseite verlegt, der Straßenübergang in Schienenhöhe am oberen Stationsende, der sich in der Folge als sehr störend erweisen dürfte, durch eine Unterführung ersetzt, dagegen die am unteren Stationsende geplante Straßenunterführung aufgegeben und die nach Neckarelz führende Landstraße auf die Südseite der Bahn verlegt wird. Eine Entscheidung darüber, welche der beiden Lösungen den Vorzug verdient, läßt sich erst treffen, wenn der zweite Entwurf noch eingehender bearbeitet und der bezügliche Kostenaufwand berechnet ist, was bis jetzt noch nicht möglich war.

Es würde sich indessen empfehlen, unter diesen Umständen statt des in das Budget eingesetzten Gesamtbetrages von 702 000 *M.* einstweilen nur eine erste Rate in der Höhe von etwa 200 000 *M.* einzusetzen, da bei jedem der beiden Entwürfe die Bearbeitung der Baupläne noch eine längere Zeit beanspruchen wird und die Bauarbeiten in der laufenden Budgetperiode jedenfalls nicht zu Ende geführt werden können.“

Während der Kommission mit diesem Schreiben nur der Lageplan A zugekommen war, ist derselben nachträglich auch noch der in obiger Darlegung erwähnte Plan B übergeben worden, der eine vollständige Verlegung der Bahnhofsanlage vorsieht. Die Budgetkommission hat von diesen Mittheilungen der Großh. Regierung und den beiden Plänen Kenntniß genommen, konnte aber in Anbetracht des Umstandes, daß zum letzteren Plane ein Kostenvoranschlag noch nicht vorhanden ist, ihre budgetrechtlichen Bedenken wegen Genehmigung einer Ratenforderung von 200 000 *M.* für ein theilweise noch völlig in der Schwebe stehendes Projekt nicht überwinden. Nach einer dieserhalb mit der Großh. Regierung nachträglich gepflogenen eingehenden mündlichen Erörterung, worin diese Bedenken der Kommission eine gebührende Würdigung der Großh. Regierung gefunden haben, fand eine Verständigung dahin statt, daß, da eine Beschlußfassung in diesem Stadium nicht möglich ist, die Kommission die Absetzung der ganzen Budgetanforderung bei der Kammer beantragen solle, während die Großh. Regierung, in der Erwartung, daß noch während dieses Landtags eine endgültige Entscheidung der technischen

Behörde über die Wahl des Projektes möglich sein wird, die nöthigen Mittel für das auszuführende Projekt in einem Budget-Nachtrag anzufordern sich bereit erklärt hat.

Antrag: Abjehen der Budgetanforderung von 702 000 M.

§ 26. Sedlach, Bahnhofserweiterung.

74 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 27. Königshofen, Bahnhofserweiterung.

70 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 28. Landa, Herstellung von Dienstwohnungen.

87 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 29. Kirchheim b. S., Bahnhofserweiterung.

92 000 M.

Die Kommission ersuchte die Großh. Regierung um Detaillirung der angeforderten Budgetposition. Dieselbe lautet wie folgt:

Grunderwerb	26 100 M.
Erdarbeiten	9 900 "
Maurer- und Steinhauerarbeiten	2 700 "
Begarbeiten	25 400 "
Gleisarbeiten	8 790 "
Oberbaumaterial	13 300 "
Brückenwaage	2 000 "
Verschiedenes	3 810 "
zusammen	<u>92 000 M.</u>

Antrag: Genehmigung.

§ 30. St. Ilgen, Straßenüberführung.

220 000 M.

Die Kommission hat die Großh. Regierung um Vorlage des Planes und Kostenvoranschlags ersucht. Daraufhin ist derselben die nachfolgende Mittheilung zugegangen:

„Auf die Anforderung für die Herstellung einer Straßenüberführung in St. Ilgen wird zu Gunsten der dringlicheren Herstellung einer solchen in Kirchheim, wofür die Mittel im Nachtrag zum Eisenbahnbudget in Anforderung gebracht werden, verzichtet.“

Die Kommission ist mit diesem Vorhaben der Großh. Regierung einverstanden und stellt dementsprechenden Antrag an das hohe Haus, womit zugleich die Gesamtanforderung im Eisenbahnbauetat um die nämliche Summe gekürzt wird.

Antrag: Abjehung des angeforderten Budgetsazes von 220 000 M.

§ 31. Roth-Malsch, Erweiterung der Gleis-, Lade- und Bahnsteiganlagen.

175 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 32. **Abstadt, Güterbahnhof.**114 300 *M.*

Die Budgetkommission hat Plan und Kostenvoranschlag für diese Bahnhofsanlage eingesehen und hat gegen dieselben keine Einwendung zu erheben.

Antrag: Genehmigung.

§ 33. **Bruchsal, Lokomotivspeisung.**57 000 *M.*

Antrag: Genehmigung.

§ 34. **Bretten, Ausziehgleis.**70 000 *M.*

Antrag: Genehmigung.

§ 35. **Durlach, Bahnhofumbau, II. Rate.**1 000 000 *M.*

Anlässlich der Berathung dieser Budgetanforderung stellte die Kommission die Anfrage, ob die bisherigen Pläne etwa geändert wurden, und bis wann diese Bauarbeiten beginnen und zur Ausführung gelangen sollen. Die Antwort der Großh. Regierung lautet:

„Eine Aenderung der bisherigen Pläne zum Umbau des Bahnhofs Durlach wurde nur insoweit vorgenommen, als die Bearbeitung des Entwurfes im Einzelnen Anlaß hiezu gab. Dies war namentlich bezüglich der Höhenlage der Gleise der Fall, worüber mehrere vergleichende Entwürfe und Kostenvoranschläge bearbeitet wurden.

Daneben fanden langwierige Verhandlungen mit dem Gemeinderath in Durlach über die Abtretung des in großem Umfang zur Bahnanlage erforderlichen gemeindeeigenen Geländes und über die Uebernahme des Gebietes des alten Bahnhofs durch die Gemeinde sowie damit verbunden über die Wahl der Lage des neuen Aufnahmsgebäudes statt, die vor Kurzem zum Abschluß gelangten. Gegenwärtig wird das zur Bahn erforderliche Gelände vermessen, worauf die noch übrigen Grunderwerbsverhandlungen und darnach das Enteignungsverfahren zum Vollzuge gelangen. Gleichzeitig wird mit Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues wegen der erforderlichen Aenderungen an Landstraßen und an der Pfinz ins Benehmen getreten. Voraussichtlich wird darnach mit der Bauausführung im Spätsommer d. J. begonnen werden können.“

Die Kommission hat von diesen Mittheilungen Kenntniß genommen. Der Gesamtanschlag dieses Bahnumbaues beträgt 3 720 000 *M.*, wovon schon eine erste Rate mit 1 200 000 *M.* im letzten Budget angefordert und genehmigt wurde.

Antrag: Genehmigung.

§ 36. **Pforzheim, Bahnhofserweiterung, II. Rate.**1 540 000 *M.*

Die Kommission stellte anlässlich der Berathung dieser Anforderung die Anfrage, ob die bisherigen Pläne etwa geändert wurden, und bis wann diese Bauarbeiten beginnen und zur Ausführung gelangen sollen. Die Großh. Regierung antwortete hierauf wie folgt:

„Ueber die durch die Bahnhofserweiterung bedingten Aenderungen an Straßen und Wegen ist nach langwierigen Verhandlungen mit dem Stadtrath in Pforzheim mit Ausnahme der Herstellung einer schienenfreien Verbindung an Stelle des Brettener Straßenüberganges in Schienenhöhe Einigung erzielt worden. Auch hat die württembergische Eisenbahnverwaltung den in Aussicht genommenen Aenderungen und Erweiterungen ihres Personenbahnhofs die Zustimmung ertheilt. Die bisherigen Pläne haben eine Aenderung nur durch eine geringe Erweiterung des Freiladebahnhofs in nördlicher Richtung erfahren,

die mit Rücksicht auf ein von der Stadt Pforzheim an dieser Stelle in Aussicht genommenes Anschlußgleis und auf die das Bahngebiet daselbst begrenzende künftige Hohenzollernstraße geboten erschien. Auf Grund des im Einzelnen bearbeiteten Entwurfes wurde die Geländevermessung vollzogen und mit den Grundbesitzern verhandelt, so daß die Einleitung des Enteignungsverfahrens unmittelbar bevorsteht. Die Arbeiten für die bahnseitig auszuführenden Bauten an städtischen Straßen zur Unter- oder Ueberführung derselben werden demnächst in Angriff genommen, nachdem dieselben ausgeschrieben waren und das Verdingungsergebniß nunmehr vorliegt."

Die Kommission hat diese Mittheilungen zur Kenntniß genommen.

Der Gesamtaufwand für diese Bahnhöferweiterung beträgt nach den Erläuterungen zum Budgetnachtrag für 1900/1 3 540 000 M, wozu noch für elektrische Beleuchtung 450 000 M und für den Umbau der Stellwerksanlage 210 000 M kommen, so daß sich der Gesamtaufwand auf 4 200 000 M belaufen wird.

Im letzten Budgetnachtrag war eine I. Rate mit 1 000 000 M angefordert, welche genehmigt wurde.
Antrag: Genehmigung.

§ 37. Mühlacker, Gleisänderung.

69 000 M.

Es wurde von der Kommission die Frage aufgeworfen, warum bei der im letzten Landtag erfolgten Anforderung von 94 500 M für die Erbauung eines neuen Maschinenhauses die dadurch bedingte Gleisänderung, für welche erst jetzt eine Anforderung eingestellt ist, nicht gleich im Voranschlag mitberücksichtigt wurde. Auf eine an die Großh. Regierung hierwegen gerichtete Anfrage ist der Kommission die nachstehende Antwort zugegangen:

"Der im Jahr 1899 aufgestellte und der Anforderung unter § 19 des Eisenbahnbaubudgets 1900 und 1901 zu Grunde gelegte Entwurf über den Lokomotivschuppen mußte nachträglich eine Aenderung erfahren, nachdem es sich als zweckmäßig erwiesen hatte, an Stelle des runden den rechteckigen Gebäudegrundriß zu wählen. Damit änderten sich auch die Gleisanlagen und Weichenverbindungen, die in dem früheren Entwurf vorgesehen und ohne Oberbaumaterial zu 6500 M voranschlagt waren und für die die württembergische Verwaltung gewisse Forderungen stellte. Ferner machte sich das Bedürfniß an weiteren Abstellgleisen geltend, die im ersten Entwurf nicht enthalten waren, dagegen beim zweiten berücksichtigt wurden. Die Anforderung im Baubudget 1902 und 1903 setzt sich zusammen, wie folgt:

Gründerwerb	1 520 M
Erdb- und Böschungsarbeiten	9 340 "
Gleisarbeiten (Mehr gegen früher)	11 900 "
Oberbaumaterialien	34 000 "
Wasser- und Kohlenstation	9 669 "
Verschiedenes	2 571 "
zusammen	69 000 M.

Außerdem hat sich als nothwendig erwiesen, die Zahl der Stände im Lokomotivschuppen von 6 auf 8 zu erhöhen, wofür im Nachtragsbudget die Summe von 20 000 M angefordert wird."

Die Budgetkommission hat von diesen Erläuterungen Kenntniß genommen und hat gegen die Anforderung keine weiteren Einwendungen.

Antrag: Genehmigung.

§ 38. Karlsruhe, Verlegung des Personenbahnhofs, II. Rate.

8 000 000 M.

Aus den Erläuterungen zum Budget geht hervor, daß die von der Großh. Regierung unter diesem Titel gestellte Budgetanforderung mit Bezug auf die Beschlußfassung des letzten Landtags über diese Bauangelegenheit begründet wird. Die damals bewilligte I. Rate von 1 000 000 M sei inzwischen im Lauf der Budgetperiode

1900,01 zum Ankauf eines Theiles des Geländes zur Verwendung gelangt, auch seien von der Generaldirektion genauere Pläne über die Ausführung eines neuen Hochbahnhofes beim Lautersee bearbeitet worden. Man beabsichtige, den neuen Bahnhof zunächst nur in dem Umfang zu erstellen, daß der auf dem letzten Landtag bezeichnete reine Bauaufwand von 14 564 000 *M.* nicht überschritten wird. Es sei aber noch ein erweiterter Plan, ein Zukunftsprojekt, bearbeitet, das die Möglichkeit gewähre, spätere Erweiterungen allmählich nach dem jeweils auftretenden Bedürfniß und den finanziellen Verhältnissen zur Durchführung zu bringen. Das letztere Projekt sei befähigt, bezüglich seiner Ausdehnung auch bei der denkbar größten Zunahme des Verkehrs allen Anforderungen auf absehbare Zeit vollkommen zu genügen. Um späteren Spekulationen, die unansprechlich wären, im Interesse der Eisenbahnkasse wirkungsvoll zu begegnen, sei es aber rathsam, nicht nur das Gelände für die jetzt ins Auge gefaßte Anlage, sondern auch jenes für die zukünftige Erweiterungsanlage schon jetzt zu erwerben. Zum Ankauf des Geländes der zunächst geplanten Anlage würde der dem letzten Landtag namhaft gemachte Betrag, wenn auch nicht vollkommen, so doch annähernd ausreichen. Die Kosten für die Erwerbung des ganzen Gebiets seien jetzt auf 8 976 000 *M.* berechnet, wovon ein Theil auf die inzwischen eingetretene Steigerung der Liegenschaftspreise, der übrige Theil auf die erweiterte Fläche entfalle, und sei die Mehranforderung in der Hauptsache eine Vorauslage, die sich reichlich lohnen werde und allein die Möglichkeit biete, den Bahnhof jederzeit nach Bedarf auszuweiten. Nach Beendigung des Bahnhofbaues würde ein großer Theil des Geländeaufwandes durch den Erlös aus den entbehrlich werdenden Flächen der jetzigen Bahnhofsanlagen wieder ausgeglichen. Für die Fortsetzung des Geländeerwerbes und zur Einleitung der Bauarbeiten in der laufenden Budgetperiode würden als II. Rate 8 000 000 *M.* angefordert.

Noch ehe die Budgetkommission zur Verathung dieser Bauanforderung gelangte, sind dem hohen Hause aus der Einwohnerschaft der Stadt Karlsruhe **vier Petitionen** zugegangen.

Die Abdrücke aller vier Bittgesuche befinden sich in den Händen der Herren Abgeordneten, so daß von einer vollständigen Wiedergabe derselben hier abgesehen werden kann und solche nur im Auszug hier besondere Erwähnung finden sollen.

Die erste eingelaufene Petition der Vorstände der Bürgervereine der Alt- und Oststadt, welcher die im Auftrage der Alt-, Ost- und Weststadt von O. Dessart verfaßte Broschüre „Die Karlsruher Bahnhoffrage“ angeschlossen ist, hebt unter Anderem hervor, daß der letztmalige Beschluß des Landtags über den Karlsruher Bahnhofumbau, mit dem die hohen Kammern der Abgeordneten zwar im Prinzip die Verlegung des Bahnhofes angenommen hätten, kein Definitivum sei; es stehe dieser Entschließung der Vorbehalt zur Seite, daß die endgiltige Entscheidung nach Vorlage der definitiven Pläne und Kostenvoranschläge auf dem späteren Landtag erfolgen soll. Die Entfernung der am Lautersee projektierten neuen Bahnhofsanlage von der Stadt gegenüber derjenigen des jetzigen Bahnhofes betrage über 1 700 m und sei diese Größe der Entfernung bei der letztmaligen Beschlußfassung der Kammer noch nicht bekannt gewesen. Es wird sodann auf den Schaden hingewiesen, welchen die Stadt bezw. deren Haupttheile und Einwohner durch die Verlegung des Bahnhofes an den Lautersee erleiden würden; hier ständen wohlverworbene Rechte in Frage und es sei bereits jetzt schon ein wirtschaftlicher Rückgang in den von der Bahnhofsverlegung bedrohten Stadttheilen bemerkbar. Auch sei seiner Zeit in Frankfurt a. M. die durch die Bahnhofsverlegung veranlaßte Werthverschiebung für einen großen Theil der Stadt verhängnißvoll gewesen; es könne der Rückgang der dem Bahnhofs entgegen gesetzten Stadttheile auf absehbare Zeit kaum gehoben werden. Ueberall, in Deutschland und im Auslande, erstrebe man in neuester Zeit die Erhaltung und Annäherung der Bahnhöfe nach der Mitte der Städte hin, um möglichste Erhaltung und Concentration des Verkehrs zu erlangen. Als Beispiele für diese neuerlichen Bestrebungen wird auf die Bahnhofsbauten in Hamburg, Berlin, Halle, Dresden, Hannover, Köln und Essen verwiesen; in Lübeck und Frankfurt a. M. habe man die neuen Bahnhofsanlagen nur so weit hinausgerückt, als solches absolut geboten war, auf 400 bezw. 570 m. Bezüglich der technischen Ausführung wird geltend gemacht, daß der für einen Neubahnhof an seiner jetzigen Stelle zur Verfügung stehende Raum denjenigen vieler anderen großen Städte, wo neue Bahnhofsanlagen gemacht wurden, weit aus übertriffe; es sei der Technik wohl möglich, die etwa einschlagenden Schwierigkeiten zu beheben

Die geplante Verlegung aus der Mitte der Stadt sei als die unglücklichste Lösung der Karlsruher Bahnhoffrage zu betrachten, der gegenüber das Ueberführungsprojekt unter allen Umständen, ja selbst die Belassung des dermaligen leidigen Zustandes, der ja durch Verbesserungen gemildert werden könne, vorzuziehen wäre. Was schließlich die Kostenfrage betrifft, wird behauptet, daß die Kosten des Verlegungsprojektes in Anbetracht der ungünstigen Terrainverhältnisse hinter dem Lauterberge diejenigen der Ausführung an dermaliger Stelle des Bahnhofes weit übersteigen würden. Aber auch wenn die Ausführung an der jetzigen Stelle einige Millionen Mehrkosten verursachen sollte, so können solche gegenüber der ungeheuren Verkehrserschwerung für die Stadt und das reisende Publikum, den großen Werthverschiebungen und dem unberechenbaren Schaden, welcher der Stadt in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung sowie dem größten Theil ihrer Geschäftsinhaber und Grundbesitzer durch die Verlegung hinter den Lautersee erwachse, kaum in Betracht kommen. Schließlich wird beantragt, dem Verlegungsprojekt überhaupt die Genehmigung zu versagen und nur einer Lösung mit Belassung des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle die Genehmigung zu ertheilen, oder, falls die definitive Abweisung der Vorlage noch nicht ausgesprochen werden wolle, wenigstens die Sache als noch nicht spruchreif zu erachten und demgemäß darauf hinzuwirken, daß eine nochmalige gründliche Prüfung, unter Beachtung einer Reihe in der Petition namhaft gemachter Gesichtspunkte, herbeigeführt werde.

Auf die dieser Petition angeschlossene Broschüre, die bezüglich der Art ihrer Ausführungen keineswegs als einwandfrei bezeichnet werden kann, soll hier nicht eingegangen werden.

Die zweite eingelaufene Petition der Vorstände der Bürgergesellschaft der Südstadt und des Bürgervereins der Südweststadt verfolgt die entgegengesetzte Tendenz und tritt für die Regierungsvorlage ein. Ohne die Einzelheiten derselben näher zu besprechen, sei hervorgehoben, daß diese Petenten die baldige Durchführung der geplanten Verlegung verfolgen, da jede Verzögerung die schwersten Gefahren und unabsehbare Verluste heraufbeschwören müßte. Auch weisen dieselben darauf hin, daß die von den Gegnern des Verlegungsprojektes geltend gemachte Behauptung, daß der neugeplante Bahnhof über 1700 m von der Stadt weiter entfernt läge, als unzutreffend zu bezeichnen sei, da diese Wegdifferenz thatsächlich nur etwa 1000 m betrage, und daß in der Verlegung des Bahnhofes eine nennenswerthe Verkehrserschwerung für das reisende Publikum, insbesondere auch im Hinblick auf den billigen Stadtverkehr mit der elektrischen Bahn, nicht erblickt werden könne. Sie ersuchen schließlich um unverminderte Bewilligung der von der Großh. Regierung gemachten Budgetanforderung von 8 000 000 M.

Die dritte Petition, von denselben Petenten eingereicht, wie die zweite Bittschrift, bildet eine Ergänzung der vorhergehenden und war durch Ausführungen der Petenten der ersten Petition veranlaßt; da dieselbe mit demselben Petition wie die vorhergehende schließt, so kann auf ein näheres Eingehen auf deren Inhalt hier verzichtet werden.

Die vierte Petition endlich ist wieder von den ersten Petenten ausgegangen und durch die Ausführungen der zweiten Petition hervorgerufen; indem die Petenten die verschiedenen Darlegungen der gegnerischen Petition zu wiederlegen suchen, kommen sie auf ihr erstes Petition zurück und stellen das weitere Ansuchen, insbesondere ein Preisanschreiben, durch welches im Interesse des Fiskus bei bester Ausführung des Bahnhofes Millionen erspart und durch Belassung des Bahnhofs in Folge des eintretenden intensiveren Verkehrs Millionen gewonnen werden könnten, herbeizuführen.

Auf eine alsbald nach dem Einlauf erfolgte Uebergabe der ersten Petition an die Großh. Regierung ist zu Händen des Vorsitzenden der Budgetkommission die nachstehende Rückäußerung des Herrn Ministers eingegangen:

„Guer Hochwohlgeboren beehre ich mich die mir mitgetheilte Petition über die Bahnhoffrage in Karlsruhe mit dem Anfügen ergebenst zurückzusenden, daß ich zu einer Aeußerung keinen Anlaß habe, da in der Eingabe keinerlei Gesichtspunkte enthalten sind, die nicht schon auf dem vorigen Landtag anlässlich der Berathung über die Bewilligung der I. Rate gründlich zur Erörterung gekommen wären oder in dem eingehenden Kommissionsbericht des Herrn Abgeordneten Pfeifferle ihre Würdigung gefunden hätten. Nur auf die folgenden neuen und unrichtigen Behauptungen möchte ich kurz hinweisen.“

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

weisen: Die Mehrentfernung des neuen Bahnhofes gegenüber des jetzigen beträgt nicht, wie angegeben, 1700 Meter, sondern nur etwa 1100 Meter von der Mitte der Stadt (Marktplatz). Auch die Behauptung, daß schon der Plan der Verlegung des hiesigen Bahnhofes eine Werthverminderung der Grundstücke der Ost- und Altstadt herbeigeführt und den Eigenthümern hinsichtlich der Aufnahme hypothekarischer Anlehen Schwierigkeiten gemacht habe, ist nach eingezogener Erkundigung der städtischen Behörde ganz unbegründet. Ferner sind die Ausführungen in der Eingabe über angebliche Nachtheile, die in der Stadt Frankfurt a. M. durch Verlegung des Bahnhofes entstanden sein sollen, nach Mittheilungen von zuständiger Seite durchaus unzutreffend.

Die Vertreter der Regierung werden im Uebrigen gerne bereit sein, bei Berathung der betreffenden Position des Baubudgets in der Budgetkommission über die Angelegenheit auf Wunsch weitere mündliche Auskunft zu ertheilen."

Die Budgetkommission hat nunmehr die Regierungsvorlage sammt den eingelaufenen Petitionen einer ersten Berathung unterzogen und zur Klarstellung aller hier in Betracht kommenden Verhältnisse zunächst beschlossen, die Großh. Regierung um Nachfolgendes zu ersuchen:

- a. Vorlage der Detailpläne und Kostenanschläge für das definitive Projekt des Personenbahnhofes am Lautersee, sowohl in dem zunächst in's Auge gefaßten, wie in dem für die Erwerbung vorgesehenen Umfang;
- b. Darstellung über die Geländeerwerbskosten für dieses Verlegungsprojekt, getrennt für das Gegenwarts- und das Zukunftsprojekt;
- c. Vorlage der vorhandenen Pläne und Kostenanschläge über das Projekt der Höherlegung des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle;
- d. Auskunftsertheilung darüber, ob im Hinweis auf die Behauptung der Petition vom 7. Dezember 1901, resp. deren Anlage, die Erstellung eines Nothbahnhofes im Falle der Höherlegung des Personenbahnhofes in seiner derzeitigen Lage unumgänglich notwendig sein würde;
- e. Vorlage der vorhandenen Pläne und Kostenberechnungen über das Projekt eines Umbaues der derzeitigen Personenbahnhofsanlage in der Niveaulage mit gleichzeitiger Ueberführung der vorhandenen Straßenübergänge.
- f. Vorlage einer Uebersichtskarte des Stadtgebietes mit der Einzeichnung der verschiedenen Bahnhofspunkte.

Auf ein diesbezügliches Schreiben an die Großh. Regierung ist zu Händen des Vorsitzenden der Budgetkommission folgende Zuschrift des Großh. Ministeriums eingelaufen:

„Euer Hochwohlgeboren beehren wir uns auf das gefällige Schreiben vom 10. vorigen Monats Monats unter Rückanschluß der mitgetheilten vier Petitionen, die Karlsruher Bahnhoffrage betreffend, im Anschluß die gewünschten, im beiliegenden Verzeichniß einzel aufgeführten Pläne und Kostenanschläge, sowie Erläuterungsberichte — gegen seinerzeitige gefällige Rückgabe — ergebenst zu übersenden.

Zu Ziffer d des dortigen Schreibens beehren wir uns zu bemerken:

Seit der Anfertigung des Entwurfes für die Hochlegung an Ort und Stelle nebst zugehörigen vorübergehenden Anlagen sind 6 Jahre verflossen, in deren Verlauf der Verkehr sich in ganz unerwarteter Weise entwickelt und in Folge davon die Betriebsanforderungen sich derart gesteigert haben, daß die damals gefertigten Entwürfe nicht mehr brauchbar sind.

Namentlich ist bei der erforderlichen Bahnsteiglänge von mindestens 250 m die angenommene Aneinanderreihung zweier Bahnsteige für überholende und zu überholende Züge — bei einer mit Rücksicht auf die nöthige Weichenverbindung erforderlichen Gesamtlänge von mindestens 570 m — nicht mehr durchführbar, da sie sowohl für die Abwicklung des Dienstes mit großen Unzuträglichkeiten, als auch für das reisende Publikum mit erheblichen Unbequemlichkeiten verknüpft wäre. Außerdem gestattet eine derartige Anlage zwar die Herstellung von Gepäckbahnsteigen für die Schnellzüge, nicht aber für die zu überholenden Personenzüge, für welche solche mit Rücksicht auf Beförderung der Post- und Eil-

gutstücke besonders wünschenswerth wären. Die Generaldirektion ist daher bei den neuen Entwürfen von einer derartigen Anlage ganz abgegangen, umsomehr als sie auch gegenüber getrennten Anfahrten von 250 m Länge bezüglich der Ausnützung der vorhandenen Anfahrten erheblich minderwerthig ist. Nun bleibt aber neben den bestehenden Personenzuggleisen, die als tiefliegendes Provisorium ungeschmäälert beibehalten werden müssen, selbst bei voller Ausnützung der ganzen bis zur Bahnhofstraße übrigen Fläche in dem zunächst herzustellenen hochliegenden Provisorium nur Raum für 6 Anfahrten, auf welchen der Betrieb schlechterdings nicht einige Jahre lang geführt werden kann. Wollte man aber auch im Hinblick darauf, daß es sich nur um einen vorübergehenden — immerhin aber 3 bis 4 Jahre dauernden Zustand handelt, bei dem hochliegenden Provisorium die Unzuträglichkeiten wenigstens einiger aneinander gereihter langer Bahnsteige in Kauf nehmen, so hätte dies zur Folge, daß die Gleis- und Stellwerksanlagen des hochliegenden Provisoriums so erheblich von den endgiltigen Anlagen abweichend angelegt werden müßten, daß man nach Inbetriebnahme des Gesamtbahnhofs genöthigt wäre, einen fast vollständigen Umbau der Gleis- und Stellwerksanlagen vorzunehmen.

Hierbei wäre es unvermeidlich, auf längere Zeit den Betrieb ohne Stellwerke zu führen. Außerdem wären während der ganzen mehrjährigen Bauperiode die nöthigen Nebenanlagen, wie Maschinenhäuser, Maschinenwechselgleise, Abstellgleis u. dergl. nur in ganz mangelhafter und ungeeigneter Weise zu beschaffen. Durch die geschilderten Verhältnisse, sowie durch die umfangreichen Bauarbeiten dicht neben den Betriebsgleisen sind so viele Veranlassungen zu möglichen Betriebsstörungen und Gefährdungen gegeben, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung die Verantwortung für eine Hochlegung des Bahnhofs an seiner derzeitigen Stelle ohne vorherige Anlage eines provisorischen Bahnhofs nicht übernehmen kann.“

Die von der Großh. Regierung zu den vorgelegten Plänen mitgesandten Erläuterungsberichte über die Projekte der Hochlegung des Personenbahnhofs an seiner derzeitigen Stelle und der Verlegung desselben an den Lautersee sind von allgemeinem Interesse und sollen daher hier zum Abdruck gelangen:

„Hochlegung des Personenbahnhofs an seiner derzeitigen Stelle.

Entwurf B.

In Folge der geänderten örtlichen Verhältnisse, sowie namentlich mit Rücksicht darauf, daß bei der erforderlichen Bahnsteiglänge von 250 m die — im Entwurf B angenommene — Aneinanderreihung von zwei Bahnsteigen, deren Gesamtlänge unter Berücksichtigung der erforderlichen Weichenverbindung 570 m betragen würde, sowohl für die Abwicklung des Dienstes mit großen Unzuträglichkeiten, als für das reisende Publikum mit erheblicher Unbequemlichkeit verknüpft wäre, mußte der Entwurf für den Bahnhof am Lautersee gegenüber dem früheren Hochlegungsentwurf B so weitgehende Aenderungen erleiden, daß ein unmittelbarer Kostenvergleich für beide Entwürfe nicht mehr angängig erscheint. Wir haben deshalb einen neuen Entwurf für die Hochlegung an Ort und Stelle bearbeitet, welcher genau die Betriebseinrichtungen vorsieht, wie im Entwurf A. Die einzige Abweichung besteht darin, daß die Silguthalle nebst zugehörigen Gleisanlagen ungefähr an ihrer jetzigen Stelle belassen werden mußte, da die verfügbare Breite des bestehenden Bahnhofs bis zur Bahnhofstraße nicht genügte, um die Silguthalle auf der Südseite des Bahnhofs als Provisorium tiefliegend anzulegen. Die Gleisanlagen sind daher hier, weil es sich um ein Definitivum handelt, hochgelegt und die Silguthalle zweistöckig angenommen.

Der Entwurf sieht 5 Tunnel vor, da für die Silguthalle ein solcher von 3 m Weite erforderlich geworden ist. Neben dem Reichsbahnpostgebäude ist eine Expreßguthalle zu errichten; für diese und für die Post ist ein gemeinschaftlicher Tunnel vorgesehen; dieser und die übrigen Tunnel sind wie bei Entwurf A.

Das Maschinenhaus und die Abstellgleise konnten nicht in der Nähe der Bahnsteige untergebracht

werden. Der einzige hiefür ausreichende Raum wurde zwischen den Gleisen der Bahn von Graben und von Durlach gefunden.

Die Entfernung des Maschinenhauses von den Bahnsteigen beträgt 2000 m. Es sind daselbst wie bei Entwurf A: 10 Abstellgleise von je 230 m Nutzlänge und ein Maschinenhaus für 36 Stände vorgesehen.

Bei Entwurf A beträgt die Entfernung des Maschinenhauses von den Bahnsteigen nur 1350 m. Eine Erweiterung der Abstellgruppe und des Maschinenhauses ist an dieser Stelle nicht thunlich, hingegen ist auf der Westseite noch die erforderliche Fläche für ein Maschinenhaus von 27 Ständen und für etwa 8 Abstellgleise vorgesehen.

Eine andere Erweiterung des Bahnhofes ist als ausgeschlossen zu betrachten, da hierzu Theile der Hauptwerkstätte, die Hälfte des Häuserblockes zwischen Bahnhof und Schützenstraße, ferner die Festhalle und vermuthlich auch Theile des Stadtgartens in Anspruch genommen werden müßten, und weil trotz der hierdurch bedingten erheblichen Kosten eine solche Lösung — bei welcher der größte Theil der Anlagen neben der Veiertheimer Allee mit den schönen alten Eichen verschwinden müßte — für die Eisenbahnverwaltung erheblich minderwerthig wäre — insoferne die Hauptgleise auf der Westseite des Bahnhofes mit Bögen von nur 350—450 m Halbmesser eingeführt werden müssen, und weil für die Eilgüterzüge kein besonderes durchgehendes Gleis vorhanden ist.

Ein weiterer Nachtheil dieses Entwurfes besteht darin, daß er jede Erweiterung und Verbesserung des jetzt schon kaum mehr genügenden Güterbahnhofes ausschließt. Die Ausführung des Entwurfes würde daher in Bälde eine Verlegung des ganzen Güterbahnhofes bedingen.

Eine Hochlegung an Ort und Stelle ohne besonderes Provisorium ist bei dem inzwischen außerordentlich gesteigerten Verkehr nicht mehr thunlich. Ganz abgesehen von den lange Jahre andauernden Unbequemlichkeiten für das reisende Publikum würden die häufigen Betriebsüberleitungen und die in den Zwischenzeiten vorhandenen nur äußerst beschränkten Anlagen, sowie auch die Ausführung der Bauarbeiten von so großem Umfang unmittelbar neben den Betriebsgleisen so viele Veranlassung zu möglichen Betriebsstörungen und Gefährdungen geben, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung die Verantwortung hiefür nicht übernehmen kann. In Planbeilage B II ist der Entwurf für das Provisorium, das seine Lage auf dem domänenararischen Gelände zwischen der Wiesenstraße und dem Rangirbahnhof erhalten würde, dargestellt. Es sind sieben Anfahrten an durchgehenden Gleisen und drei weitere Anfahrten an Zungenbahnsteigen angebracht; besondere Gepäckbahnsteige sind nicht vorgesehen. Die Bahnsteige sollen in provisorischer Weise mit Einzelhallen überdeckt werden. Mit Rücksicht auf die Sicherheit des reisenden Publikums müßten zwei Personentunnel in einfachster Ausstattung vorgesehen werden, da eine Anlage von die Gleise überbrückenden Stegen wegen der verhältnißmäßig geringen Höhe der Bahnsteighallen nicht angängig ist.

Anlage eines neuen Personenbahnhofes Karlsruhe.

Entwurf A am Lautersee.

A. In der zur alsbaldigen Ausführung vorgesehenen Ausdehnung.

Die Planbeilagen A I und A II enthalten den zur alsbaldigen Ausführung bestimmten Theil des im Plan A III dargestellten Gesamtentwurfes. Dieser Theil des Entwurfes schließt sich in Bezug auf die Ausdehnung der Betriebseinrichtungen dem früheren Entwurf B (Hochlegung an jetziger Stelle) an, soweit nicht die örtlichen Verhältnisse und die gesteigerten Verkehrsverhältnisse eine Aenderung nöthig machen. So wurden die Abmessungen des Aufnahmsgebäudes, für welches Detailentwürfe noch nicht gefertigt sind, dem Entwurf B angepaßt. An Stelle der im Entwurf B angenommenen 16 Anfahrten, deren Längen (115 bis 220 m) für den gesteigerten Verkehr durchaus ungenügend sind, wurden 12 je 250 m lange Anfahrten vorgesehen. Dieselben haben somit eine Gesamtnutzlänge von 3000 m, während diese bei Entwurf B nur ca. 2875 m betrug.

Gegenüber dem zweistöckigen Aufnahmsgebäude und durch einen 8 m breiten tiefliegenden Gang von diesem getrennt, befinden sich 8 Anfahrten und je 4 gesonderte Personen- und Gepäckbahnsteige. Nächst dem Aufnahmsgebäude ist ein weiterer 9 m breiter Bahnsteig angeordnet, der für die Züge, welche vor dem fürstlichen Wartesaal anzufahren haben, als Personenbahnsteig dient, im Uebrigen aber in geeigneter Weise als Gepäckbahnsteig für das erste Hauptgleis und für die Gepäckzufuhr zu den Maxauer und Grabener Bahnsteigen benützt werden kann. Letztere mit 4 Anfahrten für die beiden Linien sind westlich vom Aufnahmsgebäude angeordnet; besondere Gepäckbahnsteige sind für diese beiden Linien nicht vorgesehen.

Die 9 Personen- und Gepäckbahnsteige der Hauptlinien sind mit vier 180 m langen Hallen von je 21,5 m Weite überdeckt, während eine fünfte, gleichfalls 180 m lange, 15,5 m weite Halle auch den Raum zwischen Aufnahmsgebäude und dem ersten Bahnsteig überdeckt. Die Bahnsteige der Maxauer Bahn und der Grabener Lokalbahn werden mit Einzelhallen überdeckt, wozu die im alten Bahnhof entbehrlich werdenden Hallen verwendet werden sollen.

An beiden Enden der Hauptbahnsteige sind Dän'sche Schiebebühnen mit elektrischem Antrieb zum Ein- und Ausstellen von Eilgutwagen und Ergänzungswagen vorgesehen.

Ostlich vom Aufnahmsgebäude nächst der Ettlinger Landstraße ist ein Gebäude für die Reichspostverwaltung vorgesehen und im Anschluß daran eine Expressthalle.

Die Eilguthalle nebst den zugehörigen Gleisanlagen können vorerst nur in provisorischer Weise ausgeführt werden. Die Anlage ist daher $3\frac{1}{2}$ m tiefer als das Bahnhofsplenum angeordnet und der Eilgutshuppen in provisorischer Weise und nur einstöckig angenommen.

Westlich vom Aufnahmsgebäude zwischen der Bahn nach Ettlingen und jener nach Röschwoog ist eine Gruppe von 10 Abstellgleisen von je 230 m Nutzlänge für Zugsausrüstungen und Reservewagen und in Verbindung damit ein Maschinenhaus für 36 Stände und ein Schuppen für Luxuswagen vorgesehen.

Das Aufnahmsgebäude erhält in der Mitte ein großes Vestibül, in welchem die Billetschalter aufgestellt sind, und in welchem die Gepäckannahme und die Gepäckabgabe stattfindet. Der Flügel östlich vom Vestibül enthält in 2 Stockwerken die sämtlichen Diensträume, ferner den fürstlichen Wartesaal, sowie Baderäume für das reisende Publikum. Vom fürstlichen Warteraum, sowie von den Büreaux des zweiten Stockwerkes führen Stege nach dem ersten Bahnsteig. Der Flügel westlich vom Vestibül enthält die durch beide Stockwerke reichenden Wartesäle und Bahnhofswirtschaften, ferner die Aborte zc.

Ueber dem hochliegenden Vorplatz vor den Maxauer und Grabener Gleisen ist ein Arbeiterwarterraum vorgesehen.

Es sind 4 Bahnsteigtunnel angeordnet und zwar 2 je 8 m weite Personentunnel und 2 je 4 m weite Tunnel für Gepäck- und Eilgut, sowie für Post- und Expresgut. Um den Zu- und Abgang der Personen zu trennen und dadurch die besonders bei Festlichkeiten sehr störende Gegenströmung großer Menschenmassen zu verhindern, sowie auch um die Bahnsteigsperre zu erleichtern, soll der gegenüber den Wartesälen und Bahnhofswirtschaften gelegene westliche Personentunnel lediglich als Zugang zu den Bahnsteigen, der östliche als Ausgang dienen. Um dies zu erleichtern, ist die an das im Vestibül gelegene Gepäckbureau anschließende Gepäckhalle bis an die hochliegenden Bahnsteige vorgerückt. Hiedurch wird der obenerwähnte 8 m breite Zwischengang in der Mitte für das Publikum abgesperrt, so daß die zugehenden Reisenden überhaupt nur zum westlichen Personentunnel gelangen können. Der Gepäcktunnel führt unmittelbar zu den Gepäckbahnsteigen. Gegenüber dem Postgebäude und der Expressthalle befindet sich ein für beide gemeinschaftlicher Tunnel, aus dem aber auf die Gepäckbahnsteige durch je 2 Aufzüge die Beförderung der Poststücke und des Expresgutes (auf die Gepäckbahnsteige) ohne gegenseitige Behinderung erfolgen kann.

Eilgutwagen, welche in die Eilgüterzüge eingestellt werden sollen, werden auf dem Gleis a bereit gestellt und von da den Eilgüterzügen angehängt. Eilgutwagen, welche in Personenzüge einzustellen sind, werden zuvor mittelst der Schiebebühnen auf die entsprechenden Pospgleise an den Bahnsteigenden verbracht und von da mit der Kurzmaschine abgeholt; ebenso wird mit der Ein- oder Ausstellung von Ergänzungswagen verfahren. Eilstückgüter werden, auf Wagen verladen, nach dem äußersten Gepäckbahnsteig und von da durch den Gepäcktunnel auf die richtigen Gepäckbahnsteige verbracht.

Die Anschlüsse des neuen Bahnhofs an die bestehenden Bahnen sind wie folgt angenommen:

a. Bahnlinie Mannheim—Hagenau:

Die Abzweigung erfolgt in der Nähe des Dorfes Rintheim bei Prof. 6. Für den Güterverkehr nach dem Rangirbahnhof werden vom Bahnhof Hagsfeld aus, östlich neben den jetzigen Hauptgleisen, zwei besondere Gleise bis zur genannten Abzweigstelle (Prof. 6) neu angelegt. Die Einmündung in die alte Bahn gegen Durmersheim hin erfolgt bei Prof. 80, am Uebergang des Weges von Bulach nach Scheibenhard, woselbst eine Blockstation zu errichten ist. Die jetzigen Gleise zwischen dieser Einmündungsstelle und der Station Veiertheim dienen künftig — gleich wie jene auf der Strecke zwischen Veiertheim — Rangirbahnhof — lediglich dem Güterverkehr.

b. Bahnlinie Heidelberg—Basel.

Die Abzweigung gegen Durlach erfolgt auf der Brücke, mittelst der diese Bahn über die Linie Mannheim—Hagenau überführt wird. (Prof. 25¹) Die Einmündung gegen Ettlingen ist bei Prof. 90¹ (frühere Haltestelle Rüppurr) angenommen, wohin die jetzige Blockstation Rüppurr verlegt werden muß. Zwischen dieser neuen und der alten Blockstation Rüppurr dienen die jetzigen Gleise — wie deren Fortsetzung nach dem Rangirbahnhof — künftig lediglich dem Güterverkehr. Der Personenverkehr zwischen Durlach und dem neuen Bahnhof Karlsruhe wird wie bisher auf 2 Gleisen bewältigt, doch ist genügend Raum für die spätere Anlage von zwei weiteren Personenzuggleisen vorgesehen.

c. Die Bahn nach Maxau und die Lokalbahn nach Graben.

Die Gleise für die Bahn nach Maxau, sowie für die Lokalbahn nach Graben beginnen im neuen Bahnhof und bestehen zwischen diesem und dem Dorfstraßenübergang in Bulach (Prof. 68¹¹ + 50) aus einem neuen gemeinschaftlichen Doppelgleis. Bei diesem Uebergang erfolgt die Einmündung in die bestehende eingleisige Güterbahn vom Rangirbahnhof nach dem Westbahnhof; von der Einmündungsstelle ab bis zum Westbahnhof ist daher noch ein zweites Gleis neu anzulegen. Die fragliche Abzweigung ist durch Erstellung einer Blockstation zu sichern. Für die Lokalbahn nach Graben ist zwischen Westbahnhof und Eggenstein eine neue eingleisige Bahn anzulegen.

Von den wichtigen Straßen in der Umgebung der Stadt werden die Durlacher Landstraße und die Wolfartsweierer Straße ohne jegliche Aenderung bezüglich Richtung und Höhenlage unterführt. Die Rüppurrer Landstraße wird unter Beibehaltung ihrer derzeitigen Höhenlage verlegt. Der Weg zum städtischen Wasserwerk wird unter Beibehaltung seiner derzeitigen Steigung von 1:75 gleichfalls verlegt. Die Ettlinger Landstraße zweigt beim Prinz'schen Anwesen aus ihrer bisherigen Richtung ab, wird in einer 16 m weiten, 4,5 m hohen Brücke und dem Bahnhof durchgeführt und ersteigt mit 1:75 die Höhe zu der bestehenden Ueberführung über den Rangirbahnhof. Die Veiertheimer Allee wird verlängert und zugleich mit dem Sträßchen von Veiertheim nach Rüppurr in einer gleichfalls 15 m weiten und 4,8 m (im Lichten) hohen Brücke unter dem Bahnhof durchgeführt.

B. Spätere Erweiterung.

Gemäß Plananlage A III können noch weitere 6 Zugansfahrten mit 3 Personen- und 3 Gepäckbahnsteigen, sowie die gesammte Anlage zur Eilgutabfertigung gegenüber dem Aufnahmsgebäude hergestellt werden.

Ferner lassen sich zwischen der bestehenden Wasserwerksstraße und der Straße nach Wolfartsweierer 10 bis 12 Abstellgleise von 230 m Nutzlänge, sowie ein Maschinenhaus mit 14 Ständen errichten.

Das auf der Westseite z. Bt. der Erweiterung schon vorhandene Maschinenhaus läßt sich um 4 Stände erweitern. Endlich können östlich der Ettlinger Landstraße 3 bis 4 Zugansfahrten für Arbeiterzüge erstellt werden, um nöthigenfalls die Ansfahrten und Bahnsteige des Hauptbahnhofs zu entlasten. Es läßt sich somit ein Bahnhof mit 21 bis 22 Ansfahrten erstellen, der in jeder Hinsicht den Erfordernissen des Betriebsdienstes auf absehbare Zeit genügt."

Mit den zahlreichen Plänen über die verschiedenen hier in Betracht kommenden Bahnhofspunkte wurden der Budgetkommission die nachfolgenden Kostenvoranschläge zur Einsicht vorgelegt:

- a. Kostenvoranschlag zu dem Entwurf eines Bahnhofes am Lautersee in der zunächst zur Ausführung vorgesehenen Ausdehnung;
- b. dergleichen für die spätere Erweiterung dieses Projekts;
- c. eine Darstellung über die Kosten für Geländeerwerb für das Lautersee-Projekt, getrennt nach der alsbaldigen Ausführung und der späteren Erweiterung sowie für das zu dieser späteren Erweiterung nöthige domänenarvarische Gelände, das im Voranschlag nicht enthalten ist;
- d. Kostenvoranschlag für den Entwurf der Höherlegung des Bahnhofes an seiner derzeitigen Stelle;
- e. Kostenvoranschlag für den Entwurf der Erweiterung des tiefliegenden Bahnhofes;
- f. Kostenvoranschlag für den Entwurf der Ueberführung der Wolfartsweiererstraße;
- g. dergleichen für die Ueberführung der Ruppurrerstraße;
- h. dergleichen für die Ueberführung der Ettlingerstraße.

Aus den einzelnen Kostenvoranschlägen sind die nachstehenden Hauptzusammenstellungen von allgemeinem Interesse und sollen daher hier Platz finden:

1. Zusammenstellung der Gesamtkosten für die Anlage eines neuen Bahnhofes am Lautersee in der jetzt geplanten Ausdehnung:

Grunderwerb und Minderwerthsentschädigung	8 500 000 M.
Erdarbeiten, Wegübergänge, Durchlässe und Brücken	5 117 100 "
Oberbau	1 516 000 "
Stationen und Signale	4 780 000 "
Werkstättenanlagen	420 000 "
Außerordentliche Anlagen und Verwaltungskosten	436 000 "
Insgesamt, darunter vorübergehende Anlagen und unvorhergesehene Kosten	1 810 900 "
	<hr/>
	22 580 000 M.

Dazu kommt aber noch:

die Erweiterung des Bahnhofes Hagsfeld und des Westbahnhofes mit rund	32 000 M.
Bahnverlegung vom Westbahnhof nach Eggenstein	468 000 "
	<hr/>
Daher Gesamtkostenaufwand einschließlich Grunderwerb rund	23 080 000 M.

2. Zusammenstellung der Gesamtkosten für die Hochlegung des derzeitigen Personenbahnhofes:

Grunderwerb	4 069 000 M.
Erdarbeiten, Wegübergänge, Durchlässe und Brücken	5 642 000 "
Oberbau	1 430 000 "
Stationen	4 828 000 "
Werkstättenanlagen	420 000 "
Außerordentliche Auslagen und Verwaltungskosten	426 000 "
Insgesamt, darunter die Kosten des Provisoriums mit 5 234 600 M., sowie unvorhergesehene Kosten	6 615 000 "
	<hr/>
zusammen	23 430 000 M.

Dazu kommt aber noch:

Erweiterung des Westbahnhofes	20 000 M.
Verlegung der Rheintalbahn vom Westbahnhof bis Eggenstein	470 000 "
	<hr/>
Daher Gesamtkostenaufwand	23 920 000 M.

3. Zusammenstellung der Gesamtkosten für den Umbau des alten Personenbahnhofes in jetziger Höhe.

Grunderwerb	3 315 300 M.
Erdarbeiten, Wegübergänge, Durchlässe und Brücken	316 000 "
Oberbau	1 360 000 "
Stationen	3 490 000 "
Werfstättenanlagen	420 000 "
Außerordentliche Auslagen und Verwaltungskosten	130 000 "
Insgesamt, darunter vorübergehende Anlagen und unvorhergesehene Kosten	748 700 "
zusammen	9 780 000 M.

Hiezu kommt noch:

Ueberführung der Wolfartsweiererstraße	1 368 000 M.
deßgleichen der Rüppurrerstraße	2 502 000 "
deßgleichen der Ettlingerstraße	2 587 000 "

Daher Gesamtkostenaufwand 16 237 000 M.

Neben den eingehenden Kostendarstellungen der einzelnen Projekte hat die Großh. Regierung der Kommission zur Erleichterung des Vergleiches der Schlußzahlen dieser Kostenberechnungen die nachfolgende Uebersicht der Kosten der drei Bauprojekte für den Karlsruher Bahnhof übergeben:

„Uebersicht der Kosten der 3 verschiedenen Entwürfe zum Personenbahnhof Karlsruhe.

a. Bahnhofsverlegung.

Gesamtkosten	23 080 000 M.
Hievon gehen ab die Rückeinnahmen aus dem im bisherigen Personenbahnhof frei werdenden Gelände mit rund	4 450 000 M.
Werth des im Güterbahnhof freiwerdenden und für dessen Erweiterung nöthigen Geländes	910 000 "
Zum Vergleich geht ferner ab: Werth des Reservegeländes für die spätere Erweiterung	1 370 000 "
zusammen ab	6 730 000 "
Rest	16 350 000 M.

b. Hochlegung an Ort und Stelle.

Gesamtkosten	23 920 000 M.
Ab Rückeinnahmen	430 000 M.
Ab Reservegelände	436 000 "
zusammen ab	866 000 "
Rest 23 054 000 M.	

c. Erweiterung in der jetzigen Höhenlage und Ueberführung der Straßen.

Erweiterung des Bahnhofs	9 780 000 M.
Ueberführung der Wolfartsweiererstraße	1 368 000 "
„ „ Rüppurrerstraße	2 502 000 "
„ „ Ettlingerstraße—Gartenstraße	2 587 000 "
zusammen	16 237 000 M.
Hievon ab Reservegebäude	436 000 "
Rest	15 801 000 M.

d. Vergleichung.

a. Bahnhofverlegung	16 350 000 M
b. Bahnhofhochlegung	23 054 000 "
c. Bahnhofserweiterung	15 801 000 "

Hierzu muß noch bemerkt werden, daß bei Ausführung der Entwürfe b und c in absehbarer Zeit der Güterbahnhof verlegt werden muß, wodurch für beide Entwürfe ein Mehraufwand von je mindestens 3 000 000 M entsteht."

Nach der der Kommission zugegangenen Darstellung der Großh. Regierung über den Kostenaufwand für den Geländeerwerb zum Lauterseeeprojekt belaufen sich solche insgesamt:

a. für das alsbaldige Ausführungsprojekt auf rund	5 710 000 M
b. für das spätere Erweiterungsprojekt ohne das domänenärarische Gelände auf rund	1 370 000 M
c. das domänenärarische Gelände für den Erweiterungsplan auf rund	353 700 " 1 723 700 "
zusammen	<u>7 433 700 M</u>

Die derzeitigen Geländeerwerbskosten für das Lauterseeeprojekt einschließlich des sofortigen Ankaufs des nichtdomänenärarischen Geländes für die spätere Erweiterung betragen $5\,710\,000 + 1\,370\,000 = 7\,080\,000$ M.

Hierzu kommen:

das Gelände für die Gewinnung des Schüttbodens	368 000 "
Ankauf von Gebäuden	770 000 "
Minderwerthsentschädigungen	30 000 "
Nebenkosten des Geländeerwerbs	252 000 "
zusammen	<u>8 500 000 M</u>

Die Abschätzung des in der oben aufgeführten Kostenübersicht namhaft gemachten voraussichtlichen Erlöses aus dem zu veräußernden Theile des durch die Bahnhofsverlegung frei werdenden Geländes des alten Bahnhofs ist aus der nachfolgenden Darstellung der Großh. Eisenbahnverwaltung ersichtlich:

„Ableitung der als Rückeinnahmen aus dem freiwerdenden Gelände angenommenen Summe.

Es werden verfügbar:

1. Zwischen Rüppurrer- und Ettlingerstraße (abzüglich der von den Dienstwohngebäuden in der Bahnhofstraße, nebst Hofraith und Garten eingenommenen Flächen) ca. 72 840 qm à 50 M	3 642 000 M
2. Zwischen Ettlinger- und Gartenstraße ca. 15 200 qm à 45 M	684 000 "
3. Zwischen Gartenstraße und Thiergartenweg ca. 12 000 qm à 25 M	300 000 "
4. Außerhalb des Thiergartenwegs gegen Weiertheim ca. 19 800 qm à 5 M	99 000 "
zusammen	<u>4 725 000 M</u>

Unter der Annahme, daß ca. 18 300 qm zur Herstellung von Straßen und öffentlichen Anlagen zu einem um 15 M für den qm ermäßigten Preis abgegeben werden, geht von vorstehender Summe ab $18\,300 \times 15 = . . .$

274 500 "
Rest Rückeinnahme: 4 450 500 M"

Nach einer sorgfältigen Berathung dieser detaillirten Kostenberechnungen ist sodann die Budgetkommission mit der Großh. Regierung in eine eingehende mündliche Besprechung dieser wichtigen und finanziell bedeutungsvollen Bauangelegenheit eingetreten. Aus diesen Erörterungen ist das Nachfolgende besonders hervorzuheben.

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Die Großh. Regierung führte zunächst aus, daß nach ihrer Auffassung der Beschluß des letzten Landtags in dieser Bauangelegenheit eine definitive Entscheidung derselben sei; sie würde es für bedenklich erachten, wenn die Anforderung der II. Rate als ein neues Moment aufgefaßt würde, um die bereits im Prinzip entschiedene Verlegungsfrage nochmals aufzurollen. Staatsrechtlich hätte die Kammer allerdings zu einem solchen Schritt das Recht, allein demselben ständen doch gewichtige Gründe der Praxis gegenüber, so daß nach Ansicht der Großh. Regierung davon Umgang genommen werden sollte; ein solches Vorgehen wäre nur dann berechtigt, wenn wirkliche Nova vorlägen, was aber hier nicht der Fall sei. Diese Bahnhoffrage sei auf dem letzten Landtag gründlich behandelt worden, was aus dem Bericht der Budgetkommission, der alles Wesentliche eingehend erörterte, deutlich hervorgehe; insbesondere seien dort die Gründe der gegen das Verlegungsprojekt eingelaufenen Petitionen eingehend besprochen und, soweit erforderlich, in zutreffender Weise widerlegt worden. Auch sei im Schlußantrag der Budgetkommission, der von der hohen Kammer einstimmig angenommen worden sei, die Verlegung als Definitivum bezeichnet, und sei der dabei gemachte Vorbehalt ein selbstverständlicher gewesen. Gleichzeitig sei allerdings die „Voraussetzung“ ausgesprochen worden, daß das Verlegungsprojekt das billigste sei. Die Großh. Regierung glaube durch die Vorlage der definitiven Pläne und detaillirten Kostenanschläge aber den Nachweis dafür erbracht zu haben, daß die Verlegung des Bahnhofs an den Lautersee wirklich am billigsten zu stehen komme, und sei dies das Einzige gewesen, was die Regierung nach dem Beschluß des letzten Landtags noch zu erledigen gehabt hätte.

Sodann wurde von den Vertretern der Eisenbahnverwaltung die Gesamtdarstellung der Kostenrechnungen und das neue Bauprojekt in eingehender Weise erläutert.

Bezüglich einer aus der Mitte der Kommission gestellten Anfrage wegen der Anlage eines sogenannten Inselbahnhofs, einer Anlage mit theils durchgehenden, theils Kopf-Gleisen, wurde von der Großh. Regierung mitgetheilt, daß mit einer solchen Anlage keiner der maßgebenden Faktoren, auch nicht die Stadtverwaltung, einverstanden sei. Eine solche sei lange nicht so ausnuzbar, da sie weniger Anfahrten erhalten könne; ein Durchgangsbahnhof sei für den Eisenbahnbetrieb viel leistungsfähiger. Die Entfernungen seien für die weiter liegenden Gleisanlagen viel größer und nur für die gerade von jener Seite aus der Stadt auf dem Bahnhofs eintreffenden Reisenden, nicht aber für alle Reisenden bequem. Wenn aber eine solche Anlage in's Auge gefaßt werden wollte, so müßte gleich die ganze erweiterte Anlage, die das Zukunftsprojekt einschließende Gesamtanlage, erstellt werden, was eine Mehrausgabe von etwa 8 000 000 M. gegenüber dem jetzigen Projekt bedeuten würde. Dem gegenüber habe das jetzige Projekt eines hochgelegten Durchgangsbahnhofs den Vorzug, daß die späteren Erweiterungen nur jeweils nach dem Eintreten des Bedürfnisses erstellt werden müßten.

Was die Maxaulinie anbelange, so müsse dieselbe über den Westbahnhof verlegt werden, was allerdings ein mit der Stadt zu treffendes Abkommen sowie eine entsprechende Entschädigung voraussetze. Diese Kosten seien bei den vorgelegten Berechnungen nicht inbegriffen; da diese Linienverlegung aber bei allen drei Projekten vorgenommen werden müsse, könne der Anschlag dieser Kosten für den Vergleich der Baukosten der verschiedenen Bauprojekte außer Betracht bleiben.

Von der Großh. Regierung wurde weiter darauf hingewiesen, daß die derzeitige Güterbahnanlage für das Verkehrsbedürfnis bald nicht mehr genüge, so daß an eine Erweiterung des Güterbahnhofs gedacht werden müsse. Eine solche Vergrößerung dieser Bahnanlage am derzeitigen Platze, der für die Geschäftswelt als ein günstiger bezeichnet werden müsse, sei aber nur möglich bei Verlegung des derzeitigen Personenbahnhofs; dadurch entstünde aber, wie auch in der der Budgetkommission übergebenen Kostenübersicht namhaft gemacht sei, für das Verlegungsprojekt eine Kostenersparniß von mindestens 3 000 000 M., welche bei der Beurtheilung der verschiedenen Projekte nicht außer Acht gelassen werden dürfe.

Auch die in der einen Petition hervorgehobene große Entfernung der neuprojektirten Bahnanlage von der Stadt wurde nochmals besprochen. Von Seiten der Großh. Regierung wurde dazu ausgeführt, daß die Entfernungsdifferenz für die Stadt, vom Marktplatz aus gerechnet, gegen 1 100 m betrage. Den Bewohnern der Weststadt werde die Verlegung des Bahnhofs hinter den Lauterberg den Bahnhof näher

bringen, aber auch den Bewohnern der Oststadt ständen nähere Wege an den neuen Bahnhof zur Verfügung, so daß auch für sie die Entfernungsdifferenz keine so große werde, wie die Petition sie behaupte.

Was sodann die in dieser Petition ferner aufgestellte Behauptung anbelangt, daß jetzt überall die möglichste Hinlegung der Bahnhofsanlage gegen das Centrum der Stadt angestrebt werde, so wurde der Kommission regierungsseitig mitgetheilt, daß das keineswegs überall der Fall sei; solches müsse sich eben vielfach nach der örtlichen Lage und deren besonderen Verhältnissen richten. Auch sei mit der Errichtung der Bahnhofsanlagen im Weichbild der Stadt nicht überall die beste Erfahrung gemacht worden. Gerade in Köln, das die Petenten besonders erwähnen, treffe letzteres zu; dort denke man deshalb, weil die neue Bahnhofsanlage zu eng werde, jetzt schon an eine Aenderung. Die Anlage des Centralbahnhofs Dresden habe so riesige Mittel erheischt, daß solche für einen Vergleich mit unseren Verhältnissen nicht in Betracht gezogen werden könnten. Dagegen habe man in Lübeck und Frankfurt a. M. die Hinauslegung der Bahnhofsanlage durchgeführt und es werde von Seite unserer Verwaltung mit der Zustimmung der Bürgerschaft in Heidelberg und Basel ein Gleiches geschehen.

Schließlich wurde auf eine aus der Kommission heraus aufgeworfene Frage, ob nicht das Ueberführungsprojekt wieder aufgenommen werden sollte, von der Großh. Regierung dargelegt, daß die Straßen-Ueberführungen ohne die absolut nothwendige gleichzeitige Vergrößerung des alten Bahnhofs, der in seiner derzeitigen Ausgestaltung den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genüge, undurchführbar wären. Dies sei von der Großh. Regierung schon auf dem letzten Landtag eingehend nachgewiesen worden. Die nothwendigen finanziellen Anforderungen für diese Bahnhofserweiterung seien aus den übergebenen Darstellungen ersichtlich. Vor 4 Jahren sei man nur vor der Wahl der Errichtung eines Kopfbahnhofs oder des Ueberführungsprojektes gestanden, daher habe man sich damals für das letztere entschieden; jetzt sei eine Wandlung in den Anschauungen ausgeschlossen, und würde es, wie sich aus der inzwischen eingetretenen und damals nicht vorhersehbaren weiteren Entwicklung des Verkehrs ergeben habe, ein Fehler gewesen sein, wenn man damals so beschlossen hätte, da nach Ansicht der Großh. Regierung dann in etwa 12 bis 20 Jahren eine Verlegung des jetzigen Bahnhofs doch unausbleiblich geworden wäre, so daß sich die großen Kosten für das Ueberbrückungsprojekt in diesem Falle als unnöthig erwiesen haben würden.

Nach diesen eingehenden Darlegungen der Großh. Regierung trat nunmehr die Budgetkommission in eine zweite Verathung dieser Bauangelegenheit ein, in welcher das ganze vorliegende reichliche Material einer eingehenden Erörterung unterzogen wurde.

Zuvörderst wurde die oben erwähnte Anschauung der Großh. Regierung über die Bedeutung des Beschlusses der Kammer über diese Bahnhoffrage auf dem letzten Landtag, wie die gegentheilige Ansicht der ersteingelaufenen Petition über diesen Beschluß einer Besprechung unterzogen. Es bestand darüber Uebereinstimmung der Kommission, daß dieser Kammerbeschluß die principielle Entscheidung über die Verlegung des Personenbahnhofs getroffen habe und sich der dabei gemachte Vorbehalt nur darauf beziehe, daß durch die dem nächsten Landtag vorzulegenden detaillirten Pläne und Kostenvoranschläge nachzuweisen sei, daß die Ausführung des im Prinzip beschlossenen Verlegungsprojektes, entsprechend den dem letzten Landtag bei seiner Beschlußfassung vorgelegenen Regierungsdarstellungen — nach welchen die Hochlegung des derzeitigen Personenbahnhofs an seiner jetzigen Stelle das wesentlich theurere Projekt wäre — die billigste Lösung der Karlsruher Bahnhoffrage sei. Diese Anschauung geht nach Ansicht Ihrer Kommission auch aus den Ausführungen des letztmaligen Kommissionsberichts zu dieser Bauangelegenheit deutlich hervor.

Von dieser Auffassung ausgehend, erblickte nun die Budgetkommission ihre Hauptaufgabe in der Prüfung und Vergleichung der von der Großh. Regierung vorgelegten Pläne und Kostenvoranschläge. Aus dieser Prüfung, welche durch die oben erwähnten Kostenzusammenstellungen sehr erleichtert wurde, ist insbesondere hervorzuheben, daß die Großh. Regierung bei den Aufstellungen für die drei in Betracht kommenden Projekte von dem Grundgedanken ausging, daß alle drei bezüglich ihrer Anlage so zu gestalten seien, daß solche in betriebs-technischer Richtung eine ähnliche Leistungsfähigkeit erhalten; nur so ist ein richtiger Vergleich möglich.

Der angestellte Vergleich dieser Kostenüberschläge ergibt, daß die Hochlegung des derzeitigen Personenbahnhofes mit 23 054 000 *M.* bei Weitem das theuerste Projekt ist, da dessen Durchführung eben die Erstellung eines Provisoriums, für das der Kommission besonderer Plan vorgelegt wurde, in sich schließt, dessen Kosten mit 5 234 600 *M.* in der obigen Gesamtkostensumme mit enthalten sind. Nach der von der Großh. Regierung schriftlich gegebenen Erklärung, die oben abgedruckt ist, kann nämlich die Eisenbahnverwaltung die Verantwortung für eine Hochlegung des Bahnhofes an seiner derzeitigen Stelle ohne vorherige Anlage eines provisorischen Bahnhofes nicht übernehmen. Gegenüber dieser bündigen Erklärung der Großh. Regierung, die für dieselbe sehr gewichtige Gründe bezüglich der Betriebssicherheit in's Feld führt, konnte auch die Budgetkommission zu keiner gegenseitigen Ansicht gelangen. Der Umstand, daß der Kostenvoranschlag für dieses Projekt sich um über 6 $\frac{1}{2}$ Millionen höher berechnet, als der für das Verlegungsprojekt, mußte, vom Standpunkt des letztmaligen Beschlusses des Landtages aus, zum Ausschneiden dieses Entwurfes führen. Es kam aber dazu auch noch in Betracht, daß mit der Belassung des Personenbahnhofes an seiner jetzigen Stelle, was selbstredend auch für das Ueberführungsprojekt zutreffen würde, wegen der in absehbarer Zeit nöthig fallenden Vergrößerung des Güterbahnhofes nach der obigen Regierungsdarstellung ein Mehraufwand von mindestens 3 000 000 *M.* verbunden wäre, um welchen sich auch die oben bezeichneten Mehrkosten des Hochlegungsprojektes des alten Bahnhofes erhöhen würden.

Von den beiden andern Projekten belaufen sich die Kostenvoranschläge für das Ueberführungsprojekt einschließlich der gleichzeitigen Erweiterung der Bahnhofsanlage, deren Nothwendigkeit die Großh. Regierung in ihrer mündlichen Darlegung nochmals besonders betont hat, auf 15 801 000 *M.*, diejenigen für das Verlegungsprojekt auf 16 350 000 *M.* Schlägt man auch hier die oben erwähnten voraussichtlichen Mehrkosten für den Güterbahnhof zur Kostensumme für das Ueberführungsprojekt zu, so ergibt sich ohne Weiteres, daß die Ausführung des Verlegungsprojektes finanziell am günstigsten ist. Diese günstige Gestaltung der Kostenberechnung für das Verlegungsprojekt, das nach den obigen Darstellungen einschließlich der Geländeankaufskosten für das spätere Erweiterungsprojekt auf einen Gesamtaufwand von 23 080 000 *M.* veranschlagt ist, ergibt sich aus dem besonderen Umstand, daß eben die freierwerbenden Geländetheile des alten Bahnhofes veräußert werden, oder von der Eisenbahnverwaltung in anderweitige Benützung genommen werden können. Nach Abzug dieser Bodenwerthe, welche einschließlich des Werthes des mitveranschlagten Geländes für das Zukunftsprojekt auf 6 730 000 *M.* berechnet sind, ergibt sich dann die obenbezeichnete Kostensumme von 16 350 000 *M.* Die oben wiedergegebene Ableitung der als Rückeinnahme aus dem zur Veräußerung geeigneten Theile des frei werdenden Geländes des alten Bahnhofes angegebenen Summe von 4 450 000 *M.* bildet eine genügende Unterlage für die Beurtheilung dieser Berechnung.

Aus diesen Betrachtungen und Vergleichen hat die Budgetkommission die Ueberzeugung gewonnen, daß die Großh. Regierung durch ihre Vorlagen und Darstellungen zur Genüge nachgewiesen habe, daß das von ihr auf dem letzten Landtag vorgeschlagene Verlegungsprojekt die billigste Lösung der Karlsruher Bahnhoffrage bedeute.

Die Budgetkommission hat aber nicht veräußert, auch die ihr zu dieser Baufrage namhaft gemachten sonstigen Gründe und Vorstellungen einer sachgemäßen Berathung zu unterziehen, wobei, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die Ausführungen des Berichtes der Budgetkommission vom letzten Landtag verwiesen werden kann, in welchem insbesondere die in der einen Petition wieder geltend gemachten Bedenken wegen der mit der Verlegung des Bahnhofes unvermeidlich verbundenen Werthverschiebungen und der dadurch bedingten Schädigung Einzelner eingehend besprochen worden sind.

Innerhalb der Kommission wurde von einer Seite darauf hingewiesen, daß für manche Kammermitglieder beim Beschlusse des letzten Landtages die durch die damaligen Petitionen und den Beschluß der städtischen Collegien unterstützte Meinung, daß die große Mehrheit der Bürgerschaft die Verlegung wünsche, mitbestimmend gewesen sei. Von anderer Seite wurde betont, daß die Hochlegung des Bahnhofes an seiner jetzigen Stelle vom Standpunkt der allgemeinen Interessen der Einwohnerschaft die wünschenswertheste Lösung der Karlsruher Bahnhoffrage sei; durch die Verlegung würde der nicht kleine wirthschaftliche Interessentkreis, der sich um die Lage des alten Bahnhofes

gruppirt habe, empfindlich geschädigt. Auch die Stadtverwaltung habe bis heute ihre Stellung zu der Frage nicht geändert, indem sie nach wie vor die Höherlegung als dasjenige Projekt ansehe, dessen Ausführung den Interessen der Stadt am meisten gerecht werde. Die Zustimmung sei von der Stadtverwaltung nicht schlechthin, sondern mit gewissen näher bezeichneten Vorbehalten und erst im Hinblick auf die bestimmte Erklärung der Großh. Regierung gegeben worden, daß die Eisenbahnverwaltung die Höherlegung des Bahnhofes an jehiger Stelle unbedingt ablehnen müsse, eine Erklärung, gegenüber welcher die Stadtverwaltung selbstverständlich sich habe bescheiden müssen, zumal letztere auch ihrerseits bei den vorhandenen Uebelständen, deren Abhilfe dringend nöthig sei, die Verantwortung für eine weitere Verzögerung der Angelegenheit nicht übernehmen könne und wolle.

Demgegenüber ist von Seiten der Kommission hervorzuheben, daß der Kammer seit dem Bürgerausschußbeschuß vom Jahr 1900, welcher in den Erläuterungen der Großh. Regierung zur Anforderung der I. Baurate erwähnt ist, eine anderweitige Stellungnahme der Stadtverwaltung in dieser Frage nicht mitgetheilt worden ist.

Was sodann die auf dem gegenwärtigen Landtag zu dieser Budgetanforderung eingebrachten Petitionen anbelangt, so lehnen sich solche inhaltlich an die auf dem letzten Landtag zu dieser Materie eingelaufenen Petitionen an, ohne aber für und gegen die Regierungsvorlage wesentlich neue Punkte anzuführen, sodaß im Allgemeinen, wie schon oben angedeutet ist und wie auch aus einer der Zuschriften der Großh. Regierung hervorgeht, auf die Ausführungen des Kommissionsberichtes der Budgetkommission des letzten Landtages verwiesen werden kann. Nur auf einige Punkte der ersteingelaufenen Petition soll hier noch näher eingegangen werden.

Zunächst darf wohl hervorgehoben werden, daß die ungewöhnliche Lebhaftigkeit, wie solche seit dem letzten Landtag auf Seite der Opposition gegen das Regierungsprojekt bemerkbar war, auch in dieser Petition an den Landtag einigermaßen zum Ausdruck gelangt ist. Sodann sei darauf aufmerksam gemacht, daß die Ansicht der Petenten über den Beschluß des letzten Landtages schon in der obigen Darlegung der Budgetkommission widerlegt ist. Als neuer Gesichtspunkt ist zunächst die Behauptung, daß die Entfernung des projektierten neuen Bahnhofes am Lautersee von der Stadt gegenüber jener des alten Bahnhofes über 1700 Meter mehr betrage und die Größe dieser Entfernung vor der letzten Beschlußfassung der Kammer noch nicht bekannt gewesen sei, zu erwähnen. Was nun diese Behauptung betrifft, so ist auf die Regierungserklärung hinzuweisen, aus der hervorgeht, daß die Wegdifferenz nicht über 1700, sondern nur etwa 1100 Meter beträgt.

Die Kommission ist, was die Berechnung dieser Wegdifferenz anbelangt, auch ihrerseits der Ansicht, daß bei richtiger Beurtheilung derselben vom Marktplatz aus gerechnet werden muß, und daß in diesem Fall nur der Wegunterschied einerseits vom Sträßenack am Ettlinger Thor beim Hotel Germania und andererseits von dem Punkte, wo nach dem Bauprojekt die Ettlinger Straße unter die Trace des neu zu erstellenden Hauptbahnhofes am Lautersee einmündet, berücksichtigt werden kann, während die Wegabzweigung von der Ettlinger Straße zum jeweiligen Bahnhofsportale, die bei beiden Anlagen annähernd gleich und beim Verlegungsprojekt gemäß den Plänen eher noch kürzer ist, außer Betracht zu bleiben hat. Die Budgetkommission möchte aber auch darauf aufmerksam machen, daß die Großh. Regierung den neuen Bahnhof am Lautersee sowohl im generellen Plan vom Jahr 1900 wie in den jetzt ausgearbeiteten Detailplänen in ähnlicher Lage vorgesehen hat, so daß inzwischen nach dieser Richtung hin eine große Differenz nicht mehr entstanden sein kann, und daß die Herren Abgeordneten, die bei dem letzten Beschluß des Landtags mitgewirkt haben, die Wegdifferenz auf Grund ihrer Ortskenntniß, wenn auch nicht genau nach dem Metermaß, so doch annähernd gekannt haben. Es ist daher nicht anzunehmen, daß f. Zt. der Beschluß der Kammer durch eine unrichtige Kenntniß der örtlichen Verhältnisse beeinflusst worden sei. Zu der weiteren Ausführung bezüglich des Trachtens nach möglichster Hinlegung der Bahnhöfe gegen das Centrum der Stadt hat die Großh. Regierung der Kommission die obigen entgegengesetzten Mittheilungen gemacht, die der letzteren aller Beachtung werth erscheinen. Wegen der in der Petition angeführten Schädigungen, die mit der Verlegung des Bahnhofes eintreten würden, sei unter Bezug auf die Ausführungen der Budgetkommission in ihrem letzten Bericht nur noch hervorgehoben, daß derartige Verschiebungen bei allen Verkehrsänderungen unvermeidlich und an und für sich bedauerlich sind, daß

aber von wohlervorbenen Rechten, die eine Entschädigungspflicht bedingen, keine Rede sein kann, wie auch Entschädigungen für solche durch Aenderungen in den Verkehrseinrichtungen eintretende Verschiebungen nirgends gewährt werden.

Auch spricht die Budgetkommission die zuversichtliche Erwartung aus, daß die von den Petenten dargelegten Schädigungen nicht in dem Umfange eintreten werden, wie die Petition annimmt, und daß die Stadtverwaltung ihrerseits nicht versäumen wird, durch Herstellung der nöthigen Straßenanlagen und einen guten und billigen Straßenbahnverkehr den Stadttheilen, welche von der Bahnhofsverlegung etwas ungünstiger beeinflusst werden, einen billigen Ausgleich zu verschaffen.

Was ferner die Meinung der Petenten anbelangt, als ob einige Millionen Mehrkosten für eine Hochlegung des derzeitigen Bahnhofs gegenüber der Verkehrser schwerung für die Stadt und das reisende Publikum nicht in Betracht kommen könnten, so sei demgegenüber auf die große Differenz des Kostenaufwandes von mindestens $6\frac{1}{2}$ Millionen Mark gegenüber dem Lauterseeprojekt hingewiesen, die im Hinblick auf die allgemeinen Landesinteressen und die sonstigen namhaften Anforderungen im Eisenbahnbau, wie im ganzen Staatshaushalt nicht ohne Weiteres vom Staate übernommen werden könnte.

Was aber schließlich das Petikum selbst anbelangt, das eine Verjagung der Genehmigung der Regierungsvorlage oder event. eine Verschiebung der Entscheidung in's Auge faßt, so geht die Ansicht der Kommission dahin, daß diese Banangelegenheit so vielseitig erörtert ist, daß solche ohne Weiteres als spruchreif betrachtet werden darf und eine weitere Verzögerung der im Prinzip schon vor zwei Jahren genehmigten Bahnhofsverlegung unthunlich ist.

Für die Durchführung des Verlegungsprojektes wurde schließlich innerhalb der Budgetkommission auch noch geltend gemacht, daß die Kosten des Ueberführungsprojektes, ohne Betracht des oben dargelegten Mehrkostenaufwandes für die spätere Erweiterung des Güterbahnhofs, im Verhältniß zu denen des Verlegungsprojektes ziemlich gleich, mit Zuzug dieser Mehrkosten aber namhaft höher sind, und daß das Ueberführungsprojekt von allen Seiten, insbesondere von der Stadtverwaltung abgelehnt wird, so daß dessen Durchführung auch von der Kommission nicht weiter empfohlen werden kann. Dagegen erblickt dieselbe in der mit der Durchführung des Verlegungsprojektes zu erreichenden günstigen Lage des Personalbahnhofs für den für unser Land so bedeutungsvollen Durchgangsverkehr eine Förderung der Verkehrsinteressen, ein Vortheil, der sich bei der Hochlegung des jetzigen Bahnhofs bei Weitem nicht in dem gleichen Maße erzielen ließe, wie auch die Verlegung des Bahnhofs für die Stadt selbst eine wünschenswerthe Ausdehnungsfähigkeit schafft, der gegenüber die momentanen Nachtheile in nicht allzuferner Zeit verschwinden werden. Sodann liegt in der mit der Verlegung verbundenen Ausdehnungsfähigkeit der Bahnhofsanlage ein weiterer großer Gewinn der Eisenbahnverwaltung für spätere Zeit. Die Absicht, jetzt gleich das in Privatbesitz befindliche Gelände für das Zukunftsprojekt mitzukaufen, hält Ihre Kommission für zweckmäßig; dadurch werden der Eisenbahnkasse spätere sonst unerläßliche außerordentlich hohe Aufwendungen erspart werden, denen gegenüber der jetzt eintretende Zinsverlust nur ein kleiner Nachtheil sein wird. Der Kostenschlag für das spätere Erweiterungsprojekt beträgt rund 8 500 000 Mark; doch darf angenommen werden, daß diese Erweiterungsbauten nur nach und nach, ganz nach dem Bedürfniß, erstellt werden, so daß durch den Ankauf des Geländes für das Zukunftsprojekt in keiner Weise eine baldige Kostenanforderung für die Bauten selbst bedingt ist.

Andererseits wird mit der Ausführung des Verlegungsprojektes die Möglichkeit geschaffen, den Güterbahnhof an seiner jetzigen Stelle, sobald dafür Bedarf vorhanden ist, zweckentsprechend auszugestalten, was für die Geschäftswelt ein wesentlicher Vortheil wäre.

Auch die mit der Hochlegung des derzeitigen Personenbahnhofs zunächst nöthig fallende Ausgabe von beinahe 6 000 000 M für Herstellung eines provisorischen Bahnhofs wurde gegenüber dem für die Zukunft in Aussicht stehenden Aufwand von rund 8 500 000 M für einen Erweiterungsbau des Personenbahnhofs am Lautersee in Vergleich gezogen. Während die erstere sehr namhafte Ausgabe für ein Unternehmen aufgewendet werden müßte, das nach Fertigstellung des eigentlichen Bahnhofsumbaues dem Abbruch geweiht wäre, so wird durch die Ersparung dieser Kosten der zukünftige Aufwand für den Erweiterungsbau am Lautersee, wenn auch nicht ganz, so doch zum guten Theil erübrigt.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß die Verlegung der Magaubahn, welche nach den Mittheilungen der Großh. Regierung bei der Durchführung aller drei Projekte nöthig fallen wird, ein Abkommen mit der Stadt voraussetzt, und verweist die Budgetkommission wegen der von ihr für ein derartiges Uebereinkommen geltend gemachten Gesichtspunkte auf die diesbezüglichen Ausführungen ihres mehrerwähnten Berichts vom letzten Landtag.

Nachdem so alle einschlagenden Verhältnisse dieser Bahnhofsangelegenheit einer eingehenden Berathung unterzogen worden waren, schritt die Kommission schließlich zur Abstimmung über die von der Großh. Regierung angeforderte Budgetsumme; dabei wurde solche bei zwei Stimmhaltungen einstimmig angenommen.

Antrag der Kommission:

Das hohe Haus wolle:

- a) die angeforderte Budgetsumme genehmigen;
- b) die zu dieser Budgetanforderung eingelaufenen Petitionen damit für erledigt erklären.

§ 39. Karlsruhe, Verlegung der Betriebswerkstätte.

I. Rate.

800000 M

Die Budgetkommission ersuchte die Großh. Regierung um Mittheilung der Pläne und Kostenvoranschläge, und ist ihr hierauf die nachstehende Darstellung zugegangen:

„Die vorhandene Betriebswerkstätte ist bei 457 m überdachter Gleislänge zu klein geworden, um darin die Arbeiten an den ihr zugetheilten 145 Lokomotiven mit 2052 m Gesamtlänge und 687 Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Bahndienstwagen mit 6065 m Gesamtlänge rechtzeitig und zweckdienlich vornehmen zu können. Die Lokomotivwerkstätte ist durch die Ausdehnung des Personenbahnhofs in der Breitenrichtung zweimal verkürzt worden, so daß für die hierbei beseitigten Lokomotivansbesserungsstände eine besondere kleine Werkstätte gebaut werden mußte. Lokomotiven, an welchen größere Arbeiten vorzunehmen sind, welche aber immerhin in anderen Betriebswerkstätten von richtiger Größe noch erledigt werden können, mußten wegen Mangel an Platz in die Hauptwerkstätte abgegeben werden. Das Gleiche gilt von der Wagenwerkstätte. Auch von einer Erweiterung der Dreherei und Schlosserei wurde abgesehen, da die beiden Werkstätten für Lokomotiven und Wagen an ihrer jetzigen Stelle wegen Einbauung des großen Lokomotivschuppens im Werkstättehof und wegen der Begrenzung des Werkstättegebietes einerseits durch den Personenbahnhof und andererseits durch die Bahnhofstraße nicht mehr zweckmäßig erweitert werden können.

Die Vornahme von Arbeiten, welche durch die Betriebswerkstätten zu besorgen sind, in der Hauptwerkstätte ist unwirtschaftlich, da hier nur jene Arbeiten gemacht werden sollen, welche auf Erneuerung und Umbau größerer Theile der Betriebsmittel sich beziehen. Ferner ist die Hauptwerkstätte durch solche größere Arbeiten zeitweise über das zulässige Maß beansprucht, so daß die Betriebsarbeiten sich verzögern und damit die Betriebsmittel zu lange dem Betriebsdienst entzogen sind.

Ein sehr wesentlicher Theil der Arbeiten für die Betriebswerkstätte Karlsruhe ergibt sich im Zusammenhang mit dem Rangirbahnhof. Es war daher angezeigt, die Werkstätte in dessen Nähe und nicht zu weit von den Maschinenhäusern im Rangirbahnhof anzulegen, damit in diesen noch kleinere Arbeiten durch Werkstätte Schlosser ausgeführt und diese von den Beamten der Werkstätte hierbei ohne zu großen Zeitverlust beaufsichtigt werden können.

Als geeignete Lage der neuen Werkstätte ergab sich das Gebiet im Durlacher Wald südöstlich vom Rangirbahnhof. Das Elektrizitätswerk könnte hierbei in das Werkstättegebiet einbezogen werden, sodaß auch die dafür erforderlichen Arbeiten, welche naturgemäß durch die Betriebswerkstätten zu besorgen sind, von der nahegelegenen Dreherei und Schlosserei der Betriebswerkstätte erledigt werden können. Die Bauten für Lokomotiven und Wagen sind so groß vorgesehen, daß alle dieser Werkstätte jetzt zufallenden Arbeiten in überdeckten Räumen ausgeführt werden können. Es wurde aber auch bei der Lage der einzelnen Gebäude zu

einander darauf Bedacht genommen, daß dieselben angemessen vergrößert werden können. Dementsprechend muß für die neue Werkstätte mehr Gelände erworben werden, als z. Bt. für dieselbe unumgänglich nöthig wäre, will man nicht Gefahr laufen, daß durch die erfahrungsgemäß in der Nähe derartiger Werkstätten alsbald entstehenden Bauten der Privatunternehmung (Wirthschaften, billige Wohnquartiere u. s. w.) die Entwicklung der Werkstätte gehemmt, wo nicht verhindert, jedenfalls aber die spätere Geländeerwerbung unangemessen vertheuert wird.

Die Kosten sind zu 2365 000 *M* veranschlagt. Mit dem als I. Rate aufgenommenen Kostenbetrag sollen die Lokomotivwerkstätte und die Dreherei und Schlosserei nebst den nöthigen Zufahrtslinien vom Rangirbahnhof her erstellt werden. Die Werkzeugmaschinen und Ausrüstungsstücke werden in der neuen Werkstätte wieder verwendet“.

Die Budgetkommission hat von diesen Mittheilungen der Großh. Regierung Kenntniß genommen, den mitvorgelegten Kostenanschlag einer Durchsicht unterzogen und hat gegen dieselben keine Einwendungen zu erheben.

Antrag: Genehmigung.

§ 40. Karlsruhe, Herstellung der Böden und der Maschinen- und Kesselfundamente im Elektrizitätswerk R.

75 000 *M*

Antrag: Genehmigung.

§ 41. Karlsruhe, Hauptwerkstätte, Erweiterung der Einrichtung der vorhandenen Werkstätten.

142 410 *M*

Antrag: Genehmigung.

§ 42. Karlsruhe, Erweiterung der Hauptwerkstätte, I. Rate.

1 000 000 *M*

Die Kommission hat die Großh. Regierung um die Vorlage der Pläne und Kostenvoranschläge über dieses Bauunternehmen ersucht und hierauf mit den gewünschten Plänen und einer summarischen Kostenberechnung die nachfolgende Erläuterung erhalten:

„Diese Erweiterung besteht in der Erbauung einer neuen Revisionswerkstätte und einer neuen Kesselschmiede mit Zubehör, in der Erstellung eines Magazinbaues an diese beiden Werkstätten, einer Federschmiede, eines 2. Stockes auf den jetzigen Speisesaal, der z. Bt. auch als Heizerschule dient, und einer Wägevorrichtung für Lokomotiven. Die Revisionswerkstätte, welche zur Vornahme größerer Arbeiten an Personenwagen, dann aber insbesondere zur laufenden Instandhaltung der badischen Güterwagen dient, reicht für die Ausführung dieser Arbeiten nicht mehr aus. Bei den Personenwagen sind es insbesondere Arbeiten, welche sich durch die Einführung der selbstthätigen Bremse und der Gasbeleuchtung in den letzten Jahren bedeutend gesteigert haben; bei den Güterwagen haben die Arbeiten durch die erhebliche Vermehrung des Güterwagenparks, den lebhaften Wagenumtrieb, die starke Beanspruchung der Wagen beim Ablafen von den Rangirrüden und in Folge der höheren Zugbelastungen bedeutend zugenommen. Hierzu kommen Arbeiten, welche durch die Verstärkung der Wagen und Erhöhung der Tragfähigkeit bedingt sind.

In der Revisionswerkstätte müssen ständig die periodischen Untersuchungen an den badischen Güterwagen vorgenommen werden. Die Werkstätte ist trotz der starken Belastung in den letzten Jahren nicht erweitert worden, weil eine Erweiterung an dem jetzigen Plage der Werkstätte nicht möglich ist.

Runmehr ist man, um wieder normale und wirthschaftlich bessere Zustände in der Durchführung der nöthigen Arbeiten eintreten zu lassen, zu einem größeren Neubau gezwungen.

Die Kesselschmiede dient zur Erneuerung der Lokomotivkessel und Feuerbüchsen von Lokomotiven. Diese Schmiede ist, da die Zahl der Lokomotiven von 1894 bis 1901 von 553 auf 700 Stück gestiegen ist, zu klein geworden, sodaß an manchen zur Großreparatur eingelaufenen Lokomotiven die Arbeit nicht sofort aufgenommen werden konnte und diese somit zu lange dem Betrieb entzogen waren. Die vorhandene Kesselschmiede muß geräumt werden, um dadurch die Lokomotivwerkstätte erweitern zu können. Es muß also eine neue Anlage für die Kesselschmiede geschaffen werden.

Die Erstellung der übrigen kleineren Bauten, wie Magazine, Federschmiede, Auskochvorrichtung für Achsbüchsen, ist durch die Neuanlage der Revisionswerkstätte und Kesselschmiede bedingt. Die Gesamtkosten betragen 2 008 000 *M*.

Der als 1. Rate aufgenommene Beitrag von 1 000 000 *M* soll zur Erbauung der zuerst erforderlichen Revisionswerkstätte und der Zufahrtslinien verwendet werden, soweit diese Ausführung in der laufenden Budgetperiode voraussichtlich noch vollzogen werden kann."

Die Kommission hat von diesen Mittheilungen und den übersandten Plänen und Kostenberechnungen Kenntniß genommen und hat gegen das geplante Bauvorhaben Nichts einzuwenden.

Antrag: Genehmigung.

§ 43. Karlsruhe, Erweiterung des Rangirbahnhofs.

50 000 *M*.

Antrag: Genehmigung.

§ 44. Forchheim, Herstellung eines Personen- und Güterbahnhofs.

96 000 *M*.

Die Kommission hat die Großh. Regierung um die Vorlage des Planes und Kostenvoranschlages und zugleich um Auskunft darüber ersucht, wer das in Aussicht genommene Gelände der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung stelle, ob und welche Vorstellungen gegen dieses Projekt aus den beteiligten Gemeinden eingelaufen seien und warum den Gemeinden Forchheim und Mörsch mit dem Verkehr der vorhandenen Nebenbahnen nicht gedient sei. Hierauf ist der Kommission von der Großh. Regierung die nachfolgende Mittheilung zugekommen:

„Plan und Kostenanschlag über die Errichtung eines Personen- und Güterbahnhofes bei Forchheim liegen bei.

Die Lokalbahn-Gesellschaft ist nicht in der Lage, den Güterverkehr der Orte Mörsch und Forchheim ausreichend und namentlich auch den Verkehr nach Süden wegen des Umwegs über Karlsruhe in befriedigender Weise zu bedienen.

Die Lokalbahn ist für den allgemeinen (Umschlags-)Güterverkehr überhaupt nicht eingerichtet, da sie an den Karlsruher Westbahnhof keinen Anschluß hat und Wagenladungsgüter zum Umschlag im Hauptbahnhof hier nicht durch die Kriegstraße führen darf.

Der Weg vom Orte Forchheim nach der Güterstation der Staatsbahn in Durmersheim beträgt beiläufig 7 km, zum Westbahnhof hier beiläufig 5,5 km und zu der neuen Station Forchheim nur 2,5 km.

Der von der Gemeinde Forchheim ausgegangene und vom Bezirksamt mit Rücksicht auf die wenig günstige Lage derselben warm befürwortete Wunsch auf Errichtung einer Personen- und Güterstation an der Staatsbahn ist als ein berechtigter hiernach wohl anzuerkennen.

Die Gemeinde hat sich verpflichtet, das zur Anlage erforderliche Gelände (Gemeindewald von Forchheim) im Werthanschlage von 7500 *M* unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Einsprachen Seitens der mitbetheiligten Gemeinden Neuburgweier und Mörsch wurden nicht erhoben, eine Kostenbetheiligung aber mit dem Hinweis abgelehnt, daß ihnen aus der Lage des neuen Güterbahnhofes Vortheile für einen bequemeren Güterverkehr nicht erwachsen, da insbesondere Mörsch zur Güterstation in Durmersheim näher habe, als zu der neuen Station Forchheim.

Unentgeltliche Geländeabtretung wurde von der Gemeinde Mörsch für den Fall angeboten, daß die Station weiter südlich angelegt werde, was aber den Interessen der Gemeinde Forchheim wegen erheblicher Verlängerung des Zufahrtswegs nicht entsprechen würde.

Den Wunsch auf Verlegung des Bahnhofes hat die Gemeinde Mörsch erst in jüngster Zeit ausgesprochen. Ein Eingehen auf denselben erscheint aber schon deshalb nicht mehr angängig, weil der Vertrag mit der Gemeinde Forchheim über Abtretung des Geländes bereits abgeschlossen und die Eisenbahnverwaltung an denselben gebunden ist."

Die Kommission hält diese Erläuterungen für genügend und hat gegen den Plan und Kostenvoranschlag Nichts einzuwenden.

Antrag: Genehmigung.

§ 45. Steinbach, Bahnhofserweiterung.

138 000 M.

Durch die Ausführungen in den Erläuterungen zum Budget sah sich die Kommission anlässlich der Berathung dieser Budgetanforderung veranlaßt, anzufragen, wie hoch sich die in der angeforderten Budgetsumme mitenthaltenen Kosten für die Straßenunterführung belaufen. Die Rückäußerung der Groß. Regierung hierauf lautet:

"In der angeforderten Budgetsumme sind nur die Kosten für die Erweiterung der Station Steinbach ohne den Aufwand für die voraussichtlich erst in der Budgetperiode 1904/05 zur Ausführung gelangende Straßenunterführung enthalten. Die Kosten für letztere werden 60 000 M. betragen."

Demgegenüber spricht die Kommission den Wunsch aus, daß für die Folge in den jeweiligen Erläuterungen zum Budget ein klares Bild über die Anforderung gegeben werde, damit derartige mißverständliche Auffassungen und weitläufige Anfragen vermieden werden; hiezu wird vor Allem eine zweckmäßige Detaillirung der Budgetanforderung sowie eine Namhaftmachung des Gesamtaufwandes wesentlich beitragen.

Antrag: Genehmigung.

§ 46. Kehl, Erweiterung des Elektrizitätswerks.

200 000 M.

Die in den Budgeterläuterungen enthaltene Mittheilung, daß mit der Zunahme des Verkehrs in Kehl gerechnet werden müsse und deshalb eine dritte Turbine für das Elektrizitätswerk vorzusehen sei, gab der Budgetkommission Veranlassung, anlässlich der mündlichen Erörterung einer Anzahl Eisenbahnaufträge mit der Groß. Regierung auch anzufragen, wie sich der Verkehr der Kehler Hafenanlagen gestaltet. Aus den der Budgetkommission gemachten Darlegungen ist das Nachfolgende hervorzuheben:

Das Elektrizitätswerk diene sowohl den Zwecken der Bahnverwaltung, als auch zur Abgabe von Kraft und Licht an die innerhalb des Gebietes des Kehler Hafens angesiedelte Industrie. Die Grenze der Leistungsfähigkeit der jetzigen zwei Turbinenanlagen, deren eine eigentlich als Reserve anzusehen sei, sei beinahe erreicht, so daß die Erstellung einer dritten Anlage dringend geboten erscheine. Auch seien weitere Industrielle für die Entnahme von Elektrizität angemeldet und bedinge die Eröffnung des zweiten Hafensbassins für die Verwaltung einen weiteren Verbrauch von elektrischem Licht. Die Abgabe von elektrischem Licht und Kraft an die industriellen Unternehmer habe aber für die Frequenz des Kehler Hafens eine sehr große Bedeutung. In diesem Sinne sei auch die Anlage einer Kohlenfieberei in's Auge gefaßt und die Errichtung eines Calciumcarbidwerkes für die Herstellung des eigenen Bedarfs in Aussicht genommen.

Der Schiffsverkehrsverkehr im Kehler Hafen habe in letzter Zeit zugenommen; doch dürfe man nicht übersehen, daß Alles noch in der Entwicklung begriffen sei. Das zweite Bassin sei fertiggestellt und auch hier seien schon Werke vorhanden, während der Raum am ersten Bassin, soweit solchen nicht die Verwaltung für den allgemeinen Verkehr selbst bedürfe, schon größtentheils vergriffen sei.

Die Budgetkommission hat von diesen Mittheilungen der Großh. Regierung mit Befriedigung Kenntniß genommen.

Antrag: Genehmigung.

§ 47. *Offenburg, neues Pumpwerk.*

205 000 M.

Die Kommission hat bei der Großh. Regierung angefragt, ob eine spätere Erweiterung dieses in Aussicht genommenen Pumpwerks möglich sei. Die Antwort hierauf lautet:

„Der Verbrauch an Wasser für Lokomotivspeisung in Offenburg steigerte sich durch Einlegung weiterer Züge und Einführung größerer Tender von täglich 500 cbm im Jahre 1890 auf 1000—1200 cbm im Jahre 1900. Das 1892 erstellte Dampfpumpwerk konnte in 12 Stunden die damals erforderliche Wassermenge von 500 cbm liefern, war aber schon so gebaut, daß eine weitere Pumpe mit Dampfkessel bei Bedarf aufgestellt werden konnte. Dieser Fall trat schon 1896 ein, als die Betriebszeit mit einer Pumpe auf 16 Stunden täglich gestiegen war. Jetzt dauert dieselbe Tag und Nacht. Von diesem Pumpwerk führt nur eine Druckleitung nach dem Bahnhof. Bei einem Bruch dieser Leitung können daher bedeutende Störungen im Lokomotivdienst eintreten. Es muß alsbald eine zweite Druckleitung gelegt und ein neues Pumpwerk erstellt werden, welches täglich 1500 cbm in 10 Stunden Betriebszeit liefern kann, aber auch so eingerichtet wird, daß, wenn der Bedarf eintritt, weitere Pumpen angegliedert werden können. Der Antrieb soll durch Elektromotoren stattfinden, um auch in der Nachtzeit ohne besondere Wartung des Pumpwerkes Wasser fördern zu können. Die Betriebszeit kann auf diese Weise bedeutend gesteigert werden, ohne einen besonderen Wärter in der Nacht einstellen zu müssen. Die vorhandenen Wasserbehälter von 500 cbm Inhalt reichen nicht mehr aus, da zu bestimmten Tageszeiten ein sehr großer Verbrauch stattfindet.

Es ist deshalb vorgesehen, einen größeren Wasserbehälter zu erstellen und die kleineren Wasserthürme auf andern Stationen zu verwenden, für welche solche Wasserthürme beantragt worden sind. Das vorhandene Dampfpumpwerk ist für Neckarelz bestimmt, wo eine alte Pumpe und ein schadhafter Dampfkessel ersetzt werden müssen.“

Die Budgetkommission hat von diesen Erläuterungen der Großh. Regierung Kenntniß genommen.

Antrag: Genehmigung.

§ 48. *Offenburg, neue Betriebswerkstätte.*

800 000 M.

Aus Anlaß der Berathung dieser Budgetanforderung hat die Kommission der Großh. Regierung mitgeteilt, daß sie die Bezeichnung der angeforderten Budgetsumme als „I. Rate“ für angezeigt erachte und die vorhandenen Pläne und Kostenvoranschläge der neuen Betriebswerkstätte einzusehen wünsche.

Zugleich stellte die Kommission die Anfrage, wie weit das Projekt des Bahnhofsumbaues Offenburg, für welchen zum Geländeerwerb bereits zwei Raten im Gesamtbetrag von 3 000 000 M. genehmigt wurden, gebieter sei, in welcher Weise der früher vorgelegte Plan erweitert wurde, und bis zu welchem Zeitpunkt dieser Bahnhofsumbau in Angriff genommen und ausgeführt werden solle. Auch ersuchte die Kommission die Großh. Regierung um die Vorlage der Pläne und Kostenvoranschläge des erweiterten Bauprojektes.

Hierauf ist der Kommission mit einer Anzahl Pläne und Beilagen die nachfolgende Auskunftsertheilung von der Großh. Regierung zugegangen:

„Die Pläne und der Kostenvoranschlag nebst zugehöriger Erläuterung über die neue Betriebswerkstätte in Offenburg liegen bei.

Desgleichen ist der erweiterte Entwurf für den Umbau des Bahnhofes Offenburg nebst zugehörigem Kostenvoranschlag und eine Uebersichtskarte angeschlossen.

Mit dem Bauangriff soll vorgegangen werden, sobald die neuen Pläne die Genehmigung erhalten haben und nach Errichtung einer besonderen Eisenbahninspektion in Offenburg diese mit der weiteren Geschäfts-

führung betraut werden kann. Es würde alsdann zunächst das Enteignungsverfahren einzuleiten und während der Durchführung desselben, das eine längere Zeit beanspruchen wird, die Bearbeitung der Baupläne vorzunehmen und die Vergebung der Arbeiten vorzubereiten sein.

Zu dem neuen Entwurf ist zu bemerken, daß er sich in nachstehenden Punkten von dem ersten Entwurf des Jahres 1897 unterscheidet, welcher in dem Baubudget 1898—99 näher erläutert ist:

1. Personenbahnhof.

Bei dem ersten Entwurf waren die Werkstätten nicht in den Umbau miteinbezogen. Für die Erweiterung des Personenbahnhofs stand deshalb nur ein beschränkter Raum zur Verfügung und es mußten die Zugsanfahrten in der Weise angeordnet werden, daß für je 2 Züge der gleichen Richtung eine Aufstellung hintereinander in einem und demselben Gleise vorgesehen war. Diese Anordnung hat den Nachteil, daß die Bahnsteige sehr lang werden, was von den Reisenden wegen der weiten Wege als eine große Unbequemlichkeit empfunden wird. Die Anlage beeinträchtigt aber auch die Betriebssicherheit, weil an die Achtsamkeit des zugführenden Personals größere Anforderungen gestellt werden müssen.

In dem neuen Entwurf wurde eine Verbesserung dieser Verhältnisse dadurch erreicht, daß der durch den Abbruch der Werkstätten gewonnene Raum für die Bedürfnisse des Personenbahnhofs ausgenützt und für jede Zugrichtung je zwei getrennte Gleise mit dazwischen liegendem Bahnsteig vorgesehen werden konnten. Gleichzeitig wurde durch die Verkürzung der Bahnsteige auch die Anlage einer größeren Anzahl von Abstellgleisen für Personenzugsausrüstungen ermöglicht.

2. Verschubbahnhof.

In dem früheren Entwurf war nur eine einfache Verschubanlage angenommen, bestehend aus einer Anfahrts-, Richtungs- und Abfahrtsgruppe, in welcher sämtliche in Offenburg ankommenden Güterzüge geordnet werden sollten.

Bei eingehender Prüfung der in Betracht kommenden Verhältnisse zeigte sich jedoch, daß eine zweckentsprechende Anlage nur geschaffen werden könne, wenn von vornherein zwei von einander getrennte Verschubanlagen angeordnet werden, eine für die von Norden und eine für die von Süden einfahrenden Züge. In dem neuen Entwurf ist das geschehen; die eine Anlage umfaßt die Gruppen A, B, C und D, die andere die Gruppen E, F, G und H, zwischen beiden liegt die gemeinschaftliche Umladegruppe I.

Dabei sind beide Verschubanlagen nach Anordnung und Umfang der einzelnen Gruppen so gestaltet, daß die den Güterverkehr zwischen Kehl einerseits und der Hauptbahn und der Schwarzwaldbahn andererseits bedienenden Güterzüge künftig im Verschubbahnhof Offenburg aufgenommen, geordnet und in die hier neu zu bildenden Züge eingestellt werden können.

Außerdem wurde bei der Umarbeitung des Entwurfs die Gesamtanordnung derart getroffen, daß sich später bei weiter zunehmendem Verkehr eine vollständige Trennung der beiden in Offenburg zusammenkommenden Hauptrichtungen Karlsruhe—Freiburg und Kehl—Schwarzwald sowohl der Personen- und der Güterzugsfahrstraßen, wie dieser Fahrstraßen untereinander ohne eine gegenseitige Durchschneidung in Schienenhöhe durchführen läßt.

Die hierfür in Aussicht genommene Anordnung, die eine Verlegung der Schwarzwaldbahn und der Hauptbahn oberhalb Offenburg und die Anlage einer von Legelshurst ausgehenden Abzweigung der Kehler Bahn bedingt, ist aus der anliegenden Uebersichtskarte ersichtlich. In dem Bahnhofsplan in 1:2000 sind die Gleisanlagen, die bei der Durchführung dieses Grundjahres später auszuführen wären, in punktierten Linien dargestellt.

Bis auf Weiteres soll von der Ausführung dieser Zufahrtslinien abgesehen und auf der Südseite vorerst nur die Durchführung der beiden Gütergleise durch den Einschnitt bis zur Abzweigung der Schwarzwaldbahn hergestellt werden, da wegen der ungenügenden Breite des Einschnitts schon bei der Einführung des zweiten Gleises der Schwarzwaldbahn seine Erweiterung erfolgen muß. Da hierbei zugleich der Umbau der Straßen-

brücken und der westlichen Stützmauer vorgenommen werden muß, so wäre eine Beschränkung auf das unmittelbare Nothwendige hier nicht zweckmäßig. Ueberdies lassen es aber auch die Rücksichten auf eine erleichterte Betriebsführung geboten erscheinen, gerade in demjenigen Bahnhofstheil, der am meisten beengt ist, durch weitere Gleisanlagen eine größere Bewegungsfreiheit zu erlangen.

In der Anlage des Güterbahnhofs ist gegenüber dem ursprünglichen Entwurf eine grundsätzliche Aenderung nicht vorgenommen worden.

Der Gesamtaufwand, den die Ausführung des für jetzt in Aussicht genommenen Planes verursacht, ist ein sehr erheblicher; an der geplanten Anordnung wird aber im Ganzen festgehalten werden müssen, wenn eine auf absehbare Zeit genügende Anlage geschaffen werden soll. Indessen scheint es wohl angängig, innerhalb des geplanten Rahmens an den einzelnen Gleisanlagen, insbesondere was deren Zahl betrifft, bei der Ausführung auch Einschränkungen vorzunehmen und dadurch den Aufwand zu verringern.

3. Neue Betriebswerkstätte Offenburg.

Die vorhandene Werkstätte Offenburg ist für die Unterhaltung der ihr z. Bt. zugetheilten 92 Lokomotiven mit 1422 m Gesamtlänge und 218 Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Bahndienstwagen mit 19978 m Gesamtlänge seit Langem zu klein, so daß sie bei nur 296 m überdachter Gleislänge die auszubessernden Lokomotiven und Wagen nicht mehr aufnehmen kann. Ein Theil dieser Betriebsmittel muß daher im Freien ausgebessert werden, auch ist es in den letzten Jahren vielfach nöthig gewesen, die ihrerseits gleichfalls immer unzulänglicher werdende Hauptwerkstätte zur Unterstützung der Betriebswerkstätte beizuziehen. Dadurch ergeben sich nicht nur unerwünschte Hin- und Rücktransporte von Betriebsmaterial, wodurch letzteres dem Betrieb unnöthig lange entzogen wird, sondern die Hauptwerkstätte wird auch an der Erfüllung der ihr in erster Linie zufallenden Aufgaben in empfindlicher Weise gehindert.

Es sind z. Bt. in Offenburg stets etwa 4 Lokomotiven zur Ausbesserung im Freien aufgestellt, obwohl in letzter Zeit auch ein Theil der Wagenwerkstätte für die Lokomotivarbeiten benützt werden mußte.

Da bei dem Umbau des Bahnhofes die dem Aufnahmsgebäude zunächst stehenden Maschinenhäuser entfernt werden mußten, solche aber bei nicht zu großer Entfernung von der Werkstätte und bei geeigneter Bauart auch zu kleineren Ausbesserungsarbeiten an Lokomotiven sehr zweckmäßig benützt werden können, da ferner eine größere Ausdehnung der Werkstätte an ihrer jetzigen Stelle im Hinblick auf die Bahnhofserweiterung nicht möglich ist, endlich aber die meisten Bauten der Werkstätte der leichten Bauart wegen für die schweren Arbeiten an den in immer steigendem Maße in Dienst zu stellenden größeren Lokomotiven und Wagen nicht mehr geeignet sind, wodurch die Arbeitskosten für die Unterhaltung und Instandsetzung dieser Betriebsmittel ungünstig beeinflusst werden, mußte man zu einer Verlegung der Werkstätte, d. h. zu einem Neubau an anderer Stelle unter thunlichster Verwendung der vorhandenen Werkstätte-Einrichtungen übergehen. Es war angezeigt, die neue Werkstätte in die Nähe des vorhandenen großen Maschinenhauses im Güterbahnhof zu stellen und zwar so, daß die Zu- und Abfahrten dahin in vortheilhafter Weise stattfinden können und daß auch das neue Elektrizitätswerk eine geeignete Lage zur Werkstätte erhalten kann.

Die Größe der neuen Werkstätte wurde derart bestimmt, daß sie für die nächsten Jahre ausreichen wird. Es wurde aber hinsichtlich des Geländes und der Lage der einzelnen Werkstätten zu einander vorsehen, daß die Gesamtwerkstätte nach Bedarf auf das doppelte Maß vergrößert werden kann. Es muß auch, da das Maschinenhaus im Güterbahnhof zur Aufnahme aller im Betriebe, im Werkstattebedienst oder in Reserve stehender Lokomotiven nicht ausreicht, ein weiteres Maschinenhaus gebaut werden, das zur neuen Werkstätte eine zentrale Lage einnimmt und für Werkstattearbeiten mitbenützt werden kann. Hier werden dann hauptsächlich jene Lokomotiven untergebracht, welche nach Beendigung des Kurjes mit kleineren Ausbesserungen wieder in guten Zustand gebracht werden müssen, wogegen die im Kurje laufenden Maschinen während ihrer Aufenthaltszeit in Offenburg im vorhandenen, von der Werkstätte weiter abliegenden Maschinenhause untergestellt werden.

Die Lage der neuen Werkstätte zum neuen Rangir- und Güterbahnhof ist auch für die rasche Einbringung und Instandsetzung beschädigter fremder und eigener Güterwagen sehr geeignet.

Die Kosten belaufen sich nach beiliegendem Kostenüberschlag auf 2341000 *M*

Als I. Rate sind 800000 *M* eingesetzt. Diese sollen dazu verwendet werden, um alsbald mit dem Bau der Lokomotivwerkstätte und Dreherei und der Erstellung der Zufahrtslinien beginnen zu können."

Aus den diesen Ausführungen als Beilagen angeschlossenen Gesamtkostendarstellungen für diese Bahnprojekte sind die nachfolgenden Zahlen von allgemeinem Interesse. Die Bahnlänge der ganzen Bahnhofsanlage beträgt nach diesem Projekt 5600 m. Der Gesamtkostenaufwand für dasselbe setzt sich aber aus den nachstehenden Hauptzahlen zusammen:

Geländeerwerb	1 906 000 <i>M</i>
Erdbarbeiten, Wegübergänge, Durchlässe und Brücken	2 311 000 "
Oberbau ohne Stellwerk	3 930 000 "
Personenstationsanlage	1 606 000 "
Güter-, Kohlen- und Wasserstationsanlage	1 359 000 "
Werkstätten, ohne Gütererwerb, Oberbau und andere Kosten, welche in den übrigen Titeln dieses Anschlags enthalten sind	1 681 000 "
Außerordentliche Anlagen, elektrische Licht- und Kraftanlage, Desinfektionsanlage und dergleichen	680 000 "
Insgemein, 10% aus obigem Bankapital, abgerundet	1 327 000 "
Stellwerksanlage	900 000 "
Gesamtaufwand für alle Bauprojekte	15 700 000 <i>M</i>
Zieht man hiervon den in diesem Gesamtvoranschlag mitenthaltenen und in einem zweiten Voranschlag spezifizirten Gesamtaufwand für die neue Betriebswerkstätte inklusive Geländeerwerb, Oberbau zc. mit rund	2 340 000 "
ab, so ergibt sich für die übrigen Bahnhofsbauarbeiten ein Kostenaufwand von	13 360 000 <i>M</i>

Anlässlich des Zusammentritts mit der Großh. Regierung zur Berathung von Eisenbahnbaufragen wurde auch diese Bahnhofsbauangelegenheit einer ausführlichen Besprechung unterzogen, worüber das Nachfolgende zu erwähnen ist:

Zunächst wurde von der Großh. Regierung betont, daß die Vermuthung, als ob etwa die Absicht bestanden habe, dem jetzigen Landtag von der Projektänderung keine Kenntniß zu geben, nicht zutreffend sei. Die neue Projektbearbeitung sei, als die Anfrage der Kommission bei der Großh. Regierung eintraf, eben zum Abschluß gebracht und zur Vorlage an das Ministerium behufs Weiterleitung an die Landstände bereit gewesen. Die Kommission sei daher der Absicht der Großh. Regierung nur zuvorgekommen.

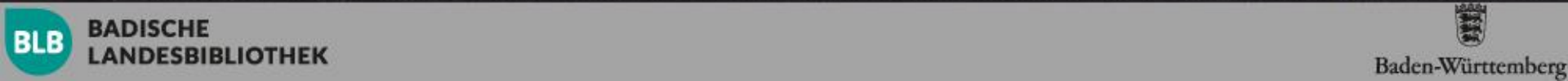
Das erste mit dem Budgetnachtrag 1898/99 vorgelegte Projekt sei auf die Anregung der Bezirksbeamten ausgearbeitet worden und habe die Abhilfe der wesentlichsten Mißstände im Auge gehabt. Es sei wiederholt umgearbeitet worden, um insbesondere die Mißstände des Durchgangsverkehrs zu heben, so daß jetzt eine ganze Anzahl Projekte vorliege. Die neueren Anschauungen innerhalb der technischen Kreise über die Anlage unserer Bahnhöfe seien erst seit Kurzem in die Erscheinung getreten. Das neue Bauystem strebe eine vollständige Trennung der Anlagen für die einzelnen Betriebszweige je nach ihrem besonderen Zweck in der Weise an, daß sowohl die Personen- als auch die Güterverkehrsanlagen für den Nah- und Fernverkehr ganz gesondert werden. Demgemäß seien zum Personenverkehr für die Schnellzüge und die Personenzüge, zum Güterverkehr für die Fernzüge und Unterwegsgüterzüge ganz gesonderte Anlagen, wie Anfahrtsgleise, Verschanlagen zc. zu erstellen. Der Bahnhof Offenburg sei, wie jene in Mannheim und Basel, für die Zusammenstellung der Güterzüge besonders geeignet gelegen. Von hier aus würden die Güter für die einzelnen Abzweiglinien in gesonderten Zügen zusammengestellt.

Es werde daher die Erstellung von zwei Rangirsystemen in Offenburg unbedingt erforderlich. Da der Rangirbahnhof Appenweier für den gesteigerten Verkehr unzulänglich geworden, sei beabsichtigt, den Rangirverkehr nach Offenburg zu verlegen; dann sei auch Gelegenheit gegeben, die ungenügende Bahnsteiganlage in Appenweier zweckentsprechend zu vergrößern. Zur Begründung der Nothwendigkeit der neugeplanten

Bahnhofserweiterung wurde dann regierungsseitig auf die außerordentlich große Zunahme des Zugverkehrs auf der Station Offenburg, der seit dem Jahr 1890 um beinahe 100% gewachsen sei, hingewiesen. Die Zunahme ist aus der nachstehenden Darstellung ersichtlich.

Richtung	Zugzahl im Jahr 1890	Zugzahl im Jahr 1902
1. Appenweier-Offenburg:		
a) Schnellzüge		
hin	7 } 15 } 29	11 } 26 } 52
her	8 } }	15 } }
b) Personenzüge		
hin	7 } 14 } 52	14 } 26 } 104
her	7 } }	12 } }
c) Güterzüge		
hin	8 } . . . 16	24 } . . . 45
her	8 } . . . 7	21 } . . . 7
d) Bedarfszüge		
2. Offenburg-Dinglingen:		
a) Schnellzüge		
hin	6 } 12 } 23	10 } 19 } 37
her	6 } }	9 } }
b) Personenzüge		
hin	5 } 11 } 41	8 } 18 } 68
her	6 } }	10 } }
c) Güterzüge		
hin	5 } . . . 10	12 } . . . 23
her	5 } . . . 8	11 } . . . 8
d) Bedarfszüge		
3. Offenburg-Hausach:		
a) Schnellzüge		
hin	2 } 5 } 16	2 } 5 } 22
her	3 } }	3 } }
b) Personenzüge		
hin	5 } 11 } 24	9 } 17 } 48
her	6 } }	8 } }
c) Güterzüge		
hin	4 } . . . 8	12 } . . . 23
her	4 } . . . —	11 } . . . 3
d) Bedarfszüge		
Gesamtzahl der Züge	117	220

Schließlich wurde vom Vertreter der Großh. Regierung noch ausgeführt, daß der neueste Erweiterungsplan zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse für eine längere Zukunft Vorkehr treffen und daß das Bauprogramm, als welches dieser Plan anzusehen sei, nicht auf einmal, sondern nur abtheilungsweise und entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen ausgeführt werden solle.



Die Budgetkommission hat von dieser eingehenden schriftlichen und mündlichen Auskunftsertheilung der Großh. Regierung Kenntniß genommen und ist in die Berathung der Angelegenheit eingetreten. Zunächst machte sich eine gewisse Ueberraschung darüber geltend, daß nunmehr auf der Station Offenburg, für welche vor vier Jahren ein Erweiterungsplan im Kostenanschlage von 5 130 000 *M* vorgelegt und genehmigt wurde und für welchen die Landstände bereits einen Betrag von 3 Millionen *M* budgetmäßig genehmigt haben, eine so umfangreiche und mit solch' namhaften finanziellen Opfern verbundene Bahnhofsanlage nothwendig geworden ist. Die Kommission neigte Anfangs der Anschauung zu, daß, wenn auch nach den regierungsseitigen Darlegungen die Inanspruchnahme dieser erweiterten Bahnhofsanlage im Allgemeinen als begründet angesehen werden könne, doch bei dem Umstand, daß die Großh. Regierung bis jetzt budgetmäßig nur in Form einer ersten Rate eine gesonderte Anforderung für eine neue Betriebswerkstätte gemacht habe, die Erledigung der Frage des neuen Gesamtprojektes für den Bahnhof Offenburg nicht so dringlich erscheine, als daß solche nicht bis zum nächsten Landtag verschoben werden könnte. Sie glaubte in diesem Stadium der Berathung, daß aus dem Grund, weil die Nothwendigkeit der neuen Betriebswerkstätte mit der im dienstlichen Interesse gelegenen Erweiterung und Ergänzung hinreichend begründet ist und mit der jetzt geplanten gleichzeitigen Verlegung der Werkstätte eine zwar schon im erstgenehmigten Projekte angestrebte Verbesserung der Verhältnisse des Personenbahnhofs in noch vollkommenerer Weise erreicht werden kann, die Genehmigung dieser separat angeforderten Raurate für sich allein erfolgen könnte, ohne daß damit zugleich die Genehmigung des neuen Gesamtprojektes an Stelle des bisher genehmigten Projektes ausgesprochen sei. Da jedoch ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der vorgeschlagenen Verlegung der Werkstätte und dem neuen Erweiterungsplan nicht zu leugnen, die Kommission aber im jetzigen Augenblick, wo ihr nur summarische Kostenvoranschläge vorliegen, dem hohen Hause die Genehmigung des erweiterten Bauprojektes an Stelle des bereits genehmigten vorzuschlagen nicht in der Lage ist, gelangte man schließlich zu der Anschauung, daß, um die längst als Bedürfniß erkannte Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse in Offenburg an und für sich einer baldigen Lösung entgegenzuführen, die Verlegung der Werkstätte als Bestandtheil des Bahnhofsumbauplans genehmigt und demgemäß die für diesen Umbau angeforderte Ratensumme von 800 000 *M* als dritte Rate der Gesamtanforderung für den Umbau des Offenburger Bahnhofs bewilligt werden sollte. Dabei wird aber ausdrücklich unterstellt, daß die Betriebswerkstätte so gelegt werde, daß deren zweckmäßige Benützung auch dann möglich wäre, wenn etwa ein späterer Landtag die Ausführung des Gesamtprojektes nicht in dem von der Großh. Generaldirektion geplanten Umfange genehmigen sollte, ferner daß zwar die Ausführung des früher genehmigten Projektes unterbleiben könne, aber die für dasselbe bereits bewilligten Mittel außer zum Geländeerwerb im Rahmen des neuen Projektes zunächst zum Bau der neuen Betriebswerkstätte zur Verwendung zu gelangen hätten und dem nächsten Landtag die endgültige Genehmigung des neuen Gesamtprojektes auf Grund der detaillirten Pläne und Kostenanschläge vorbehalten bleibe. Ferner gibt man sich der Hoffnung hin, daß an dem für das neue Projekt bis jetzt veranschlagten Kostenbetrag sich noch namhafte Reduzirungen werden erzielen lassen.

Auf eine dem Herrn Minister gemachte Mittheilung von dieser Absicht der Budgetkommission hat derselbe sein schriftliches Einverständniß mit der von der Kommission geplanten Umwandlung der angeforderten Budgetsumme in eine dritte Rate für den Bahnhofumbau Offenburg zur Kenntniß der Kommission gebracht.

Die Kommission stellt den Antrag:

- a) die angeforderte Budgetsumme von 800 000 *M* in diesem Sinne zu genehmigen;
- b) dieselbe als dritte Rate des Bahnhofumbaus Offenburg zu bezeichnen.

§ 49. Orschweier, Wegüberführung.

112 000 *M*.

Die Kommission ersuchte die Großh. Regierung um Vorlage des vorhandenen Planes und um Auskunft darüber, welcher Verbindungsweg zur Ueberführung gelangen soll und ob hiefür ein dringendes Bedürfniß vorhanden ist.

Die Großh. Regierung antwortete hierauf wie folgt:

„Der Lageplan ist angeschlossen, nach welchem die Wegüberführung bei B in Aussicht genommen ist. Die Wegübergänge in Schienenhöhe bei A und B sollen geschlossen werden. Uebergang A ist derjenige, der auf eine Entfernung von 787 m von Norden her mittelst Drahtzuges bedient wird. Das Bedürfnis für die Anlage ist bei Beantwortung der allgemeinen Fragen dargelegt und begründet.“

Die Kommission hat von dieser Mittheilung Kenntniß genommen. Die ebenerwähnte Beantwortung findet sich unter „Allgemeines“ Buchst. E3, Seite 10 dieses Berichts.

Antrag: Genehmigung.

§ 50. Freiburg, Herstellung eines neuen Güterbahnhofs.

III. Rate.

2 645 000 M

Zu dieser Budgetanforderung hat die Kommission an die Großh. Regierung die nachstehende Mittheilung gelangen lassen:

„Die Kommission geht von der Unterstellung aus, daß das bei der diesmaligen Ratenanforderung erfolgte Weglassen der bisher bei dieser Budgetanforderung immer mit erwähnten Bezeichnung „und Verlegung der Höllenthalbahn“ zwar nach der der Budgetkommission des letzten Landtags zugegangenen Regierungsmittheilung, nach welcher in der neuen Voranschlagssumme die Kosten für diese Bahnverlegung nicht mehr mitgehalten sind, begründet ist, daß aber die nach derselben Regierungserklärung erst für den Zeitpunkt nach Erstellung des Güterbahnhofs in's Auge gefaßte Ausführung der Verlegung der Höllenthalbahn der Fertigstellung des Güterbahnhofs alsbald nachfolgen werde“.

Die Rückäußerung der Großh. Regierung hierauf lautet:

„Die Verlegung der Höllenthalbahn soll nach Fertigstellung des Güterbahnhofs in Angriff genommen werden. In die Vorarbeiten und Planbearbeitung wird die Generaldirektion noch im Laufe dieses Sommers eintreten. Der Beginn dieser Arbeiten hat sich verzögert, da das Ingenieurpersonal, das der Eisenbahninspektion Freiburg zugetheilt werden konnte, bisher durch den Bau des Güterbahnhofs vollauf in Anspruch genommen war“.

Die Budgetkommission ist von dieser Erklärung der Großh. Regierung insofern befriedigt, als sie daraus entnommen hat, daß die Verlegung der Höllenthalbahn der Fertigstellung des neuen Güterbahnhofs unmittelbar auf dem Fuße folgen solle; von dem mitgesandten Lageplan des neuen Güterbahnhofs hat dieselbe Einsicht genommen und hat dagegen keine Einwendung zu machen.

Die Budgetanforderungen für dieses Bauunternehmen betragen somit bis jetzt:

Budget 1896/97 für Geländeerwerb	240 000 M
„ 1898/99 1. Baurate	2 300 000 „
„ 1900/01 2. „	2 600 000 „
„ 1902/03 3. „	2 645 000 „
zusammen	7 885 000 M

worunter nach den Erläuterungen zum diesmaligen Baubudget eine Summe von 645 000 M für Einrichtung der elektrischen Beleuchtung mitgehalten ist, ohne welche die bisherigen eigentlichen Bauanforderungen 7 240 000 M betragen, während der Bauaufwand nach den von der Großh. Regierung Ihrer Budgetkommission auf dem letzten Landtag gegebenen mündlichen Darlegungen auf etwa 7 800 000 M veranschlagt ist.

Antrag: Genehmigung.

§ 51. Freiburg, Dienstwohngebäude.

70 000 M

Antrag: Genehmigung.

§ 52. Müllheim, Gleis- und Drehscheibenerweiterung, Bahnsteigerweiterung und Ueberdachung,
Bahnsteigtunnel.

232 000 M

Zu dieser Budgetanforderung fehlte eine Detaillirung. Die Kommission ersuchte daher die Groß-Regierung um Vorlage der Pläne und Kostenvoranschläge.

Hierauf ist der Kommission folgende Antwort zugegangen:

„In dem anliegenden Plan sind die in Aussicht genommenen Aenderungen und Erweiterungen des Bahnhofes Müllheim mit rother Farbe angegeben. Der mitfolgende Kostenvoranschlag A enthält den Aufwand für die östlich von Gleis VIII und südlich von Weiche 32 vorgesehenen Bauausführungen, die sich zur Abwicklung eines geordneten Betriebes als unumgänglich nothwendig erwiesen haben. Es hat sich aber auch noch die Erweiterung der Güterhalle, die Herstellung einer Holzladerrampe und die Aenderung der zugehörigen Gleise — westlich von Gleis VIII gelegen — als dringend erforderlich ergeben. Die Feststellung des Bedürfnisses hiesfür machte einen umfangreichen Schriftwechsel und mehrfache Erhebungen nöthig, so daß der Aufwand, der in dem weiter beigeschlossenen Kostenvoranschlag B berechnet ist, nicht mehr rechtzeitig festgestellt werden konnte und daher im Nachtrag zum Baubudget 1902 und 1903 vorgesehen worden ist.“

Die Kommission hat von diesen Darlegungen sowie von den zugesandten Plänen und Kostenanschlägen Kenntniß genommen und hat gegen die Budgetanforderungen keine Einwendung zu erheben.

Antrag: Genehmigung.

§ 53. Basel, Bahnhofumbau, III. Rate.

3 000 000 M

Zu dieser Budgetanforderung hat die Kommission an die Groß-Regierung die nachstehenden Mittheilungen gelangen lassen:

„Die dermalige Budgetanforderung wurde als III. Rate bezeichnet, während für diesen Zweck inclusive des Administrativkredits vom 25. Januar 1895 schon 6 Ratenbewilligungen stattgefunden haben. Die jetzige Ratenbezeichnung hätte somit der Uebersichtlichkeit halber eine entsprechende Aenderung zu erfahren.

Von dem projektirten neuen Güterbahnhof wünscht die Kommission den Bauplan einzusehen und ersucht um Auskunft darüber, wie das Abkommen mit der Stadt Basel wegen Uebernahme des Geländes des derzeitigen Bahnhofes nunmehr finanziell geregelt ist.“

Die Antwort der Groß-Regierung hierauf lautet:

„Gegen die Bezeichnung der Anforderung als VI. statt III. Rate ist nichts einzuwenden.

Der für die Ausführung maßgebende Plan von dem neuen Güterbahnhof ist angeschlossen, desgleichen eine Abschrift des mit dem Kanton Basel abgeschlossenen Vertrags über die Uebernahme des alten Bahnhof-gebiets nebst zugehörigem Plan.“

Die Budgetkommission hat von dem ihr überlassenen Plan des neuen Güterbahnhofs sowie dem als Anlage 4 diesem Bericht angeschlossenem Vertrag zwischen der Groß-Regierung und dem Kanton Basel-Stadt wegen der Verlegung des Personenbahnhofs und des Umbaues der übrigen Bahnhofstheile der badischen Staatsbahn in Basel Einsicht genommen. Einschließlich des derzeitigen Budgetjahres sind für diese Bahnhofsumbauten bis jetzt budgetmäßig angefordert:

1892/93 Nachtrag I. Rate	1 718 000 M,
1894/95 Administrativkredit 25. Januar 1895	1 000 000 „
1896/97 Hauptbudget	550 000 „
1898/99 Nachtrag II	1 000 000 „
1900/01 Hauptbudget	2 000 000 „
1900/01 Nachtrag	2 000 000 „
1902/03 Hauptbudget	3 000 000 „

zusammen 11 268 000 M,

Anlage 4.

wovon der größte Antheil für bisherigen Geländeerwerb verwendet wurde. Die dermalige Anforderung soll für den Bau des neuen Güterbahnhofs in Verwendung kommen.

Antrag: Genehmigung der angeforderten Budgetsumme und Bezeichnung derselben als „VI. Rate“.

§ 54. Waldshut, Wegüberführung am Südostende des Bahnhofs.
136 000 M

Antrag: Genehmigung.

§ 55. Thiengen, Straßenüberführung.
56 000 M

Antrag: Genehmigung.

§ 56. Schaffhausen, Bahnhofumbau.
1 500 000 M

Die Kommission hat zu dieser Budgetanforderung bei der Großh. Regierung Auskunft erhoben über die Grundlagen des Uebereinkommens mit der Schweizerischen Eisenbahnverwaltung, insbesondere auch über den Vertheilungsplan der Baukosten und über die Eigenthumsverhältnisse der projektirten neuen Bahnhofsanlage. Zugleich ersuchte sie um Vorlage der Baupläne und Kostenvoranschläge.

Die Antwort der Großh. Regierung hierauf lautet:

„Vorbehaltlich der Genehmigung durch die beiderseitigen Aufsichtsbehörden ist bis jetzt zwischen der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen und der Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen bezüglich des Bahnhofs Schaffhausen in folgenden Punkten eine Verständigung erzielt worden:

1. Die gesammten Bahnhofsanlagen in Schaffhausen sollen gemeinschaftliches, ungetheiltes Eigenthum der beiden Eisenbahnverwaltungen sein und zwar soll von dem Gesamtaufwand (Kosten des früheren und des umgebauten Bahnhofs) die Schweizer Bundesbahn 52%, die Badische Staatsbahn 48% tragen. Dieses Verhältniß entspricht der thatsächlichen Benützung des Bahnhofs durch die beiderseitigen Verwaltungen, wie sie sich seit Einführung der Linien Schaffhausen—Schweilen und Schaffhausen—Eglisau in den Bahnhof Schaffhausen gestellt hat. Nach einer von der Schweiz. Eisenbahnverwaltung gefertigten Aufstellung, die aber erst nach der eingehenden Prüfung durch die Badische Staatseisenbahn bedarf, stellt sich das Gesamtanlagekapital einschließlich der Bauzinsen auf Ende 1901, wie folgt:

a) Früherer Bahnhof	
Aufwand der ehemaligen Nordostbahn	968 406 Frs.
Aufwand der Badischen Staatsbahn	1 040 663 „
	<hr/>
	2 009 069 Frs.
b) Bahnhofumbau	
Aufwand der ehemaligen Nordostbahn	3 731 237 Frs.
	<hr/>
zusammen a) u. b)	5 740 306 Frs.
hiervon entfallen auf die Bad. Staatsbahn 48%	2 755 347 „
davon ab die bereits gezahlten Kosten für den alten Bahnhof mit	1 040 663 „
bleiben zu bezahlen	<hr/>
	1 714 684 Frs.
oder (zum Kurse von 81)	1 388 894 M

Für die bis zur Abtragung dieser Schuld noch auflaufenden Zinsen und für Unvorhergesehenes ist im Baubudget der vorstehend berechnete Betrag auf 1 500 000 M aufgerundet worden.

Der Umbau des Bahnhofs ist von der Schweiz. Eisenbahnverwaltung nach anliegendem Projekt A vollzogen worden. Der Zustand vor dem Umbau ist aus dem beiliegenden Plan B ersichtlich. Von Mittheilung eines Kostenvoranschlags wird hiernach abgesehen werden können.

2. Die Unterhaltung sämtlicher Anlagen des Gemeinschaftsbahnhofs Schaffhausen und die Betriebsführung in demselben — ausschließlich der Besorgung des gesammten Personen-, Gepäc- und Güterabfertigungsdienstes, die jede Verwaltung selbst auf eigene Rechnung übernimmt, — soll ebenfalls durch die Schweizer Bundesbahn erfolgen und es sollen die hierdurch entstehenden Kosten nach dem gleichen Maßstab, wie nach Ziffer 1 für das Bankapital vereinbart, unter die beiderseitigen Verwaltungen vertheilt werden.“

Die Budgetkommission hat gegen die mitgetheilte Verständigung mit der Schweizer Bundesbahn und den vorgelegten Plan Nichts einzuwenden.

Antrag: Genehmigung.

§ 57. Singen, Erstellung von Dienstwohnungen.

87 500 *M*

Antrag: Genehmigung.

§ 58. Radolfzell, Beschaffung von Dienstwohnungen.

60 000 *M*

Die Kommission hat bei der Großh. Regierung anlässlich der Berathung dieses Budgetjahres angefragt, wie weit die Pläne für die Bahnhofserweiterung gediehen seien und insbesondere wie die Angelegenheit der Verlegung der Güterhalle nach der Stadtseite zur Zeit stehe.

Die hierauf erteilte Auskunft lautet:

„Für den Bahnhofsbau Radolfzell sind mehrere Entwürfe aufgestellt worden. Bei sämtlichen ist davon ausgegangen, daß die Gleisanlagen für den Güterverkehr — Güterschuppen, Viehverladerampen und Freiladegleise — auf die Stadtseite westlich vom Aufnahmsgebäude verlegt werden. Außerdem ist eine Vermehrung der Personenzugsan- und -Abfahrtsgleise und der Bahnsteige geplant, um den neu hinzugekommenen Verkehr der Bodenseebahn aufnehmen und bedienen zu können. Die Aufstellungs- und Verschubgleise für die Güterzüge sollen im südwestlichen Theile des Bahnhofs angelegt werden.“

Die Herstellung dieser Anlagen beansprucht, wenn sie nach dem zuletzt aufgestellten Plane ausgeführt werden, einen sehr erheblichen, auf beinahe 2 Millionen *M* veranschlagten Kostenaufwand, da, um den nöthigen Raum zu schaffen, der Einschnitt bei der Mettnauer Straßenunterführung erweitert, der Bahnhof an seinem südwestlichen Ende nach dem See hinaus verbreitert und die ganze Maschinenhausanlage sammt den Kohlenlagern verlegt werden muß.

Bevor die Generaldirektion Antrag auf die Bewilligung einer so hohen Summe stellte, glaubte sie daher, noch untersuchen zu müssen, wie weit die geplante Anlage vorerst eine Einschränkung erfahren könnte, ohne daß hierdurch für eine spätere Erweiterung, wenn eine solche unausschiebbar geworden, Unzuträglichkeiten entstehen würden.

Die bezügliche Untersuchung und Planbearbeitung konnte jedoch noch nicht vollständig zu Ende geführt werden. Bei der außerordentlichen Beschränktheit der bestehenden Anlagen und den Mißständen, die sich hieraus für die Bedienung des Verkehrs der Bodenseebahn ergeben, wird sich aber die Inangriffnahme der dringlichsten Erweiterungen nicht mehr bis zur nächsten Budgetperiode verschieben lassen; die Anforderung eines Administrativkredits dürfte daher s. Zt. nicht zu umgehen sein.“

Die Budgetkommission hat sowohl diese Auskunftsertheilung wie die Erläuterungen zum Budget einer eingehenden Erörterung unterzogen. Was zunächst die nach den Budgeterläuterungen mit der Gewährung dieses Budgetjahres hinfällig werdende Budgetanforderung von 30 000 *M* im Betriebsbudget für denselben Zweck anbelangt, so nimmt die Kommission an, daß die Nichtverwendung der fraglichen Summe in den Rechnungsnachweisungen seiner Zeit zum Ausdruck gelangen wird.

Bezüglich der nach den obigen Darstellungen der Großh. Regierung während der laufenden Budgetperiode in Aussicht genommenen Inangriffnahme der dringlichsten Erweiterungsarbeiten auf diesem Bahnhof unter Anforderung eines Administrativkredits setzt die Budgetkommission voraus, daß solcher nur

zur Ausführung der dringlichen Erweiterungsbauten angefordert werden wird und daß dem Landtag wegen Genehmigung des in obiger Auskunftsertheilung auf etwa 2 Millionen Mark angeschlagenen Aufwandes für die Haupterweiterung des Bahnhofs für seine Entschließung völlig freie Hand gewährt bleibt.

Antrag: Genehmigung der angeforderten Budgetsumme.

§ 59. Zentrale Weichen- und Signalstellung.

493 000 M

Die Budgetkommission kann dieses aner kennenswerthe Vorgehen der Großh. Eisenbahnverwaltung in der Vervollkommnung der Sicherheitseinrichtungen unserer Staatsbahnen nur billigen.

Antrag: Genehmigung.

§ 60. Aufstellung von Einfahrt- und Ausfahrtvorsignalen.

700 000 M

Die Kommission kann ihre zu der vorhergehenden Budgetforderung ausgesprochene Meinung hier nur wiederholen.

Antrag: Genehmigung.

§ 61. Für unvorhergesehene Geländekäufe.

500 000 M

Zu dieser seit einigen Budgetperioden regelmäßig wiederkehrenden Anforderung, welche die volle Zustimmung der Kommission findet, möchte die letztere dem Wunsche Ausdruck geben, daß die Verwendung dieser Summe jeweils in den Rechnungsnachweisungen eine nach den einzelnen Unternehmungen spezifizierte Darstellung finden möge.

Antrag: Genehmigung der Budgetanforderung.

Titel IV. Transportmaterial.

§ 62. Lokomotiven.

3 154 200 M.

Neben den im Betriebsbudget angeforderten 15 neuen Schnellzugslokomotiven als Ersatz im Gesamtaufschlag von 1 425 000 M sind im obigen Anschlag 43 Lokomotiven zur Vergrößerung des Maschinenparks zur Neuanschaffung vorgesehen. Ueber die Tragweite dieser und jene der anderen Anforderungen dieses Budgettitels ist das Nähere im Vorbericht schon ausgeführt, wofelbst auch eine Zusammenstellung über die Gesamtanforderungen für Transportmaterial und die Anzahl der anzuschaffenden einzelnen Gegenstände aus den drei letzten Budgets angegeben ist. Es sei aber auch an dieser Stelle auf die in dem Bericht des Herrn Abgeordneten Dr. Wilkens über das Eisenbahnbetriebsbudget für 1902/03 abgedruckte Mittheilung der Großh. Regierung über den Bezug des in den zwei letzten Jahren angekauften Transportmaterials ausdrücklich hingewiesen.

Antrag: Genehmigung.

§ 63. Motorwagen.

100 000 M.

Die Budgetkommission hat bei der Großh. Regierung angefragt, für welche Strecken die Verwendung dieser Motorwagen vorgesehen sei.

Die Antwort hierauf lautet:

„Bis jetzt ist ein Motorwagen (Serpelletwagen) abgeliefert, mit dem z. Bt. Versuchsfahrten vorgenommen werden. Von dem Ergebnis dieser Fahrten wird es abhängen, in welcher Weise der Wagen benützt wird.

Zur Ausführung von Motorwagenfahrten nach vorläufiger Untersuchung kommen folgende Strecken in Betracht:

Karlsruhe—Graben—Neudorf, Karlsruhe—Magan, Karlsruhe—Wilferdingen, Karlsruhe—Bruchsal, Radolfzell—Stahringen—Ueberlingen, Ueberlingen—Stahringen—Stodach.

Eine bestimmte Erklärung darüber, daß auf diesen Strecken der Motorwagenbetrieb eingerichtet wird, kann aber nicht gegeben werden, da sich nicht mit Sicherheit voraussehen läßt, ob bis zur Ablieferung weiterer Motorwagen, die immerhin noch geraume Zeit beanspruchen wird, die Verkehrsverhältnisse auf den genannten Strecken noch gerade so liegen wie heute.“

Die Kommission hat von dieser Mitteilung der Großh. Regierung Kenntniß genommen.

Antrag: Genehmigung der angeforderten Budgetsumme.

§ 64. Personenwagen.

540 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 65. Güterwagen.

1 943 500 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 66. Reservestücke.

170 000 M.

§ 67. Ein neues Dampfsboot für den Bodensee (Stadt Meersburg).

286 000 M.

Die Kommission hat die Großh. Regierung um die Vorlage des Planes für dieses neue Dampfsboot ersucht, worauf derselben die Zeichnungen der „Allgemeinen Anordnungen“ sowie die „Besonderen Bedingungen“ für die Lieferung des Dampfsboots „Stadt Meersburg“, Oktober 1901, zugegangen sind. Die Kommission hat von den beiden Zeichnungen und den Bedingungen Einsicht genommen, und ist aus der allgemeinen Beschreibung das Nachfolgende hervorzuheben:

Das Schiff wird als Raddampfer, in einer Länge von 55 m und Breite von 6,5 m, ausgeführt; der Tiefgang bei vollständiger Ausrüstung darf am Bug 1,27 m nicht übersteigen und bei voller Besetzung mit 600 Personen an keiner Stelle mehr als 1,40 m betragen. An Geschwindigkeit soll das Schiff bei voller Ausrüstung und Besetzung dauernd 26 km per Stunde einhalten können. Hinter dem Hauptkasten befindet sich ein halbversenkter Saal, in der Mitte sind beiderseits die Radkasten mit Anbauten, welche vornen durch eine abnehmbare Abschlußglaswand und die feste Galeriewand am Niedergang zur Kajüte gegen das Vorderdeck abgegrenzt werden. Abnehmbare Glasabschlüsse befinden sich auch zwischen Radkasten und Saalaufbau. Links von der Kajüte befindet sich ein Wirthschaftsraum. Links vom Saal- eingang befindet sich das Raucher-, rechts das Frauengeläß. Hinter dem Saal liegt in Hauptdeckhöhe das Hinterdeck; auch alle anderen nöthigen Räumlichkeiten für das Schiffpersonal und die Reisenden sind in zweckentsprechender Weise angebracht. Das Schiff und seine Einrichtungen müssen in allen Theilen den Sicherheits-Vorschriften für den Dampfschiffdienst auf den Bodensee entsprechen.

Der Schiffskörper ist nach den dem Vertrag angeschlossenen Zeichnungen sachgemäß abgesteift zu erstellen, so daß sich bei einer Schiffsgeschwindigkeit von 26 km in der Stunde keine auffallenden und unangenehmen Erschütterungen zeigen. Für die Schiffsbleche und Formeisen ist bestes deutsches Siemens-

Martin-Flußeisen vorgeschrieben. Das Schiff erhält 6 wasserdichte Querwände und alle der derzeitigen Schiffstechnik zugänglichen Sicherheitseinrichtungen für das Schiffspersonal wie für die Passagiere. Auch die innere Ausstattung der einzelnen Räume wird den modernen Anforderungen des Verkehrs nach diesen Erläuterungen in vollem Umfange Rechnung tragen. Als Beleuchtung des Schiffes ist die elektrische neben einer Petroleum-Nothbeleuchtung gewählt und ist Dampfheizung der einzelnen Schiffsräume angeordnet. Das Saaldeck, Oberdeck und Vorderdeck erhalten Sonnenseile aus wasserdichtem Stoff. Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß die Ueberwachung des Baues während der ganzen Bauzeit den Beamten der Großh. Eisenbahnverwaltung vorbehalten ist und daß auch bezüglich der Gewährfrist und der Annahmebedingungen in dem Vertrag alles Nöthige vorgeesehen ist.

Antrag: Genehmigung der Budgetanforderung.

Titel V. § 68. Lasten und Verwaltungskosten

1 460 000 M.

Antrag: Genehmigung.

B. Einnahme.

Titel I. Kostenbeiträge zu baulichen Herstellungen.

§ 1. Zuschüsse des Reichs, von Behörden und Gemeinden.

668 600 M.

Antrag: Genehmigung.

Titel II. Sonstige Einnahmen.

§ 2. Ertrag von Grundstücken und Gebäuden.

110 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 3. Erlös von Grundstücken und Gebäuden.

60 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 4. Erlös von Material und Inventar.

25 000 M.

Antrag: Genehmigung.

§ 5. Verschiedene Einnahmen.

60 000 M.

Antrag: Genehmigung.

über die Gesamtkosten der von Privatgesellschaften gebauten und

Tabelle I.

Ausbringung des Gesamtaufwandes.

N.º	Bezeichnung der Nebenbahn	Beiträge			Gesamtaufwand	
		des Staates	der Gemeinden zum Gelände- erwerb	der Unter- nehmung Baarzuschuß		
		M	M	M	M	
1	Heidelberger Lokalbahnen	—	—	—	4 534 103	4 534 103
2	Heidelberg—Wiesloch	—	—	—	1 500 000	1 500 000
3	Waldhof—Sandhofen	—	—	—	428 610	428 610
4	Karlsruher Lokalbahnen	—	104 764 ¹	—	1 756 404	1 861 168
5	Wiesloch—Neckesheim—Waldangelloch	300 200	188 000	—	2 700 000	3 188 200
6	Bruchsal—Hilsbach—Wenzingen . .	703 278	360 533	65 877	1 937 555	3 067 243
7	Albthalbahn	960 800	477 100 ²	—	5 000 000	6 437 900
8	Bühl—Bühlerthal	160 000	90 192	70 000	652 498	972 690
9	Achern—Ottenhöfen	255 000	142 100	—	698 753	1 095 853
10	Kehl—Lichtenau—Bühl	390 758	213 088	156 300	1 139 193	1 899 339
11	Kehl—Ottenheim—Offenburg	357 430	196 913 ³	232 388	1 052 061	1 838 792
12	Rhein—Lahr—Seelbach	220 000	6 596	125 000	631 311	982 907
13	Ottensheimmünster—Rhein	240 000	142 000	60 000	375 450	817 450
14	Kaiserstuhlbahn	851 480	399 346	266 695	1 415 748	2 933 269
15	Krozingen—Sulzburg	221 300	142 319	110 650	388 787	858 056
16	Müllheim—Badenweiler	128 690	71 415	—	376 593	576 698
17	Haltlingen—Kandern	260 000	125 165	43 000	375 009	803 174
18	Zell—Todtnau	369 719	213 251	—	1 217 573	1 800 543
19	Bregthalbahn	596 200	186 556	150 000	1 224 436	2 157 192
	Summa	6 014 855	3 059 338	1 279 910	27 399 084	37 753 187
			4 339 248			

Zu dem Gesamtaufwand haben beigetragen:

die Gemeinden und Interessenten	11,493 %
die Bahnunternehmungen	72,575 "
der Staat	15,932 "
Summa	100,000 %

1) Siehe die Bemerkungen zu Tabelle II.

s i c h t

betriebenen Nebenbahnen *) nach dem Stande am 1. März 1902.

Tabelle II.

Dekung der Kosten des Grunderwerbes.

D.3.	Bezeichnung der Nebenbahn	Gesamt- Aufwand für den Grunderwerb	Beiträge		
			der Gemeinden	der Bahn- unternehmung	des Staates
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1	Heidelberger Lokalbahnen	526 395	—	526 395	—
2	Heidelberg—Wiesloch	46 500	—	46 500	—
3	Waldhof—Sandhofen	166 301	—	166 301	—
4	Karlsruher Lokalbahnen	105 857 ¹	104 764 ¹	1 093	—
5	Wiesloch—Medesheim—Waldangeloch	494 998	188 000	306 998	—
6	Bruchsal—Hilsbach—Menzingen . .	559 484	360 533	198 951	—
7	Albthalbahn	675 000 ²	477 100 ²	197 900	—
8	Bühl—Bühlertal	197 144	90 192	106 952	—
9	Achern—Ottenhöfen	273 162	142 100	76 062	55 000
10	Stehl—Sichtenau—Bühl	225 768	213 088	12 680	—
11	Stehl—Ottenheim—Offenburg	328 086 ³	196 913 ³	131 173	—
12	Rhein—Fahr—Seelbach	125 443	6 596	68 847	50 000
13	Ettenheimmünster—Rhein	144 312	142 000	2 312	—
14	Kaiserstuhlbahn	444 346	399 346	—	45 000
15	Krozingen—Sulzburg	142 319	142 319	—	—
16	Müllheim—Badenweiler	71 415	71 415	—	—
17	Haltlingen—Kandern	128 465	125 165	3 300	—
18	Zell—Todtnau	272 485	213 251	9 234	50 000
19	Bregthalbahn	186 556	186 556	—	—
	Summa	5 114 036	3 059 338	1 854 698	200 000

Zu den Kosten des Grunderwerbs haben beigetragen:

die Gemeinden und Interessenten	59,822 %
die Bahnunternehmungen	36,267 "
der Staat	3,911 "
Summa	100,000 %

*) Die Linie Rödzmühl—Dörzbach ist in diesen Tabellen nicht enthalten, da die Angaben über Bau- und Grunderwerbskosten noch nicht gemacht werden konnten.

¹ Die Stadt Karlsruhe hat in den Gemarkungen Rintheim, Beiertheim und Sulach mit 11 277 *M* den Grunderwerb bestritten und vom alten Friedhof 9470 qm Fläche abgegeben.

² Hierin enthalten der Beitrag der Stadt Karlsruhe zum Ankauf der Seitenbahn Ettlingen Staatsbahnhof—Ettlingen Holzhof mit 112 782 *M*.

³ Das abgetretene Gemeindegelände wurde von den Gemeinden zu 60 022 *M* gewerthet und ist dieser Betrag in obiger Summe enthalten.

Anlage 2.

Darstellung

über die Rentabilität der Privatnebenbahnen, sowohl nach dem Bauaufwand der Privatunternehmer, wie auch nach dem Gesamtaufwand für diese Nebenbahnen.

Ordnung	Bahlinie	Bauaufwand des Unternehmers	Rente pro 1900 01 resp. 1900	Gesamtaufwand	Rente hieraus pro 1900/01 resp. 1900
		M	%	M	%
I. Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.					
1	Zell-Todtnau	1 217 574	4,79	1 800 543	3,27
2	Mannheim—Weinheim—Heidelberg—Mannheim	4 534 104	5,04	4 534 103	5,04
3	Karlsruher Lokalbahnen	1 756 404	3,23	1 861 168	3,05
4	Kaiserstuhlbahn	1 415 748	8,27	2 933 269	3,98
5	Bregthalbahn	1 224 436	4,44	2 157 192	2,52
	Zusammen Ord.-Zahl 1—5	10 148 266	5,07	13 286 275	3,86
II. Straßburger Straßenbahngesellschaft.					
1	Kehl—Lichtenau—Bühl	1 139 193	3,02	1 899 339	1,81
2	Kehl—Altenheim—Ottenheim u. Altenheim—Offenburg	1 052 061	2,34	1 838 792	1,34
	Zusammen Ord.-Zahl 1 und 2	2 191 254	2,69	3 738 131	1,57
III. Bering und Wächter.					
1	Ottenheimmünster—Rhein	375 450	925 M	817 450	925 M
2	Krozingen—Staufen—Sulzburg	383 787	3,01	858 056	1,34
3	Haltingen—Kandern	375 009	11,18	803 174	5,22
4	Kchern—Ottenhöfen	698 753	3,38	1 095 853	2,17
	Zusammen Ord.-Zahl 1—4	1 832 999	4,11	3 574 533	2,14
IV. Aktiengesellschaft Müllheim-Badenweiler.					
	Müllheim—Badenweiler	376 593	2,41	576 698	1,57
V. Lahrer Straßenbahngesellschaft Rhein-Lahr-Seelbach.					
	Rhein—Lahr—Seelbach	631 311	2457 M	982 907	2457 M
VI. Badische Lokalbahngesellschaft.					
1	Bruchsal—Hilsbach—Menzingen	1 937 555	1,89	3 067 243	1,19
2	Albthalbahn	5 000 000	2,62	6 437 900	2,03
3	Bühl—Bühlertal	652 498	4,23	972 690	2,84
	Zusammen Ord.-Zahl 1—3	7 590 053	2,58	10 477 833	1,86

Zusammenstellung:

Baukapital der Privatunternehmer	22 770 474 M
Berzinsung	3,74 %
Gesamtbauaufwand	32 636 377 M
Berzinsung	2,61 %

NB. Die Linien Heidelberg—Wiesloch, Waldhof—Sandhofen und Wiesloch—Meckesheim—Waldangeloch, für welche Rentabilitätsnachweisungen noch nicht vorliegen, sind bei dieser Zusammenstellung außer Betracht geblieben.

Anlage 3.

Berechnungen

über

die Betheiligung der Gemeinden und sonstigen Interessenten an der
Geländeerwerbung zur Fortsetzung der Bodenseebahn.

C. 3.	Gemeinden	Wie viel Prozent	Anteil bei 200 000 M		Anlageerhöhung dadurch	Gegenwärtige Anlage
			1% = 2000 M	1% Zuschlag		
1	Altenen	2,500	6 609	330	3,4	58
2	Altheim	0,900	2 380	119	1,9	75
3	Andelsheim	0,105	277	14	0,4	60, 73, 78 (H. C. 10)
4	Badenweiler ohne Weidenweiler	0,500	1 322	66	1,6	74, 76
5	Bermatingen	3,175	8 394	420	3,6	65
6	Bessen	2,290	5 815	291	2,8	60, 66, 70
7	Buggingen	0,875	2 312	116	2,2	68
8	Zeilingen	4,000	10 574	529	3,5	70
	Brudersheim	0,600	1 566	79	2,0	58
9	Wiesentzen	1,225	3 239	162	3,4	44
10	Jutenberg	1,000	2 644	132	0,9	58
11	Mußern	2,500	6 609	330	3,3	65, 67, 69
12	Neufretten	1,500	3 965	198	3,3	57
13	Supertenneth	0,880	2 326	116	1,6	71
14	Wurfbach	11,075	29 079	1 504	4,5	70
15	Wimmshausen	2,900	7 644	382	3,9	70
16	Wimmshausen	0,982	2 543	127	3,4	58
17	Wahlheim	2,211	5 898	295	2,8	80
	Weidenweiler	0,204	541	27	2,9	58
18	Neufach	3,675	9 715	486	3,4	60
19	Reichert	0,915	2 419	121	3,7	56
20	Oberweimer	0,263	695	35	1,7	69
21	Oberwillingen	3,675	9 715	486	3,7	50
	Uebersum	47 812	126 392	6 329		

Zusammenfassung	Nach genehmigten Gemeindebeschlüssen sind zur Verfügung gestellt	Anteil bei 25% Zuschlag für die Gemeinden	
		1900	1905
400 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 800 M Grundbesitz	—	10 000	7 500
3000 M Zuschlag	522	3 600	2 700
400 M Zuschlag bei Zuschlagssatz	305	420	315
1800 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 180 M Grundbesitz	162	2 000	1 500
600 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 600 M Grundbesitz	3 877	12 700	9 525
800-800 M Zuschlag bei Zuschlagssatz	1 500	8 800	6 600
2000 M Zuschlag	1 835	3 500	2 625
bei je 2000 M Zuschlag	3 250	16 000	12 000
500 M Zuschlag bei Zuschlagssatz	—	2 400	1 800
1000 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 3000 M Grundbesitz	1 718	4 900	3 675
4000 M Zuschlag	—	4 000	3 000
1000 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 4000 M Grundbesitz, 5000 M Zuschlag	1 000	10 000	7 500
3000 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 3000 M Zuschlag	750	6 000	4 500
1500 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 2000 M Zuschlag	641	3 500	2 625
4500 M Zuschlag	2 000	45 500	34 125
4000 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 5000 M Grundbesitz	2 008	9 450	7 088
3550 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 1500 M Grundbesitz	1 273	3 850	2 887
1000 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 2000 M Zuschlag	1 553	8 925	6 694
1575 M Zuschlag	828	1 575	1 182
10000 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 4700 M Zuschlag	4 816	14 700	11 025
2100 M Zuschlag bei Zuschlagssatz, 1500 M Grundbesitz	1 028	3 650	2 745
1500 M Zuschlag bei Zuschlagssatz	704	1 050	787
mit für Zuschlagssatz	3 614	14 700	11 025
	35 194	191 230	143 425

C/3	Gemeinden	Die sind Prozent	Kurs bei 200 000 M		Umsatzerhöhung dadurch	Umsatzerhöhung
			1% = 2000 M	1% = 2000 M		
	Hebertrog	47,812	126 092	6 820		
22	Waldrod	0,200	528	25	1,1	60
23	Waldheim	2,500	6 600	330	3,3	50, 60, 63 65, 66
24	Waldenbach	0,280	1 004	50	1,5	90
25	Salem	4,000	10 574	529	3,4	44
	Waldhöf	0,200	528	27	1,5	60
26	Löffingen	1,094	2 892	145	1,7	48
27	Uebersingen	13,275	35 997	1 755	1,9	50
28	Unterriethlingen	0,744	1 967	98	3,5	62
29	Waldhof	2,500	6 600	330	3,1	56
Amt Pfaffenort.						
30	Waldweiler	0,500	1 322	65	0,4	31, 35, 36, 41 45, 54, 56 66, 71, 74
31	Waldenberg	2,000	5 287	264	1,6	55
32	Waldsachsen	0,450	1 191	60	0,3	18, 31, 34, 38 41, 42, 44 52, 55, 56
	Zusammen Gemeinden	75,655	200 000	10 000		
Zurück Beiträge der Interessenten:						
1	Großh. Bad. Kurfürst. Landesherzogtum Salem	(17,500)	70 000			
2	B. B. Landesherzogtum	(4,000)	16 000			
3	Großh. Bad. Landesherrn	(1,750)	7 000			
4	Großh. Preussens Landesherrn	(0,250)	1 000			
5	Spital Walden	?	?			
	Gesamtleistung	99,155	294 000			

Nach geschlossenen Gemeindeverträgen sind zur Verfügung gestellt	Bemerkungen		Kurs bei 25% Kurs für die Gemeinden
	1900 unter abweichender Steuerbefreiung	Kurs bei 25% Kurs für die Gemeinden	
	35 184	191 230	145 423
	186	900	600
2071 M. Steuerbefreiung, 7103 M. Grundbesitz	2 000	10 000	7 500
1500 M. Steuern	—	1 500	1 125
10000 M. Steuerbefreiung (verfügt über 10000 M., 6000 M. Steuern)	1 434	10 000	12 000
500 M. Steuern	648	500	600
4075 M. Steuerbefreiung	3 650	4 875	3 281
20000 M. Beitrag zur Steuerbefreiung; hierfür Steuerbefreiung nicht möglich	9 171	50 100	30 825
2075 M. Steuern	500	2 975	2 231
6000 M. Steuerbefreiung, 4000 M. Steuern	3 450	10 000	7 500
300 M. Steuerbefreiung, 1000 M. Steuerbefreiung	?	2 000	1 500
1200 M. Steuerbefreiung, 8000 M. Grundbesitz	750	8 000	6 000
1800 M. Steuerbefreiung	2 950	1 800	1 350
	61 623	302 580	226 905
		70 000	70 000
		16 000	16 000
		7 000	7 000
		1 000	1 000
		?	?
		206 500	320 905

Anlage 4.**Vertrag**

über die

Verlegung des Personenbahnhofes und den Umbau der übrigen Bahnhoftheile der Großh. Badischen Staatseisenbahnen in Basel

abgeschlossen zwischen

der Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen

und

dem Regierungsrath des Kantons Basel-Stadt.

Art. 1.

Die Verlegung des Personenbahnhofes und der Umbau der übrigen Bahnhoftheile wird von der Generaldirektion auf Grund des diesem Vertrage beigelegten, einen integrierenden Bestandtheil desselben bildenden und beidseitig unterschriebenen generellen Planes ausgeführt, wobei jedoch Aenderungen im Einzelnen, soweit solchen die nachstehenden Vereinbarungen nicht entgegenstehen, vorbehalten bleiben.

Die zur Ausführung bestimmten Pläne werden f. Z. dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Regierungsrath des Kantons Basel-Stadt zur Genehmigung eingereicht. Dabei wird angenommen, daß die gesammte Anlage des Personen- und des Güter-Bahnhofs geräumig und zweckmäßig erstellt und ein architektonisch schönes Aufnahmsgebäude erbaut werde.

Art. 2.

Zu den Kosten der Verlegung des Personenbahnhofes leistet der Kanton Basel-Stadt an die badische Eisenbahnverwaltung einen Beitrag von zwei Millionen Franken.

Sofern im Jahre 1900 mit den Arbeiten für den Personenbahnhof begonnen wird, erfolgt die Zahlung bei der Staatskasse des Kantons Basel-Stadt in nachstehenden Theilbeträgen:

am 31. Dezember 1900	500 000 Frs.
" " " 1901	500 000 "
" " " 1902	500 000 "
" " " 1903	500 000 "

Berzögert sich der Bauangriff, so verschieben sich dementsprechend auch die vorstehenden Zahlungsfristen.

Jedenfalls soll aber mit dem Bau spätestens anfangs des Jahres 1901 begonnen und derselbe, außerordentliche Verhältnisse vorbehalten, im Frühjahr 1905 vollendet werden.

Die Einleitung des Zwangsenteignungsverfahrens für das zu erwerbende Gelände soll sofort nach Genehmigung dieses Vertrages stattfinden.

Art. 3.

Der Kanton Basel-Stadt erbietet sich, das durch die Verlegung des Personenbahnhofes frei werdende Gelände um denjenigen Schätzungspreis käuflich zu übernehmen, den die Delegirten des Regierungsrathes mit ihrem Schreiben vom 23. Juni 1899 der Eisenbahnverwaltung bekannt gegeben haben. Letztere erklärt sich mit diesem Angebot unter der Voraussetzung einverstanden, daß das für den neuen Personenbahnhof erforderliche Gelände zu denjenigen Schätzungspreisen erworben werden kann, welche die Delegirten des Regierungsrathes gleichfalls mit obgenanntem Schreiben mitgetheilt haben. Bezüglich der Schätzungspreise wird auf die diesem Vertrag beiliegenden und integrierende Bestandtheile desselben bildenden Preisverzeichnisse und Situationspläne verwiesen.

Sollten sich dagegen bei dem einzuleitenden Zwangsenteignungsverfahren die Geländeerwerbungs-kosten für den neuen Personenbahnhof höher oder niedriger als diese Schätzungspreise stellen, so würde der von dem Regierungsrath für die jetzige Bahnhoffläche gebotene Ankaufspreis in seinem auf die Flächeneinheit bezogenen Durchschnitt um so viel zu erhöhen oder zu erniedrigen sein, als sich der tatsächliche Durchschnittspreis für das zum neuen Bahnhof erforderliche Gelände gegenüber dem Durchschnittspreis, der sich nach der von den Delegirten des Regierungsrathes mitgetheilten Schätzung ergibt, erhöht oder erniedrigt.

Die Eisenbahnverwaltung behält sich vor, nachstehend verzeichnete und im Plan angegebene Geländeabschnitte unter Anrechnung der sich ergebenden definitiven Einheitspreise von der Veräußerung auszuschließen.

- a. ein Areal an der Riehenstraße von ca. 7 200 m² Inhalt mit dem darauf stehenden Wohngebäude sammt Dependenz;
- b. ein Areal an der Ecke Grenzacherstraße und Duttliweg von ca. 2 500 m² Inhalt mit den darauf befindlichen Gebäuden.

Die auf dem jetzigen Bahnhofgelände befindlichen Gebäude gehen mit demselben in das Eigenthum des Kantons Basel-Stadt über; dagegen verbleiben der Oberbau und die Passerellen der Bahnverwaltung.

Die Zahlung des Kaufpreises für das jetzige Bahnhofgelände erfolgt mit der Uebergabe des letzteren an den Kanton Basel-Stadt zur Zeit der Eröffnung des neuen Personenbahnhofes. Sollten einzelne Abschnitte des Areals bereits früher verfügbar werden, so bleibt betreffs der Uebernahme durch den Kanton Basel-Stadt gütliche Verständigung vorbehalten.

Art. 4.

Die Eisenbahnverwaltung stellt gleichzeitig mit dem Bahnhofumbau Unterführungen für die nachge-nannten Straßen und Wege her:

1. Grenzacherstraße,	Gesamtbreite	16 m
2. Christonaststraße,	"	16 "
3. Riehenstraße,	"	18 "
4. Maulbeerweg,	"	15 "
5. Horburgstraße,	"	16 "
6. Hochbergerstraße,	"	16 "
7. Freiburgerstraße,	"	16 "
8. Neuhausstraße,	"	12 "

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Die Straßen sind horizontal unter der Bahn durchzuführen; bei den unter 2, 3, 4 und 7 genannten Straßen sind die Zufahrten zur Unterführung ohne Gegengefäll, bei den unter 1, 5 und 6 genannten mit höchstens $2\frac{1}{2}\%$ und bei der unter 8 genannten Straße mit höchstens 3% Steigung anzulegen.

Auf die Unterführung der Parkwege beim Erlenspark und einer an Stelle des eingehenden Fasanenweges tretenden neuen Straße, welche die Horburgstraße mit dem östlich vom Personenbahnhof liegenden Gelände verbindet, wird von der Eisenbahnverwaltung bei Herstellung der beiden zwischen dem Verschubbahnhof und dem Personenbahnhof zur Ausführung gelangenden Viadukte entsprechend Rücksicht genommen werden. Bezüglich des Weiterweges bleibt nähere Untersuchung vorbehalten, ob er in seiner jetzigen Lage zu unterführen oder zu verlegen sei.

Hinsichtlich der lichten Durchfahrtshöhe der vorgenannten Unterführungen wird bestimmt, daß sie bei den links der Wiese liegenden Straßen, sowie bei der Freiburgerstraße mindestens 4,2 m betragen soll. Von den Unterführungen der Christonaststraße, der Riechenstraße und des Maulbeerweges sollen zwei mindestens 4,5 und eine 4,8 m lichte Durchfahrtshöhe haben. Für die übrigen rechts der Wiese liegenden Straßen und Wege wird die Festsetzung der lichten Durchfahrtshöhe näherer Untersuchung vorbehalten.

Art. 5.

Bei der Herstellung der nach Art. 4 durch die Eisenbahnverwaltung auszuführenden Straßen und Wegunterführungen ist inbegriffen:

1. die Erwerbung des erforderlichen Geländes;
2. die Ausführung der Erdarbeiten;
3. die Herstellung des Mauerwerks und der Brücken.

Diese Leistungen erfolgen auf Kosten der Eisenbahnverwaltung, soweit die Straßen und Bauwerke innerhalb des künftigen Bahnhofgebietes zu liegen kommen.

Innerhalb dieses Gebietes bleiben die Straßenflächen Eigentum der Bahnverwaltung.

Art. 6.

Die Horburgstraße wird auf die ganze Strecke ihrer in Folge des Bahnbaues vorzunehmenden Verlegung von ihrer Abzweigung beim bestehenden Bahnübergang bis zu ihrer Wiedereinmündung vor der Wiesenbrücke vollständig und einschließlich der Fahrbahn und der Fußwege auf Kosten der Eisenbahnverwaltung hergestellt und hierauf dem Kanton Basel-Stadt unentgeltlich zum Eigentum überwiesen.

Art. 7.

Der Riechenteich und die andern Wasserläufe, welche das künftige Bahngebiet durchschneiden, werden auf Kosten der Eisenbahnverwaltung unter dem Bahnkörper hindurchgeführt.

Sofern die Eisenbahnverwaltung aus technischen Gründen Verlegungen dieser Wasserläufe für notwendig erachtet, erfolgen dieselben auch außerhalb des künftigen Bahngebietes bis zu ihrer Wiedereinmündung auf Kosten der Eisenbahnverwaltung.

Art. 8.

Die Eisenbahnverwaltung erwirbt die in das künftige Bahngebiet fallenden Wegflächen des Gotterbarmweges und des Fasanenweges um den gleichen Preis, welcher für das an diese Wege angrenzende

Gelände bezahlt werden muß; hierdurch wird sie gleichzeitig der Verpflichtung entbunden, für diese Wege einen anderweitigen Ersatz zu schaffen.

Dagegen geht die in den künftigen Güterbahnhof fallende Straßenfläche der Horburgstraße unentgeltlich in das Eigenthum der Eisenbahnverwaltung über.

An die Kosten des Landerwerbs und der Erstellung der Schwarzwaldallee hat die Eisenbahnverwaltung keinen Beitrag zu leisten; dagegen hat sie das auf gütlichem Wege oder mittelst Zwangsenteignung erworbene Gelände, welches in diese Straße fällt, dem Kanton Basel-Stadt zu dem von ihr bezahlten Preis abzutreten.

Art. 9.

Die Eisenbahnverwaltung übernimmt auf ihre Kosten die Herstellung des Bahnhofvorplatzes zwischen dem Aufnahmsgebäude und der Schwarzwaldallee nach einem zwischen den beiden Vertragsschließenden noch näher zu vereinbarenden Plan und tritt alsdann den Platz unentgeltlich an den Kanton ab. Dabei bleibt jedoch der Eisenbahnverwaltung das Recht vorbehalten, im Bedarfsfall diesen Platz für Bahnhofszwecke, wie Erweiterung der Gebäude und dergleichen ohne eine Entschädigung in Anspruch zu nehmen, soweit hiedurch öffentliche Interessen nicht geschädigt werden. Für den Fall, daß der Bahnhof an eine andere Stelle verlegt werden sollte, geht die überwiesene Fläche wieder unentgeltlich in das Eigenthum der Eisenbahnverwaltung zurück.

Art. 10.

Die Eisenbahnverwaltung stellt die Anlagen, die zur Entwässerung des Bahnhofgebiets und zur Ableitung der Abwasser aus den Bahngebäuden dienen, bis zu ihrer Einmündung in die Hauptkanäle unter Einhaltung der Bestimmungen des Kanalisationsgesetzes vom 9. Juli 1896 und der zugehörigen Vollzugsverordnung vom 17. März 1897 auf ihre Kosten her. Der Kanton Basel-Stadt gestattet den Anschluß dieser Anlagen an das städtische Leitungsnetz, soweit es sich um die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnhof- und Kanzleigebäude handelt, unentgeltlich; dagegen ist von der Eisenbahnverwaltung für alle Gebäude, welche ausschließlich als Dienstwohnungen verwendet werden, der gesetzliche Dohlenbeitrag zu leisten.

Art. 11.

Der Kanton Basel-Stadt übernimmt auf seine Kosten:

1. die vollständige Herstellung sämtlicher Straßen außerhalb des künftigen Bahngbiets mit Ausnahme der in Art. 6 bezeichneten Strecke der Horburgstraße.
2. die Herstellung der Fahrbahnen, Rinnen, Fußwege und Entwässerungseinrichtungen bei den in Art. 4 aufgeführten Straßen und Wegen innerhalb des künftigen Bahngbiets.

Art. 12.

Der Kanton Basel-Stadt übernimmt auf seine Kosten die Unterhaltung der in Art. 4 genannten Straßen innerhalb des künftigen Bahngbiets, welche sämtlich dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie diejenige des Bahnhofvorplatzes.

Art. 13.

Die Genehmigung des vorstehenden Vertrages durch das Großh. Bad. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten einerseits, durch den Großen Rath und erforderlichen Falles durch eine Volksabstimmung des Kantons Basel-Stadt sowie durch den Schweizerischen Bundesrath andererseits bleibt vorbehalten.

Genehmigt:

Namens der Großh. Generaldirektion der Bad. Staats-
eisenbahnen

gez. Eisenlohr

gez. Häfner.

Karlsruhe, den 31. März 1900.

Das Großh. Badische Ministerium des Großh. Hauses
und der auswärtigen Angelegenheitengez. von Brauer
Minister

gez. Laub.

Karlsruhe, den 29. Mai 1900.

Genehmigt:

Im Namen des Regierungsrathes des Kantons
Basel-Stadt

Der Vicepräsident

gez. H. Reefe

Der Sekretär

J. B.

gez. Dr. Annhof, Subst.

Basel, den 24. März 1900.

Im Namen des Großen Rathes des Kantons
Basel-Stadt

Der Präsident

gez. Dr. Borkmer? (unleserlich)

Der Sekretär:

gez. Dr. Scheuermann.

Basel, den 10. Mai 1900.

Vom schweizerischen Bundesrath

den 15. September 1900

— genehmigt —

mit Vorbehalten.

Schätzung

des Werths des freiwerdenden Areals der Badischen Bahn.

1. Hochbergerstraße—Wiese		
Parzelle 554 ¹ 2 388 ^{1/2} m ² à 5 Frs. =	11 942,50	Fr.
2. Wiesenbrücke	24 000.—	"
3. Wiese—Horbürgstraße		
Parzelle 439 ¹ 2718 m ² gratis	—	"
4. Horbürgstraße—Sperrstraße		
Parzelle 250 5 000 m ² à 6 Frs. =	30 000.—	"
17 579 " " 30 " =	527 370.—	"
5. Sperrstraße—Riechenstraße		
Parzelle 249		
Hälfte stadteimwärts 21 000 m ² à 50 Frs. =	1 050 000.—	"
auswärts 20 963 " " 30 " =	628 890.—	"
6. Riechenstraße—Duttliweg		
Parzelle 399 ² 23 570 ^{1/2} m ² à 20 Frs. =	471 410.—	"
336 12 376 ^{1/2} " " 30 " =	371 295.—	"
7. Duttliweg—Gottesbarmweg		
Parzelle 400 ² 7 126 ^{1/2} m ² à 6 Frs. =	42 759.—	"
(S.C.B) Parzelle 396 ²	—	"
8. Gottesbarmweg—Grenzacherstraße		
(S.C.B) Parzelle 397	—	"
9. Rohmaterialienplatz		
Parzelle 386 ¹ 32 465 à 25 Frs. =	811 625.—	"
Dierzu Abbruchwerth der Gebäude	37 130.—	"
Total	4 006 421.50	Fr.

Schätzung

des Werths des Areals des neuen badischen Personen-Bahnhofs.

					Fr.	
Kleinhüningen	Parz.	412 m ²	350 à	5.—	Fr.	= 1 750.—
"	"	408 ³	8 200 "	5.—	"	= 41 000.—
"	"	407 ¹	500 "	5.—	"	= 2 500.—
"	"	444 ¹	1 850 "	5.—	"	= 9 250.—
"	"	358	3 200 "	5.—	"	= 16 000.—
Basel Sect. VII.	"	565	4 300 "	5.—	"	= 21 500.—
"	"	566	1 200 "	5.—	"	= 6 000.—
	Freiburgerstr.	"	400			
		550	1 050 "	5.—	"	= 5 250.—
	Wiese	"	800			
		521 ⁴	950 "	5.—	"	= 4 750.—
		484 ³	550 "	5.—	"	= 2 750.—
	Fasanenweg	"	100			
		502 ¹	6 000 "	10.—	"	= 60 000.—
		499	9 550 "	10.—	"	= 95 500.—
		498 ¹	6 250 "	10.—	"	= 62 500.—
		496	1 700 "	10.—	"	= 17 000.—
		485 ³	5 200 "	16.—	"	= 83 200.—
		486	6 700 "	16.—	"	= 107 200.—
		487	19 000 "	16.—	"	= 304 000.—
		488	9 900 "	16.—	"	= 158 400.—
		489	5 450 "	16.—	"	= 87 200.—
		490	7 400 "	16.—	"	= 118 400.—
		491	17 000 "	16.—	"	= 272 000.—
	Maulbeerweg	"	1 100			
		532	8 400 "	16.—	"	= 134 400.—
		1 793	850 "	16.—	"	= 13 600.—
		493	1 800 "	16.—	"	= 28 800.—
		494	1 200 "	16.—	"	= 19 200.—
	Riehenteich	"	1 350			
		534	22 500 "	16.—	"	= 360 000.—
	Riehnstraße	"	2 100			
Basel Sect. VIII.	Parz.	412	28 600 "	16.—	"	= 457 600.—
		411	9 400 "	16.—	"	= 150 400.—
	Uebertrag	194 900				2 640 150.—

				Frš.
Uebertrag	194 900			2 640 150.—
432 m ²	9 200 à 10.—	Frš. =		92 000.—
Gottesbarmweg	1 400			
431 "	12 000 " 10.—	" =		120 000.—
426 "	16 000 " 10.—	" =		160 000.—
Bogelfangweg	750			
421	2 600 " 10.—	" =		26 000.—
Weg	100			
419	8 400 " 10.—	" =		84 000.—
427	150 " 10.—	" =		1 500.—
422	7 200 " 10.—	" =		72 000.—
	<u>252 700 m²</u>			<u>= 3 195 650.—</u>

Diezu der Werth der zu vergütenden Gebäulichkeiten sammt Anwesenheit
 und Unvorhergesehenem 504 350.—
Total . 3 700 000.—

