

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1906

240 (17.7.1906) Badischer Landtag. Erste Kammer. 27. öffentliche Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 240.

Karlsruhe, 17. Juli 1906.

Badischer Landtag.

Erste Kammer.

27. öffentliche Sitzung

am Donnerstag den 12. Juli 1906.

Unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten: Seiner Großherzoglichen Hoheit des Prinzen Karl von Baden.

Tagesordnung:

1. Anzeige neuer Einläufe.
2. Beratung des Berichts der Budgetkommission zu der summarischen Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbauwes in den Jahren 1904 und 1905 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand. Berichterstatter: Geheimerat Hönsele.
3. Beratung des Berichts der Petitionskommission über die Petition der Stadtgemeinde Neustadt, um Aufhebung des Entfernungszuschlags für die Zahnradstrecke der ganzen Hölentalbahn betreffend. Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Heiß.
4. Beratung des mündlichen Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petition der Gemeinde St. Blasien und Anderer, um Erbauung einer Bahn St. Blasien—Rheintal betreffend. Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Sande.
5. Beratung der Berichte der gleichen Kommission über:
 - a. die Petition der Stadt Meersburg in Verbindung mit den Petitionen der Gemeinden Stetten, Niedelsweiler, Waitenhäuser, Daisendorf, Kippenhausen, Zinnenstaad, Sagnau und Konstanz, die Erbauung einer Eisenbahn von Mhlbingen nach Meersburg;
 - b. die Petition der Stadt Stodach und 39 weiterer Gemeinden, Fortsetzung der Eisenbahn von Fridingen über Dwingen nach Stodach;
 - c. die Petition der Gemeinden des Deggenhauser Tals um Herstellung einer Verbindungsbahn Wimmernhausen—Pfullendorf;
 - d. die Petition des Eisenbahnkomitees Sohl um Herstellung einer Bahn von Fridingen über Herdwangen—Nack—Ding—Pfullendorf;
 - e. die Petition des Gemeinderats Nack und 79 anderer Gemeinden, die Verbindung der Bodenseebahn mit der Schwarzwaldbahn Engen—Wahlwies—Espasingen betr.;
 - f. die Petition der Stadtgemeinde Stodach und einer Anzahl Gemeinden aus dem Amtsbezirk Stodach, Neßkirch und Ueberlingen, Fortsetzung der Bahn von Nenzingen nach Engen betr.;
 - g. die Petition einer Anzahl Gemeinden aus dem Amtsbezirk Engen und Konstanz, Erbauung einer normalspurigen Lokalbahn von Engen über Hilzingen nach Ehingen betr. (Randenbahn);
- h. Petition einer Anzahl Gemeinden aus dem Amtsbezirk Konstanz, die Gewährung eines Zuschusses zur Erbauung einer Bahn von Radolfzell nach Dehningen betr. (Höri-bahn). Berichterstatter für a.—h.: Freiherr von Stöckingen.

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

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnet die Sitzung kurz nach halb 10 Uhr.

Entschuldigt hat sich für die heutige Sitzung: Fürst Emich zu Leiningen wegen Teilnahme an den Sitzungen des bayerischen Reichsrats.

Das Sekretariat gibt folgende Einläufe bekannt:

1. ein Telegramm von Seiner Majestät dem Kaiser, worin für die von der Ersten Kammer übersandten Glückwünsche Dank ausgesprochen wird;
2. ein Telegramm von Seiner Königlichen Hoheit dem Erbgroßherzog Friedrich, worin für die ihm übermittelten Glückwünsche zum Geburtstag gedankt wird;
3. Mitteilung des Präsidiums der Zweiten Kammer über die Annahme des Spezialbudgets des Eisenbahnbauwes (Haupt-Abt. VIII) für die Jahre 1906 und 1907;
4. Mitteilung des gleichen Präsidiums über die Annahme der neu berechneten Positionen des Budgets des Großh. Staatsministeriums (Haupt-Abt. I) für 1906 und 1907, Ausgabe Titel IV und Einnahme Titel I (Matrifularbeitrag zur bzw. Ueberweisungen aus der Reichskasse);
5. Mitteilung des gleichen Präsidiums über die Genehmigung sämtlicher in dem Entwurf eines Nachtrags zum Staatsvoranschlag für 1906 und 1907 enthaltenen Positionen bis auf Haupt-Abt. V (Finanzministerium) Titel IV B § 18 — Heidelberger Schloß — mit 100 000 M., deren Beratung einstweilen ausgesetzt bleibe.
6. Mitteilung des gleichen Präsidiums über die Annahme des Gesetzentwurfs, die Erbauung einer schmal-

Leichter in B. 715.2.2 en können er Großh. en Damm- tenzell, ifen- und 750 lfdm. von ca. i Muffen- mm Licht- br. stube und us Beton 75 cbm). Angebots B. 689.2.2 i l. Z., hr, en, von ulare be- und Be- athaus in n. 6. on. lechbaches e (Anbau in Rauba der einzu- m. sowie die Be- einzufügen Hochbau- n Dienst- auf. b. Z., mit em- n, einzu- nach aus- B. 760 on. ung. aberampe, ind einer Station oberlichen ung ver- B. 763.2.1 en liegen er, Bie- während icht auf- lare er- s Mitt- ittag s sprecher einzu- tion. aats- chine. verkaufen brauch- dampf- kräften en. der Ma- geliefert, m Bahn- age hier B. 762.2.1 der Ab- bote frei schrift- uschrift- schine. 906, rfolgtem 6. nbahn- aats- ng einer Verlabo im Ge- soll ver- 100 kg ruktion- Liefer- uschrift- Z, vor- chen. nd Ge- ns ein- bestell- bezogen- 680.2.2

spurigen Nebenbahn von Rastatt nach Schwarzach betreffend;

7. Gesetzentwurf, die Aenderung des Wassergesetzes betr. Derselbe wird der Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen.

An Petitionen sind eingekommen:

1. der Handelskammer für den Kreis Mannheim, die Rheinschiffahrtsabgaben betreffend;
2. des Gemeinderats Schopfheim und anderer, Unterstützung der Petition des Gewerbevereins Säckingen, die Vergabung der Rheinwasserkräfte betreffend.

Entsprechend dem gefaßten Beschlusse, neue Petitionen nicht mehr anzunehmen, wird beschlossen, in eine Behandlung der Petition Ziffer 1 nicht mehr einzutreten. Die Petition zu Ziffer 2 wird, da sie im Zusammenhang mit einer bereits früher eingereichten Petition steht, der Petitionskommission überwiesen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung erstattet namens der Budgetkommission Bericht

Geheimerat Housell: Die Prüfung der Rechnungsnachweisungen gehört nicht zu den anregenden und bei den geordneten Verhältnissen unserer Staatsverwaltung auch nicht zu den bedeutungsvollsten Tätigkeitsgebieten der Landstände. So haben auch die summarischen Nachweisungen über den Fortgang des Eisenbahnbaues und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand bisher die Zeit der beiden Hohen Häuser nur sehr wenig in Anspruch genommen. Es ist jeweils nur ein mündlicher Bericht erstattet und dann sind die Anträge der Kommission in der Regel ohne Debatte angenommen worden; und diese Anträge haben gelaute auf Nichtbeanstandung der Rechnungsnachweisung und auf Zustimmung zu den beantragten Kreditübertragungen. Diesmal hat die Budgetkommission der Hohen Zweiten Kammer über diese Nachweisung einen schriftlichen Bericht erstattet und das gleiche ist auch von Ihrer Budgetkommission gesehen. In dem gedruckten Bericht sind einige Druckfehler stehen geblieben, für die ich die Verantwortung tragen muß, denn ich habe mir zum Lesen der Korrektur zu wenig Zeit genommen. Sie sind übrigens unbedeutender Art und werden wohl vom Leser überall leicht selbst berichtigt worden sein; nur einen Fehler möchte ich berichtigen; er findet sich auf Seite 12 in 5. Absatz von oben, in der dritten Zeile. Da muß es heißen „nicht genehmigt würden“ statt „nicht genehmigt wurden“; es ändert das den Sinn.

Der Bericht Ihrer Kommission beginnt mit der üblichen Ausführung der Zahlen. Ich möchte nur daraus hervorheben: daß für das Jahr 1904/05 waren der Großh. Regierung im Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für Eisenbahnbauzwecke 86,4 Millionen Mark in der Ausgabe zur Verfügung gestellt und in der Einnahme 461 Millionen Mark. Im Vollzug hat sich gegenüber den Budgetsätzen eine Minderverwendung ergeben im Betrag von 41,7 Millionen und eine Mehrverwendung von 2,3 Millionen, das gibt einen Ueberschuß der Minderverwendung von 39,4 Millionen M. Diese Summe wird nicht ganz zur Aufrechterhaltung für die Budgetperiode 1906/07 beantragt, sondern nur die Summe von 39,3 Millionen.

Diese summarische Nachweisung gibt für den Eisenbahnbau das, was für die allgemeine Staatsverwaltung und auch für den Eisenbahnbetrieb durch die vergleichende Darstellung der Budgetsätze und Rechnungsergebnisse geliefert wird; diese Darstellungen beziehen sich allerdings auf die voran-

gegangene Budgetperiode und es ist ein sehr großer Vorzug der summarischen Nachweisung über den Eisenbahnbau, daß hier die Nachweisung abschließt mit dem 31. Dezember des zweiten Jahres der umflossenen Budgetperiode. Man hat also eine ganz frische Nachweisung, die in besserer Weise für die Beurteilung des neuen Budgets verwertet werden kann, als es den vergleichenden Darstellungen für die übrigen Zweige der Staatsverwaltung möglich ist.

Der schriftliche Bericht gibt eine kleine Geschichte dieser summarischen Nachweisung. Sie stammt aus der ersten Zeit des Eisenbahnbaues im Großherzogtum und ist im wesentlichen, abgesehen von einer Aenderung in der Form, bis heute beibehalten worden — nicht beeinflusst durch das im Jahre 1884 in Kraft getretene Etatgesetz. Mit den Bestimmungen dieses Etatgesetzes aber stehen die Nachweisungen und das darin zum Ausdruck gekommene Gebahren der Eisenbahnverwaltung in mehrfacher Hinsicht nicht im Einklang.

Dies gilt zunächst von der Uebertragung der Kredite. Das Etatgesetz schreibt vor, daß die Kredite im außerordentlichen Etat — nur um diese handelt es sich hier — gewissermaßen von selbst übergehen können in die folgende Budgetperiode. Das Gesetz gibt der Regierung die Ermächtigung in der neuen Budgetperiode über die für die vorherige bewilligten, aber noch nicht oder nur zum Teil verwendeten Kredite noch zu verfügen. Das kommt in Wirklichkeit darauf hinaus, daß eine Unternehmung, deren Ausführung durch eine Reihe von Jahren sich hinzieht, doch immer nach Ablauf von 4 Jahren wieder neu an die Landstände gebracht werden muß, weil etwaige Kreditreste nach Ablauf von zwei Budgetperioden erloschen sind. Aber auch diese Verfügung über Kreditreste in der folgenden Budgetperiode macht das Etatgesetz davon abhängig, daß an dem Unternehmen, so wie es zur Zeit der Bewilligung von Geldmitteln beabsichtigt war, Aenderungen nicht stattgefunden haben. Ist dagegen letzteres der Fall, so ist der Uebertrag des Kreditrestes auf die folgende Budgetperiode nicht zulässig. Wenn also das Bedürfnis einer Aenderung schon in der ersten Budgetperiode sich herausstellt, so ist eine erneute Vorlage an die Landstände notwendig. Gerade im Eisenbahnbau aber kommen solche Veränderungen der ursprünglichen Pläne und Absichten außerordentlich häufig vor. Die Vorgeschichte der sämtlichen großen Bahnhofsbauten wie sie in der gegenwärtigen und seit einigen Budgetperioden eine große Rolle spielen, zeigt überall solche Veränderungen von Budgetperiode zu Budgetperiode; in diesen Fällen hätten also der Absicht des Etatgesetzes entsprechend die Kredite und Kreditreste nicht aufrecht erhalten werden dürfen. Es hatte für die Landstände das seitherige Verfahren sehr häufig die Folge, daß sie dadurch, daß schon im Sinne des geänderten Projekts Aufwendungen, zum mindesten Einleitungen und Vorbereitungen getroffen, Grundstücke erworben waren und dergleichen, in eine Zwangslage versetzt wurden; sie waren dann in der Regel, wenn schwere Störungen vermieden werden sollten, eben genötigt, die neuen Anforderungen weiter zu bewilligen. Und deshalb wäre es gerade beim Eisenbahnbau, in dem so große Summen in Frage stehen, und in dem sehr häufig die Bedürfnisse sich ändern, besonders notwendig, daß die Vorschriften über die Geltungsdauer der Kredite, wie sie in Artikel 13 des Etatgesetzes gegeben sind, eingehalten werden.

In den Bemerkungen der Nachweisung tritt auch hinsichtlich der Ueberschreitungen eine Auslegung des Etatgesetzes zutage, mit der Ihre Budgetkommission sich nicht einverstanden erklären konnte. Das Etatgesetz sagt: es müssen die Ueberschreitungen im außerordentlichen Etat in der Nachweisung gerechtfertigt werden, wenn sie mehr

als 10 Proz. der Verwilligung und mehr als 10 000 M. betragen. Diese Bestimmung aber wird ergänzt im folgenden Artikel, der von den Administrativkrediten handelt. Da ist gesagt, daß wenn dieser Fall eintritt, die weiteren erforderlichen Mittel durch einen Administrativkredit beschafft werden müssen. Nun ist in der summarischen Nachweisung bei der Rechtfertigung von Ueberschreitungen wiederholt hingewiesen auf das Statgesetz; allein als die Verwilligung, die jener Berechnung der 10 Prozent zugrunde gelegt ist, ist die Summe sämtlicher Verwilligungen ohne Rücksicht der Zeit ihrer Verwilligung — also manchmal 4 bis 5 Budgetperioden zurück — behandelt, sie ist dann als „Gesamtwilligung“ bezeichnet worden. Ueber die Frage, ob ein solches Verfahren zulässig sei, haben in Ihrer Budgetkommission ausführliche Erörterungen stattgefunden, und es ist eine Einigung der Anschauungen erzielt worden dahin, daß eine solche Behandlung in der Tat mit der Absicht des Statgesetzes nicht in Einklang zu bringen ist. Wenn dort, im Statgesetz, von dem Voranschlag die Rede ist, so kann damit nur der Staatsvoranschlag gemeint sein, nicht etwa der Kostenvoranschlag für das Unternehmen. Das Statgesetz will nicht etwa der ausführenden Baubehörde Grenze setzen und ihr nicht oder nur in gewissem Umfang gestatten, den Kostenvoranschlag zu überschreiten. Das liegt in der Natur der Sache, daß bei größeren Unternehmungen, namentlich im Eisenbahnbau, zumal wenn die Ausführung durch eine Reihe von Budgetperioden geschieht, ein Kostenvoranschlag selten wird genau eingehalten werden können. Allein das Statgesetz hat anderes im Sinne; hier handelt es sich um die Einzelsätze des Staatvoranschlags. Das Statgesetz will, daß der Budgetsatz nicht über ein gewisses Maß überschritten wird, eine daß ein Administrativkredit erforderlich wird und darin liegt, eine gewisse Gewähr für den vorsichtigen Vollzug des Budgets. Denn die Erteilung eines Administrativkredits erfordert nicht nur die Mitwirkung des Finanzministeriums, und des Staatsministeriums, sondern auch die Zustimmung des Landesherrn; und gerade der Umstand, daß die Erwirkung eines Administrativkredits mit Umständen umkleidet ist, gibt eine Sicherheit dafür, daß reiflich erwogen wird, ob ein Mehraufwand wirklich unvermeidlich ist oder ob er sich verschieben ließe bis zum nächsten Landtag, so daß dann die Großh. Regierung in der Lage wäre, dem Landtag hierwegen eine Forderung zu machen, sei es in der Erhöhung einer zweiten oder dritten Teilforderung, sei es einer Nachforderung usw. Daß das Statgesetz das gewollt hat, geht auch klar hervor aus den Verhandlungen in dem andern Hohen Hause über den Entwurf des Statgesetzes. In jenem Entwurf waren für solche Ueberschreitungen sogenannte Ergänzungskredite vorgesehen, die nur die Mitwirkung des Finanzministeriums erforderten; allein es sind, und zwar auf Antrag des damaligen Berichterstatters Lamey, diese Ergänzungskredite aus dem Gesetz entfernt worden und es wurde festgestellt, daß die Ueberschreitungen hinsichtlich des Erfordernisses des Administrativkredits ebenso zu behandeln seien, wie die Mittel für die neu auftretenden Bedürfnisse. Ihre Budgetkommission sieht in der Anwendung des Statgesetzes hinsichtlich der Ueberschreitungen eine vorbeugende Wirkung und darauf legt sie besonderen Wert.

In dem Bericht sind auch die großen Minderverwendungen erörtert. Sie waren schon auf dem vorigen Landtag Gegenstand der Besprechung in diesem Hohen Hause. Ich hatte damals als Berichterstatter für das Eisenbahnbudget auf diese außerordentlich große Kreditreste, die damals 50 Proz. des gesamten Budgetsatzes ausmachten, hingewiesen, und der Ansicht der Budgetkommission Ausdruck gegeben, daß diese Behandlungsweise

nicht ganz gesund sei. Es entsteht eine Hypertrophie von Bewilligungen und es ist nicht gut, wenn eine Verwaltung sozusagen im Geld schwimmt. Allerdings ist das Ausgabebudget für die Großh. Regierung nicht verpflichtend und insofern kann hinsichtlich dieses Punktes eine etatrechtliche Beanstandung nicht erhoben werden. Allein die Ursache dieser großen Kreditüberschreitungen berührt das Statgesetz und diese Ursache ist auch wichtiger als die Nichtverwendung großer Summen, die man schließlich nur als eine Last betrachten kann, die eben so weiter geschleppt wird; denn geradezu Nachteile für die Eisenbahnschuldentilgungskasse treten dadurch nicht ein. In den Rechtfertigungen der Minderverwendungen — denn auch die Minderausgaben sind nach dem Statgesetz zu rechtfertigen — begegnet man gewöhnlich den Sätzen: „Der Bau kann noch nicht in Angriff genommen werden“, oder „die Vorarbeiten sind noch nicht zu Ende“, oder „der Geländeerwerb zieht sich zu lange hin“ u. dgl. Man kann daraus eben einfach schließen, daß die Ursache dieser großen Verzögerungen in der Verwendung bewilligter Mittel darauf zurückzuführen ist, daß diese Mittel angefordert und bewilligt worden sind, ohne daß ein Plan und ein Kostenüberschlag da waren, d. h. ohne daß das Unternehmen vollzugsreif war. Bei den Verhandlungen in diesem Hohen Hause im vorigen Landtag hat der Herr Eisenbahnminister dies ohne Einschränkung zugegeben und er hat nur in seiner lebenswürdigen Weise, wie er sich scherzhaft ausgedrückt hat, „für mildernde Umstände“ plädiert. Er konnte aber auch darauf hinweisen, daß dieses Verfahren der Großh. Regierung doch eigentlich den Wünschen der Landstände, namentlich im andern Hohen Hause entsprochen habe, daß man eben immer darauf gedrängt habe, ein Eisenbahnunternehmen wenigstens einmal im Budget zu sehen. Er konnte ferner darauf hinweisen, daß, als einmal in der Zweiten Kammer Zweifel geäußert wurden, ob denn diese Mittel alle verwendet werden können, die Großh. Regierung gesagt hatte: nein, wir können diese großen Summen nicht alle zur Verwendung bringen. Die Großh. Regierung hat dann der Budgetkommission der Zweiten Kammer angeboten, eine Anzahl von Anforderungen im Betrag von ungefähr sechs Millionen abzusetzen, weil man doch nicht dazu komme, diese Bauten in Angriff zu nehmen; die Budgetkommission der Hohen Zweiten Kammer hat aber davon keinen Gebrauch gemacht. So ist es in den letzten Jahren dazu gekommen und auch bei verschiedenen Anlässen ausdrücklich betont worden, daß das Eisenbahnbudget nur ein Eisenbahnbudgetprogramm sei, daß dem, was da an Plänen und Kostenvoranschlägen etwa den Landständen vorgelegt wird, lebendig die Bedeutung von Skizzen und Schätzungen zukomme.

Das ist es aber nicht, was der Absicht und dem Wortlaut des Statgesetzes entspricht. Als vor wenigen Tagen in dem andern Hohen Hause verlangt wurde, daß eine gewisse Summe für den Eisenbahnbau und Zuschüsse für Lokalneisenbahnen in den künftigen Eisenbahnbudgets vorgesehen werde, und die Großh. Regierung dies unter Hinweis auf die etatrechtlichen Gesichtspunkte ablehnte, da mußte sie sich von einem Abgeordneten sagen lassen, daß das, was die Großh. Regierung für nicht zulässig erachte, nämlich eine Bindung ohne bestimmte Grundlage, auch tatsächlich der Fall sei, wenn sie für eine große Unternehmung eine erste Teilforderung einbringe, ohne daß man eigentlich genau festgestellt habe, worin das Unternehmen bestehen, welche Grenzen es haben, was die Durchführung kosten soll, denn da trete, wie die Erfahrung zeigt, doch auch eine gewisse Bindung ein, weil die Landstände dann in der Regel nicht mehr in der Lage sind, weiteren Teilforderungen gegenüber mit Erfolg zu erwägen, ob sie das Unter-

nehmen ausgeführt haben wollen, ob sie die Mittel dafür bewilligen wollen; es ist in der Regel schon vorgegriffen. Der Herr Generaldirektor hat in jener Verhandlung des vorigen Landtages auf die große Inanspruchnahme der Generaldirektion durch Arbeiten für den Eisenbahnbau hingewiesen, das kann ich ohne weiteres zugeben; er hat aber auch bemerkt, daß es nicht zweckmäßig wäre, von vornherein ein Projekt auszuarbeiten, weil man ja nicht wissen könne, ob die Landstände dieses Unternehmen billigen, ob sie geneigt sein werden, dafür Mittel zu bewilligen, und so laufe man Gefahr, viele Arbeit und Mühe unnütz aufgewendet zu haben. Nach dem Verhalten der Landstände in den letzten Jahren ist aber doch diese Gefahr einer solchen Ablehnung nicht groß; auch werden es in der Regel Unternehmungen sein, die schon vorher von den Landständen angeregt worden sind, Gegenstand von Petitionen waren; also mit einem Novum wird die Großh. Regierung in dem Eisenbahnbau kaum jemals vor die Landstände treten. Allein es gibt auch einen Weg, um diese Gefahr zu vermeiden, und das ist der Weg, den wir auch dieses Jahr in einem Nachtrag zu dem Eisenbahnbudget eingeschlagen finden. Die Großh. Regierung verlangt zunächst die Mittel für die Vorarbeiten; diese Anforderung gibt ja dann den Anlaß zu einer Aussprache zwischen der Großh. Regierung und den Landständen, und schon hier wird sich deutlich zeigen, ob die Landstände gewillt sind, auf dieses Unternehmen einzutreten oder nicht, und damit ist jede Gefahr fruchtloser Arbeit ausgeschlossen. Ich möchte diesen Weg der Großh. Regierung empfehlen.

In sachlicher Hinsicht haben die Nachweisungen nur bei zwei Punkten eine Erörterung von Belang hervorgerufen. Einmal bei der Position 2 aus der Statperiode 1900/01 die Fortsetzung der Bodenseebahn; hier sind zwei Bewilligungen gegeben worden, zwei getrennte Budgetsätze. Bei dem einen Budgetsatz ergab sich eine große Ueberschreitung, bei dem anderen eine große Minderverwendung; weder die Ueberschreitung noch die Minderverwendung sind für sich gerechtfertigt. Es wird aber hier ein Ausgleich vorgenommen, es werden die Mehrverwendungen durch die Minderverwendung gedeckt, es ergibt sich dann eine nicht sehr erhebliche Differenz, und da wird gesagt, die bleibt innerhalb der zulässigen Grenze, auch unter Hinweis auf alle die früheren Bewilligungen. Ihre Budgetkommission hat in dieser Sache eine Äußerung der Großh. Regierung erbeten; sie ist in dem Bericht abgedruckt. Es geht daraus hervor, daß hier Irrtümer, und zwar wiederholt, in der Rechnung stattgefunden haben, Irrtümer, wie sie übrigens im Eisenbahnwesen nicht allzu selten vorkommen. Das Verfahren, die an einem Budgetsatz unverwendet gebliebenen Mittel zur Deckung einer Ueberschreitung bei einem anderen Budgetsatz zu verwenden, widerspricht der Bestimmung des Art. 9 Abs. 3 des Statgesetzes, denn es ist dort untersagt, auf eine andere Budgetposition Ausgaben zu verrechnen, die nicht dort bewilligt sind. Der Gegenstand ist aber durch die Mitteilung der Großherzoglichen Regierung als sachlich aufgeklärt zu bezeichnen! Die andere Ueberschreitung betrifft Titel V Lasten und Verwaltungskosten; auch hier ist eine Rechtfertigung in der Nachweisung nicht gegeben; es ist verwiesen auf die neue Anforderung im Eisenbahnbudget und so hat auch Ihre Budgetkommission geglaubt, die Erörterung dieser Sache bis zur Beratung des Eisenbahnbudgets verschieben zu sollen.

Die Kritik, die Ihre Budgetkommission an den Nachweisungen geübt hat, hat sie nicht veranlaßt, eine förmliche Beanstandung oder gar eine Beschwerde zu beantragen. Die Budgetkommission hat vor allem die

Ueberzeugung, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung bei den Ueberschreitungen, die hier in Frage kamen, überall in gutem Willen gehandelt hat und daß das, was mehr ausgegeben ist, auch der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit unserer Eisenbahnen und damit dem Wohl des Landes zugute gekommen ist. Und was die Zustimmung gegenüber dem Statgesetz anlangt, so muß anerkannt werden, daß die Großh. Regierung im Jahre 1904/05 nicht anders verfahren ist, als sie es von jeher getan hat, ohne daß die Landstände einmal eine Beanstandung erhoben hätten, sie konnte der Meinung sein, daß durch die Uebereinstimmung von Regierung und Landständen, und durch die Bewilligung im Finanzgesetz dem Gesetz genügt sei. Allein Ihre Budgetkommission, Durchlauchtigste Hochgeehrte Herren, hielt es doch für geboten, daß künftig die Bestimmungen des Statgesetzes auch bei dem Eisenbahnbau und im Eisenbahnwesen überhaupt Anwendung finden. Sie verspricht sich davon einen ruhigeren Gang der Dinge, sie verspricht sich klare Verhältnisse im Budget und Vorteile in mancher anderer Hinsicht; es kann nach Ansicht Ihrer Budgetkommission nur zum guten sein, wenn fortan stets nur für ausgereifte Entwürfe Mittel angefordert und bewilligt werden, und wenn große Mehrausgaben nur auf Grund eines Administrativkredits geschehen, oder besser einer Nachforderung im Budget eingebracht wird; es kann nur gut sein, wenn Kreditreste nicht für unbefristete Zeit fortgeführt werden, und wenn bei der Änderung des Vorhabens, für dessen Ausführung die Mittel bewilligt worden sind, der Gegenstand rechtzeitig erneut an die Landstände gebracht wird. Dabei verkennt Ihre Budgetkommission nicht, daß es bei den großen und vielfach schwierigen Betrieben im Eisenbahnbau doch oft nicht oder nur schwer möglich sein kann, alle Bestimmungen des Statgesetzes genau zu beobachten. Die Umstände können so liegen, daß man einmal über das eine und andere hinausgeht und daß eben dann diese Abweichung bei der Rechnungsnachweisung gerechtfertigt werden muß; und bekannt ist ja auch die große Arbeitslast der Generaldirektion der Staatsbahnen; allein im allgemeinen gilt doch auch hier wie überall in der Geschäftsabwicklung eines großen Betriebs, daß strenge Ordnung, wenn sie einmal eingeführt ist, die Geschäfte nicht erschwert, sondern vielmehr erleichtert und einen zielgerechten und häuslicheren Betrieb fördert. Ich möchte hier auf einen Ausdruck Bezug nehmen, den der Herr Eisenbahnminister vor wenigen Tagen in dem andern Hause getan hat: „Das Gesetz über alles.“ Ihre Budgetkommission hat sich aber denn doch auch gefragt, ob denn nicht durch eine strikte Anwendung des jetzigen Statgesetzes mit seinen starren Bestimmungen die Bewegungsfreiheit in der Eisenbahnverwaltung in einem Maße eingeschränkt werden könnte, das der Sache zum Nachteil gereichen würde, und so hat sie eine Novelle zum Statgesetz ins Auge gefaßt, die den Verhältnissen des Eisenbahnbaues hinsichtlich der Budgetaufstellungen, der Kreditübertragungen und des Budgetvollzugs gerecht werden könnten, durch etwas abweichende Bestimmungen von denen, die jetzt das Statgesetz enthält und die auch für die anderen Zweige der Staatsverwaltung erhalten bleiben sollen. So hat Ihre Kommission angeregt, daß die Großh. Regierung in eine Prüfung dieser Frage eintreten möchte. Ihre Budgetkommission, Durchlauchtigste Hohe Herren, ist demnach zu folgendem Antrag gelangt:

„Das Hohe Haus wolle I. erklären:

Die Erste Kammer hat die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1904 und 1905 und den hiefür aus Mitteln der

Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand geprüft und ist in Uebereinstimmung mit dem Beschlusse der Zweiten Kammer damit einverstanden, daß für die aufrecht zu erhaltenden Kredite in dem Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse die Summe von 39 338 348 M. vorgesehen werde;

II. die Großh. Regierung ersuchen,

1. dahin Anordnung zu treffen, daß künftig auch beim Eisenbahnbau den Bestimmungen des Etatgesetzes entsprechend verfahren, oder
2. — falls daraus nachteilige Wirkungen auf den Fortgang des Eisenbahnbaues besorgt würden — in eine Prüfung darüber einzutreten, ob nicht in Rücksicht auf die Verhältnisse des Eisenbahnwesens zusätzliche Bestimmungen zum Etatgesetz gerechtfertigt und angezeigt erscheinen und beziehenden Falles dem nächsten Landtag einen bezüglichen Gesetzentwurf vorzulegen,
3. daß aber, wenn irgend möglich, hinsichtlich des der summarischen Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues und den hiefür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand zugrunde gelegten Rechnungsabchlusses und des Zeitpunktes der Vorlage dieser Nachweisung die seitherige Uebung beibehalten werden möge.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Freiherr von Marschall: Ich halte die Anregungen, welche in dem Berichte der Budgetkommission gegeben worden sind, und welche in den heutigen lichtvollen Ausführungen des Herrn Berichterstatters, für die ich ihm aufrichtig dankbar bin, eine weitere Ausgestaltung gefunden haben, für äußerst beachtenswert. Ich stehe daher auch nicht an, hier zu erklären, daß ich wegen dieser Anregungen mit dem Herrn Präsidenten des Finanzministeriums ins Benehmen treten werde, damit seitens beider Ministerien eine eingehende Prüfung der Vorschläge herbeigeführt und je nach dem Ergebnis dieser Prüfung den Landständen seinerzeit eine weitere Vorlage unterbreitet werden kann. Was nun die in dem Bericht erfolgten Ausstellungen bezüglich des bisherigen Verfahrens anbetrifft, so wenden sich dieselben nach drei Richtungen, einmal werden Ausstellungen erhoben bezüglich der Uebertragung der Kreditreste aus früheren Budgetperioden, weiter bezüglich des Maßes der Ueberschreitungen und endlich noch bezüglich der großen gegenüber den Budgetsätzen eingetretene Minderverwendungen.

Was nun zunächst die Uebertragung früherer Kreditreste anbelangt, so geht die Budgetkommission dieses Hohen Hauses von der Anschauung aus, daß Kreditreste auch beim Eisenbahnbau ohne weiteres aus der zunächst vorhergegangenen Budgetperiode übertragen werden dürfen, während dem die Großh. Eisenbahnverwaltung vor in Kraft treten des Etatgesetzes, wie nach in Kraft treten desselben der Meinung war, daß auch die Kreditreste aus früheren Etatperioden übertragen werden können. Es ist in dieser Beziehung bisher eine Beanstandung nicht erhoben worden, und die Großh. Eisenbahnverwaltung glaubte daher, dazu berechtigt zu sein.

Was dann weiter die Frage der Ueberschreitungen anbelangt, so war die Großh. Eisenbahnverwaltung bisher auch immer der Ansicht, daß nur die Gesamtbewilligung, die für ein einzelnes Objekt in Anspruch genommen worden ist, ins Auge zu fassen sei, und daß darnach die 10 Proz., bis zu welchen ohne weiteres eine Ueberschreitung erfolgen dürfe, zu bemessen seien. Weder das

Großh. Finanzministerium, noch auch die dazu in erster Reihe berufene Oberrechnungskammer, noch auch, wie der Herr Berichterstatter heute hervorgehoben hat, die Landstände, haben hiergegen bisher irgend welche Beanstandungen erhoben.

Was nun noch die eingetretene größeren Minderverwendungen gegenüber den Budgetsätzen anbetrifft, so muß ich hier die Ausstellung der Kommission als vollständig gerechtfertigt anerkennen. Die Eisenbahnverwaltung hat sich deshalb bestrebt, namentlich im Hinblick auf den in diesem Hohen Hause im vorigen Landtag so bestimmt zum Ausdruck gebrachten Wunsch, die Anforderungen in dem Ihnen jetzt vorliegenden Eisenbahnbudget so zu bemessen, daß sie tunlichst der Wirklichkeit entsprechen. In dem anderen Hohen Hause, insbesondere in der Budgetkommission desselben, sind in dieser Beziehung gegenteilige Besorgnisse ausgesprochen worden; es ist vielfach bemängelt worden, daß einzelne Anforderungen zu nieder gegriffen seien, wir waren aber immer in der Lage darauf zu erwidern, daß wir nicht glaubten, es werde bezüglich der einzelnen Positionen eine größere Summe zur Verwendung gelangen, und wir haben für den Fall, daß es doch der Fall sein sollte, darauf hingewiesen, daß uns ja der Weg des Administrativkredits offen stehe. Ich gebe vollständig zu, und befinde mich dabei in Uebereinstimmung mit dem Herrn Berichterstatter, daß es nicht möglich ist, alle Anforderungen genau nach dem Bedarf zu bemessen; aber ich glaube, das gegenwärtige Eisenbahnbudget ist in einer Weise aufgestellt, daß wir sagen können, die Gesamtanforderung, wie sie gestellt ist, wird wohl zur Verwendung gelangen, es wird aber in einem Falle vielleicht wieder eine erhebliche Minderverwendung, im andern Falle aber eine Mehrverwendung eintreten. Da werden wir uns dann mit der Erwirkung von Administrativkrediten helfen. Das Bestreben der Großh. Eisenbahnverwaltung soll unausgesetzt darauf gerichtet sein, volle Klarheit, Wahrheit, Offenheit und Ordnung walten zu lassen. Und ich glaube, daß gerade die Anregungen, die in diesem Hohen Hause erfolgt sind, die Eisenbahnverwaltung in diesem Streben unterstützen und fördern werden. Ich kann in dieser Beziehung der Budgetkommission nur nochmals meinen aufrichtigsten Dank aussprechen.

Geheimerat Souffell: Ich kann es mir nicht versagen, dem Herrn Minister zu danken für die Freundlichkeit, mit der er die Bemängelungen in dem Bericht Ihrer Kommission aufgenommen hat. Ich glaube seine Bereitwilligkeit, mit dem Herrn Finanzminister ins Benehmen zu treten, wird wohl von Erfolg sein; denn wenn das Etatgesetz in seiner ganzen Schärfe auf das Eisenbahnwesen, Anwendung finden sollte, so dürften namentlich auch dem Herrn Finanzminister der Administrativkredite zu viel werden. Anerkennen muß ich aber auch, daß bei Aufstellung des neuen Eisenbahnbudgets in der Tat die im vorigen Landtag in diesem Hohen Hause gefallenen Bemerkungen mehrfach Berücksichtigung gefunden haben, es ist unverkennbar dort das Bestreben hervorgetreten, die Neuanforderungen dem voraussichtlichen Bedarf besser anzupassen, als es früher geschehen ist. Daß beim Eisenbahnbau immer die Anforderungen etwas reichlich bemessen werden müssen, ist deshalb schon notwendig, weil der neue Finanzgesetzetat in der Regel leider erst gegen die Mitte des ersten Budgetjahres erscheint (diesmal wird es noch später) und weil bis dahin die Eisenbahnverwaltung mit Mitteln versehen sein muß, um ihre Bauten fortzusetzen; denn die Bestimmung des Etatgesetzes, daß weiter bezahlt werden kann, solange die Steuern erhoben werden, gilt nur für das ordentliche, und nicht für das außerordentliche Budget. Ich glaube

wir dürfen das Vertrauen haben, daß die Großherzogliche Regierung aus dem Beschluß dieses Hohen Hauses, der wie ich hoffe, dem Antrag der Kommission entsprechen wird, Veranlassung nehmen wird, dem Gegenstand ernste Aufmerksamkeit zuzuwenden und das wird gewiß nur zum guten ausfallen.

Der Antrag der Budgetkommission wird bei der hierauf folgenden Abstimmung angenommen.

Zu Ziffer 3 der Tagesordnung erhält das Wort der Berichterstatter

Geh. Kommerzienrat Reiff: Auf der Strecke Freiburg-Neustadt, der sogenannten Höllentalbahn, wird seit deren Eröffnung für die 35 Kilometer lange Strecke ein Betrag für Personen- und Gepäcktransport für 47 Kilometer erhoben. Der Zuschlag von 12 Kilometer kommt daher, daß der Bau der Bahnlinie einen sehr erheblichen Kostenaufwand nötig machte, und daß der Betrieb durch die 12 Kilometer lange Zahnradstrecke ein außerordentlich teurer ist. Es entspricht diese Erhebung eines Zuschlages für eine solche Strecke einer Uebung, welche in ganz Deutschland, und in den benachbarten Staaten, ja wohl überhaupt in allen europäischen Staaten zu finden ist. Sie ist also an sich nichts Ungewöhnliches.

Wegen Erhebung dieses Mehrzuschlages von 12 Kilometer hat sich im vorigen Jahre die Stadtgemeinde Neustadt an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen gewandt und um dessen Aufhebung gebeten. Die Petenten heben hervor, daß seinerzeit beim Bau der Höllentalbahn die Voraussetzung geherrscht habe, daß dieselbe nicht einmal die Betriebskosten decken würde. Diese Voraussetzung sei unrichtig gewesen, der Betrieb habe sich in ungeachter Weise entwickelt, und die Rente betrage jetzt schon ungefähr 1½ Proz. Durch Verlängerung der Strecke bis Donaueschingen hätten sich die Einnahmen aber zweifellos noch mehr erhöht. Eine Vergrößerung aller Stationen an der Eisenbahnstrecke sei notwendig gewesen, und der Betrieb habe sich in der Weise vermehrt, daß statt vier Zügen, die in Aussicht genommen waren bei Eröffnung der Bahn, nun sieben, an Sonntagen bis zu 13 Zügen auf der Bahn fahren. Die Petenten haben geglaubt, demnach beanspruchen zu dürfen, nachdem sich die Verhältnisse in der von ihnen angeführten Weise geändert haben, daß von dieser Erhebung eines Zuschlages Umgang genommen werde.

Die Großh. Generaldirektion hat in einem ausführlichen Schreiben, das teilweise in dem Kommissionsbericht abgedruckt ist, darauf hingewiesen, daß der Bauaufwand für die Höllentalbahn ein außerordentlich großer gewesen sei, daß er von 6 270 000 M. im Jahre 1898 auf rund 7 Millionen bis Ende 1903 gestiegen sei, daß auch das Jahr 1904 wieder eine Vermehrung von über 100 000 M. gebracht habe, daß die Bahnbewachungskosten sich im gleichen Zeitraum nahezu verdoppelt haben und daß der Betriebsaufwand infolge der ungünstigen Steigungsverhältnisse ein außerordentlich hoher sei. Die Kosten eines Zuges von der Zusammenfügung der Höllentalbahn betragen, abgesehen vom Lokomotivpersonal eben so viel, wie die der großen Züge der Hauptbahn. Die Stärke der Züge könnte aber bei Verwendung einer für die Höllentalbahn benützten Lokomotive auf der Hauptbahn das Vierfache und auf der Schwarzwaldbahn mindestens das Zweifache betragen. Die Schnelligkeit auf der Höllentalbahn betrage auch nur den dritten Teil von jener der Hauptbahn und etwa die Hälfte der auf der Schwarzwaldbahn. Diese Verhältnisse haben sich durch die Verlängerung der Strecke bis Donaueschingen in keiner Weise verändert. Die Großh. Regierung hebt mit vollem Recht hervor, daß,

wenn die Zahnradstrecke nicht gebaut worden wäre, die nach dem Stand der Technik der achtziger Jahre notwendig war, und daß, wenn man eine Adhäsionsbahn gebaut hätte, sie eine wirkliche Länge hätte erhalten müssen, die der jetzigen Tarifentfernung mindestens gleich gekommen wäre, während die Kosten des Transportes an Gütern und Personen die gleichen geblieben wären, wie es heute der Fall ist.

Die Stadt Neustadt hat sich mit diesem Bescheide nicht zufrieden gegeben und hat sich, unterstützt von einer Anzahl Gemeinden, sowie der Handelskammern Freiburg und Billingen, nochmals an dieses Hohen Haus gewendet. Neue Gesichtspunkte sind in der Petition nicht hervorgetreten, sie deckt sich wesentlich mit dem Schreiben an die Großh. Generaldirektion vom vorigen Jahre.

Die Großh. Regierung steht nach den gemachten Erhebungen heute noch auf dem Standpunkt, den die Generaldirektion im vorigen Jahre eingenommen hat, und erklärt, daß sie nicht in der Lage sei, diesen Wünschen der Petenten zu entsprechen, weil dadurch mindestens ein Ausfall von 150 000 M. hervorgerufen würde.

Ihre Kommission hat Erhebungen bei anderen Eisenbahndirektionen gemacht und hat in Erfahrung gebracht, daß auch in den Nachbarstaaten Oesterreich, Bayern und besonders in der Schweiz diese Zuschläge Uebung sind und daß diese Zuschlagsserhebungen in der Schweiz sogar zum Gesetze erhoben wurden. Die Kommission ist demnach zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Gründe, welche die Großh. Regierung für die Beibehaltung des Zuschlages auf der Höllentalbahn geltend macht, gerechtfertigt sind. Sie hat aber geglaubt, es sei doch vielleicht möglich, daß die Großh. Regierung bei nochmaliger genauer Prüfung der Sachlage und nochmaliger Anstellung erneuter Berechnungen den Wünschen der Petenten wenigstens teilweise zu entsprechen in der Lage sei. Sie stellt daher den Antrag,

„das hohe Haus wolle die Petition in diesem Sinne der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen“.

Privatier Kirsner: Was die Ueberweisung der vorliegenden Petition an die Regierung zur Kenntnisnahme betrifft, so bedaure ich, daß die Kommission sich nicht entschließen konnte, dieselbe der Großh. Regierung befürwortend bzw. empfehlend zu überweisen.

Solange die Bahn von Freiburg nur bis Neustadt fuhr, mag es wohl im Hinblick darauf, daß die Zahnradstrecke einen großen Teil der ganzen Bahnlinie einnahm, berechtigt gewesen sein, daß die Erhebung eines solchen Entfernungszuschlages eingeführt wurde, zumal, da man annahm, daß von dieser Bahn sich eine Rente nicht ergeben werde. Nachdem aber die Linie Freiburg-Neustadt bis Donaueschingen ausgebaut wurde, ist die wider Erwarten erzielte Rente der Bahn noch eine bessere geworden, eine solche, wie sie wohl vorher sich niemand gedacht und gehofft hat. Ich glaube deshalb, daß diese Bahnlinie nun als Durchgangslinie vom Bodensee bis in das Breisgau und nach Elzach betrachtet werden muß und daß man im Interesse der Bahn wie der Gegend, wie auch des reisenden Publikums von der Erhebung eines solchen Entfernungszuschlages Abstand nehmen sollte.

Noch wichtiger erscheint mir aber der Wunsch, daß auf dieser Bahn in Zukunft beschleunigte Züge, sogenannte Eilzüge, eingelegt werden sollten, die ganz gewiß gerade so gut wie bei der Schwarzwaldbahn gefahren werden könnten, auf welcher die gleiche Strecke in zwei Drittel, ja fast bis zur Hälfte der Zeit gefahren wird, obwohl die Schwarzwaldbahn ja auch große Steigungen zu bewältigen hat und große Betriebsausgaben verursacht. Frei-

burg bildet sich immer mehr als Hauptstadt und Zentrale des badischen Schwarzwaldes aus und es wäre deshalb zu begrüßen, daß auf dieser Linie Donaueschingen—Freiburg schnellere und billigere Verbindungen hergestellt werden könnten, was ganz gewiß auch im Interesse der Rentabilität der Bahn gelegen wäre. In diesem Sinne gestatte ich mir, die Regierung zu ersuchen, dem Wunsche der Petenten zu entsprechen und auf der Strecke Donaueschingen—Freiburg, wenn tunlich, einen bzw. zwei Eilzüge einzulegen.

Oberbürgermeister Dr. Winterer: Von der Gemeinde Neustadt ist mir soeben noch während der Sitzung ein Brief übergeben worden, worin sie mich ersucht, ich möchte ihre Petition besonders unterstützen, und ich entspreche diesem Gesuche recht gerne, denn was sie hervorhebt, und was der geehrte Herr Vorredner und der Herr Berichterstatter gesagt haben, sind lauter Gesichtspunkte, die sich hören lassen. Ich sage, man möge, abgesehen von dem Vorgetragenen, doch auch bedenken, wie schwer der Existenzkampf den Schwarzwäldern jener Gegend gemacht ist, wie sehr sie zu leiden haben unter der Ungunst der Verhältnisse, unter der Unmöglichkeit in genügendem Umfang Obst und Gemüse usw. zu bauen und unter dem Zwang, diese Gegenstände alle um teuren Preis anderswo zu kaufen. Das drückt auf die Löhne, wirkt auf die ganze Lebenshaltung ein, kurzum, aus diesen Gesichtspunkten leitet der Gemeinderat den Wunsch ab, man möge ihn von dieser ganz besonderen und sonst fast nirgends bestehenden Last befreien. Ich glaube, alle diese heute entwickelten Gesichtspunkte lassen sich schon an und für sich hören, und sie werden uns bestärken in der Ueberzeugung, daß wir in unserem Schwarzwald ein Kleinod besitzen, welches, wenn es gut gepflegt wird, in der Lage ist, bei seiner steigenden Beliebtheit sehr viele Fremde und damit sehr viel Geld dem Lande zuzuführen. Aber ich glaube, ganz abgesehen hiervon, gibt es über das hinaus, was die Kommission hervorgehoben hat, noch andere Gründe, die recht wohl für die Petition geltend zu machen sind. Wenn man die Generaldirektion fragt: Warum müssen denn eigentlich die Bewohner des Höllentals diesen Zuschlag bezahlen, so erwidert die Regierung, wie wir in dem Kommissionsbericht gelesen haben, „nur weil der Betrieb so außerordentlich verteuert ist“. — Ja, dieser Satz wurde bisher allerdings wie etwas Unabänderliches hingenommen, jedenfalls nie beanstandet. Es wurde vorhin angeführt, es gäbe irgendwo ein Gesetz, welches ausdrücklich bestimmt, daß bei außerordentlichen „Steigungsverhältnissen“ ein Zuschlag erhoben werden dürfe. Wir, muß ich sagen, gefällt dieser Grundsatz, wenn ich ihn etwas näher unter die Lupe nehme, durchaus nicht. Wir haben eben und sind doch eine große Kommunität in unserem Staate, und diese getrennte Behandlung der einzelnen Linien, das Zerschneiden in Kleinbetriebe und Nachrechnen, was jedes Stück für sich kostet, ist mit diesem Kommunitätsverhältnis durchaus nicht recht in Einklang zu bringen. Im Staat zahlt eben einer für den andern, schließlich gleicht es sich aus. Ich glaube, es würde auch, wenn man die Konsequenzen ziehen würde, zu ganz bedenklichen Folgen führen. Ja, wenn wir die einzelnen Bahnlilien und ihre Ausgaben im ganzen Lande ansehen, welche oft für einzelne Strecken aufgewendet werden mußten, die Summen beim Bau und nachträglich, und wenn man daraus die Konsequenz ziehen wollte: folglich muß die und die der Bahn nächst gelegene Gegend einen besonderen Zuschlag bezahlen, so würde das zu ganz unmöglichen Konsequenzen führen. Wenn Sie mir aber entgegenhalten: Ja, das ist nur beim Bau der Fall, beim Betrieb ist es etwas anderes, nur auf diesen kommt es an, dann sage ich: Das Baukapital ist von

dem Betrieb gar nicht zu trennen. Und die Regierung hat in ihrer Antwort gerade auf die großen Baukosten der Höllentalbahn hingewiesen. Die Verzinsung des Baukapitals wird aber überall in die Betriebskosten hineingerechnet, dann ist aber die Konsequenz nicht abzulehnen: wenn Sie die Hochtäler, die Schwarzwälder, so streng behandeln, so müssen Sie auch für die Ebene die konsequenten Folgen daraus ziehen! Ich glaube, der Staat hat denn auch bisher mit Recht in anderer Beziehung diesen Grundsatz nicht angewendet. Welcher Unterschied besteht zwischen diesem Bahnbetrieb und demjenigen gewisser anderer Bahnen?

Es heißt der ständige Betrieb der Bahnbahn macht eben mehr Kosten. — Ich weise hier aber auf jene Bahnen hin, die man mit Recht gebaut hat, die aber entfernt nicht einmal die Kosten des Betriebs decken, nicht einmal die Betriebsmittel zahlen. Sind dort besondere Zuschläge gemacht worden, oder denkt jemand daran, einen besonderen Tarif zu entwerfen? Antwort: Nein! Dann wird aber der Schwarzwälder sagen dürfen: Nun, so möge man auch ihn mit derartigen außerordentlichen Geschenken verschonen; denn Zuschuß so oder anders, das ist die gleiche Sache.

Endlich ist zu bedenken, daß es ebenfalls eine Art Unnatur ist, diese sog. Nebenstrecken, diese Nebenbäche des Hauptstromes, der in der Ebene fließt, für sich getrennt zu behandeln und sie immer nach der abgetrennten Rente zu verfolgen. Es ist richtig, wenn man diese Nebenlinien für sich berechnet, so kommt ein ungünstiges Ergebnis heraus. Aber sie haben doch auch noch eine andere Mission. Diese Mission ist die Alimentation des Hauptstromes drunten in der Ebene. Für diesen letzteren macht es nichts aus, ob die betreffende Nebenstrecke eine kleine oder große Rente abgeworfen hat: sie sind die Alimentationsstrecken für die guten Linien, mit deren Prozenten man prunkt, mit deren Rentabilität man sich rühmt. Wenn man die unrentablen Strecken wegstreichen würde, so würde die Rente der Hauptbahn sofort anders aussehen! Die Hauptsache scheint mir aber zum Schlusse die zu sein, die noch von keiner Seite gewürdigt worden ist: die Gemeinden haben bezahlt, haben große Beiträge gezahlt, und zwar in einem Umfang, wie sie — so viel ich weiß — noch gar nirgends gefordert worden sind. Die Gemeinden haben, Freiburg voran, für die kurze Strecke Freiburg—Neustadt über 1 Million bezahlt, was ich gar nicht tadeln will; aber in der ganzen Welt verlangt man nichts doppelt. Meine Herren, nächstens kommt hier das neue Gemeindesteuergesetz zur Beratung, und dabei sind dieselben Verhältnisse in der Gemeinde wie im Staat. In diesem Gesetze sind die Fragen behandelt der Beiträge und der Gebühren. Die Beiträge, das ist der einmalige Zuschuß, den die Hauptinteressenten in die Stadtkasse zahlen müssen, wenn die Gemeinde etwas Neues baut, was ihnen besonderen Nutzen bringt. Die Gebühren dagegen sind die ständigen Steuern, die bezahlt werden für die einzelne Benützung. Die Regierung hat nun aber in den neuen Entwurf hineingeschrieben, wo Beiträge bezahlt worden sind, dürfen nicht noch ständige Gebühren verlangt werden. Diesem gerechten Satze handelt aber der Staat in diesem Falle zuwider. Er hat die Gemeinden mit großen Beiträgen betastet, und jetzt legt er ihnen noch Ertragsgebühren auf. Das ist ein Widerspruch zu jenem Grundsatz, der auch über die Gemeinden hinaus allgemeine Geltung haben sollte.

Das dürfte genügen, meine Herren, um zu zeigen, daß der Neustädter Wunsch kein unberechtigter ist. Die Höllentalbahn ist kein Meisterwerk von solcher Höhe, daß man ständig sagen müßte: wer das Glück hat, sie zu benützen und ständig benützen zu müssen, muß über das landesübliche Maß hinaus belastet werden. Es ersichert

die Kritik der Umstand, daß seinerzeit alle Beteiligten gesagt haben: wir sind mit der nicht ganz vollkommenen Einrichtung einverstanden, wenn sie nur rasch gemacht wird. Die Höllentalbahn zeigt, daß es immer ein gefährliches Unternehmen ist, solche Unvollkommenheiten herzustellen. Hintennach ist man nirgends ganz zufrieden. Wenn der Betrieb angefangen ist, kommen die alten Wünsche doch wieder hervor. Der eine oder andere sagt, man hätte es so oder so machen sollen, allgemein ist man aber überzeugt, schließlich wird es einmal recht gemacht werden müssen. Jedenfalls glaube ich, durch die neuen Gesichtspunkte, die ich vorgeführt habe, bewiesen zu haben, daß es nicht unrichtig ist, wenn die Regierung in der Sache nicht das letzte Wort spricht, sondern eingehend auf den konzilianten Beschluß und Antrag der Kommission sagt, sie werde, wenn die Verhältnisse es erlauben, die Berücksichtigung des Wunsches der Stadt Neustadt und aller Höllentalbahn-Interessenten in wohlwollende Erwägung ziehen.

Fabrikdirektor **Dewitz**: Die Gründe, die die Großh. Regierung bestimmt haben, sich den Wünschen der Petenten gegenüber ablehnend zu verhalten, haben allerdings, wie ich zugeben will, einiges Ueberzeugende für sich; sie sind auch für mich überzeugend gewesen, denn ich habe mich in der Kommission dem Antrage des Herrn Berichterstatters angeschlossen. Erst ein eingehendes Studium der Verhältnisse, das mir erst in den letzten Tagen möglich war, hat bewirkt, daß ich auf den Standpunkt gekommen bin, den die beiden Herren Vorredner in dieser Sache einnehmen, und daß ich doch zu der Ansicht gekommen bin, daß die Wünsche der Petenten ihre volle Berechtigung haben, und von der Großh. Regierung erfüllt werden sollten.

Die Anlage der Bahn ist jedenfalls eine sehr teure gewesen, wie Herr Oberbürgermeister Dr. Winterer bereits meisterhaft angeführt hat; auch durch den Umstand, daß unmittelbar nach Inbetriebnahme der Bahn schon Vergrößerungen an allen Orten gemacht werden mußten, sind gewiß die Anlagekosten noch erheblich verteuert. Demgegenüber stehen aber die Beiträge der Gemeinden, wie der Herr Oberbürgermeister ausgeführt sind, auch in solcher Höhe, daß schon deswegen die Petenten alle Berücksichtigung verdienen. Meine hochgeehrten Herren, zu der Zeit, als die Höllentalbahn gebaut wurde, galt noch das Prinzip, daß die Gemeinden bei solchen Bahnbauten bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit herangezogen werden sollten, wie Herr Minister Cistätter ausdrücklich erklärt hat. Glücklicherweise hat man mit diesem Prinzip seitdem gebrochen, denn alle die Gemeinden wären dem Ruin nahe gekommen, die noch keine Bahn haben, wenn man in gleicher Weise fortgefahren wäre. Aber alle Gemeinden, die unter der Herrschaft dieses Prinzips gebaut haben, haben sich eine Schuldenlast aufgeladen, an der sie noch lange zu faulen haben werden, und sind in einer Lage, die dringend eine Berücksichtigung seitens der Großh. Regierung verlangt.

Es ist im Kommissionsbericht gesagt worden, die Gründe, welche bei Inbetriebnahme der Bahn zur Einführung des Zuschlages Anlaß gaben, bestehen heute noch, der Betriebsaufwand ist für die Bahnstrecke ein außerordentlich hoher. Also ist es der Betriebsaufwand, der den Entfernungszuschlag rechtfertigen soll. Nun ist es sehr interessant, wenn man die Begründung liest, die seinerzeit bei Erlaß des Gesetzes vom 3. Januar 1882, infolgedessen die Bahn erbaut wurde, dem Gesetze beigegeben wurde. Sowohl die Großh. Regierung als auch die Kommissionsberichterstatter beider Häuser stützten sich bei Berechnung des Ertrags auf die Verkehrsverhältnisse der Murgtalbahn, da die Verkehrsverhältnisse dieser Bahn

mit der Höllentalbahn am meisten Ähnlichkeit haben sollten. In der Begründung wird ausdrücklich gesagt: Wenn die erhöhten Personentaxen der Murgtalbahn auf den Personentarif der Höllentalbahn angewendet werden, so resultiert unter der weiteren Voraussetzung, daß so und so viel Reisende Retourbillete, so und so viel einfache Billete erster, zweiter und dritter Klasse benötigen, eine Nocheinahme aus dem gesamten Personenverkehr von so und so viel Mark.

Eine Vergleichung der Verkehrsverhältnisse der Höllentalbahn mit denjenigen der Murgtalbahn, welche Adhäsionsbahn ist, und die Befürwortung gleicher Personentaxen für beide Bahnen, lassen doch sicher die Vermutung aufkommen, daß es nicht die Betriebskosten waren, die den Zuschlag damals rechtfertigen sollten, sondern daß es lediglich eine finanzielle Maßregel war, die zu dem Zweck eingeführt wurde, um bei dem voraussichtlich geringen Verkehr eine Mindesteinnahme zu erzielen. Diese Voraussetzung war, wie sich jetzt gezeigt hat, eine irrtümliche, denn der Verkehr hat sich in ungewöhnlicher Weise entwickelt. Das zeigen die Zahlen, die der verehrte Herr Berichterstatter angeführt hat, wonach statt vier Züge, mit denen die Generaldirektion damals den ganzen Verkehr auf der Höllentalbahn zu bewältigen glaubte, jetzt an Sonntagen 13 und an Werktagen sieben und außerdem zwei bis drei kursmäßige Güterzüge täglich verkehren. Also die Maßregel, die damals getroffen wurde, kann nicht als eine durch die hohen Betriebsausgaben verursachte angesehen werden, sondern als eine finanzielle, deren Berechtigung durch die Entwicklung des Verkehrs mittlerweile aufgehoben ist.

Ein weiterer Beweis für meine Behauptung, daß es sich da nur um eine rein finanzielle Maßregel handelte, ist die Tatsache, daß auf der vier Kilometer langen Strecke Simmelreich—Sirsprung ein Entfernungszuschlag von fünf Kilometer hinzukommt; also eine Strecke, die noch keinen Zahnradbetrieb hat, sondern eine bloße Adhäsionsbahn ist, belegt man mit einem Entfernungszuschlag von 5 Kilometer, um eine Erhöhung der Einnahmen zu erzielen. Eine Adhäsionsbahn differentiell zu behandeln, dazu liegt meines Erachtens ein Grund nicht vor, ob da nun auf der Bahn ein paar Wärter und ein paar Barrieren usw. mehr gebraucht werden als auf einer anderen Bahn, das sollte nicht ausschlaggebend sein, wo es sich um das Wohl und Wehe eines ganzen Bezirkes handelt. Es ist dann auch hingewiesen worden auf das Beispiel, das uns das Ausland bietet. Ja in der Beziehung haben wir allerdings bei uns schon traurige Erfahrungen gemacht. Wir haben dem Ausland jetzt so viele schlechte Einrichtungen nachgemacht, — ich erinnere nur an die Fahrkartensteuer und den Frachtfurkundenstempel —, daß wir damit etwas vorsichtiger sein sollten. Wir behalten lieber unsere Eigenart, das wird vorzuziehen sein. Im übrigen steht es auch damit anders. Als in Württemberg die Strecke Honau—Lichtenstein erstellt werden sollte, auch als Zahnradbahn, und deshalb von der Regierung ein Zuschlag verlangt wurde, gegen den die Interessenten sich lebhaft wehrten, hat sich der württembergische Verkehrsminister auf die Höllentalbahn berufen: bei der Höllentalbahn verfährt man ebenso; also in Württemberg beruft man sich auf Baden, in Baden auf Württemberg. Das ist so eine Art circulus vitiosus, der eigentlich aufhören sollte. Es ist wahrscheinlich bei den schweizerischen Bahnen, die allerdings auch Zuschläge bei Bergbahnen berechnen, etwas anderes. Ich müßte mich sehr irren, wenn diese Zuschläge nicht nur für Ausländer gelten! Jedenfalls geben die Bergbahnen Extrabegünstigungen für die Benützung ihrer Strecken durch Inländer. Derartiges könnte man hier wohl auch einführen.

Dann ist noch von der strategischen Bahn die Rede ge-

wesen, die möglicherweise gebaut würde, bei der eine größere Entfernung, eine größere Kilometerzahl, sich ergeben würde. Ja, was die strategischen Bahnen uns noch bringen werden, wissen wir nicht, da kann uns noch manche Ueberraschung eintreten. Im übrigen, wenn die strategische Bahn gebaut wird, wird sie jedenfalls auf Kosten des Reichs gebaut werden und wird es dann Sache der Regierung sein, die Interessenten davor zu schützen, daß etwa durch diese strategischen Linien größere Entfernungsabstände geschaffen werden, die die Interessenten schädigen könnten.

Ich muß endlich noch die Frage aufwerfen, ob der Zahnradbetrieb überhaupt noch erforderlich ist, überhaupt noch in Tätigkeit ist? Ursprünglich war auf der Bahn eine Zahnradlokomotive von 220 bis 240 Pferdekraften in Tätigkeit. Dann hatte jeder Wagen eine eigene Zahnradbremsvorrichtung. Das hat natürlich den Betrieb teuer gemacht. Inzwischen hat man sich überzeugt, daß diese Einrichtung nicht nötig ist. An den Personenzügen hat man die Zahnradbremsvorrichtungen längst entfernt. Die Zahnradlokomotiven werden wohl noch benutzt, aber nur noch als Nachschublokomotiven. Es ist sogar sehr die Frage, ob man nicht mit den heutigen Adhäsionslokomotiven, wie sie auf der Schwarzwaldbahn in Betrieb sind, den ganzen Verkehr auf der Höllentalbahn ebenfalls bewältigen könnte? Wenn ich recht unterrichtet bin, sind auch schon in dieser Beziehung von Großh. Generaldirektion Versuche angestellt worden und es wäre interessant, zu erfahren, wie diese Versuche ausgefallen sind und ob es möglich ist, bei der verhältnismäßig geringen Steigung der ganzen Bahnanlage von höchstens 6 Proz. den Zahnradbetrieb ganz aufhören zu lassen und zum Adhäsionsbetrieb überzugehen, der erheblich billiger wäre und womit die letzte Berechtigung eines Entfernungszuschlages fallen würde.

Ich will dann zum Schluß nicht verfehlen, in bezug auf die wirtschaftliche Bedeutung dieser Frage noch einige Bemerkungen zu machen.

Die Industrie des Schwarzwaldes ist gewiß in keiner beneidenswerten Lage. Es sind nur sehr wenige Industrien, die heute gut rentieren. Besonders erwähne ich da die Uhrenindustrie, die unter der württembergischen Konkurrenz — Schwenningen und Schramberg — außerordentlich schwer zu leiden hat. Alle anderen Industrien sind in einer Lage, daß man sagen kann, sie bedürfen sehr der Unterstützung und Berücksichtigung. Dabei will ich noch hervorheben, daß eine weitere Ungerechtigkeit daraus erwächst, daß die Fahrkartensteuer und der Frachtkundenstempel je nach der Höhe der Personentaxe oder der Höhe der Fracht berechnet werden. Es kommen also die erhöhten Ansätze für diese Steuer den Bewohnern des Höllentals viel früher zur Berechnung, als der übrigen Bevölkerung. Durch diese Benachteiligungen der Nebenbahnen wird schließlich gerade das erzielt werden, was man nicht haben will, nämlich die Konzentration des Gewerbes und der Industrie an der Hauptbahn. Gerade für die Nebenbahnen sollte man möglichst niedere Tarife einführen, jedenfalls von jeder Verteuerung absehen, und so der Industrie Gelegenheit bieten, sich in Seitentälern anzusiedeln. Es wird aber gerade das Gegenteil erreicht, wenn man den Nebenbahnen hohe Frachten auferlegt. Es sind im Schwarzwald noch viele Wasserkräfte, die erschlossen werden könnten und auch sonst viele Gelegenheiten für die Industrie, sich anzusiedeln.

Meine hochverehrtesten Herren, ich will keinen Antrag auf Abänderung der Kommissionsbeschlüsse stellen. Ich klammere mich an den Antrag der Kommission, die Sache nochmals der Großh. Regierung zur Prüfung vorzulegen, möchte aber das Hohe Haus bitten, sich auch in diesem

Sinne auszusprechen. Ich möchte namentlich auch die Großh. Regierung bitten, da sie ihren bisher eingehaltenen, vielleicht etwas engherzigen Standpunkt über Bord wirft und den Interessenten den Zuschlag erläßt. Möge die Großh. Regierung auch des Wahrspruches eingedenk sein: bis dat, qui cito dat. Aufrecht erhalten auf lange Zeit wird sich der Zuschlag doch nicht lassen. Ueber kurz oder lang wird er fallen. Beschließt die Großh. Regierung jetzt die Aufhebung, so wird sie sich damit die Dankbarkeit der ganzen Gegend erwerben, während, wenn das vielleicht erst nach einigen Jahren geschieht, durch den Zwang der Verhältnisse geschieht, dieses Gefühl der Dankbarkeit durch die inzwischen immer mehr hervorbrechende Erbitterung größtenteils ausgelöscht sein wird.

Ich möchte daher dringend bitten, daß die Großh. Regierung im Sinne der Petenten entscheidet.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Freiherr von **Marschall**: Ich bin in meiner Stellung nicht in der Lage, etwa eine Abänderung des Kommissionsantrags beantragen zu können, ich kann mich im ganzen ja mit den Ausführungen des Herrn Berichterstatters vollständig einverstanden erklären. Ich hätte aber nach diesen Ausführungen einen anderen Antrag erwartet, nämlich den, daß das Hohe Haus zur Tagesordnung über die Petition übergeben möge. Die Großh. Eisenbahnverwaltung hat die betreffenden Fragen schon nach allen Richtungen — es geht dies aus dem Bericht hervor — eingehend geprüft und ich glaube, daß auch eine nochmalige Prüfung, die Ihre Kommission beantragt, zu keinem anderen Ergebnis führen wird, als zu dem bisher vorliegenden. Seitens des Herrn Abg. Kirsner ist gesagt worden, so lange die Bahn noch lediglich als Lokalbahn betrieben wurde, wäre der Zuschlag vielleicht gerechtfertigt gewesen, seitdem es aber eine durchgehende Bahn sei, und der Verkehr sich außerordentlich gesteigert habe, träfen die Voraussetzungen, unter denen der Zuschlag erhoben wurde, nicht mehr zu.

Nach meiner Anschauung verhält sich die Sache gerade umgekehrt. Seitdem die Bahn eine Durchgangsbahn ist, ist mehr und mehr das an sich vollständig berechtigte Verlangen hervorgetreten, daß die Fahrgeschwindigkeit der Züge erheblich erhöht werden möge. Die Großh. Generaldirektion hat sich die Prüfung dieses Verlangens angelegen sein lassen und die Prüfung war erfolgreich. Man hat die Fahrzeit erheblich beschleunigt, aber allerdings nur unter großen finanziellen Opfern. Bei dem Betrieb der Zahnradbahn hat man anstatt einer Maschine zwei Maschinen, also die doppelte Zugkraft bei der Bergfahrt in den Dienst stellen müssen und es ist infolge davon der Betrieb erheblich verteuert worden. Dazu kam noch ein weiteres. Infolge der Verkürzung der Fahrzeit auf der Zahnradbahnstrecke war es auch rein unmöglich, wie es der gesteigerte Verkehr vielleicht wünschenswert gemacht hätte, die Züge noch zu verlängern. Es ist in der Tat so, wie es in dem Bericht angegeben ist, die Züge können nur den vierten Teil der Wagenachsen befördern, die auf der Hauptbahn befördert werden können, es ist aber trotzdem die doppelte Zugkraft anzuwenden. Wenn Sie nun noch weiter berücksichtigen, daß, wenn die Zahnradbahnstrecke nicht existierte, die Bahn als Adhäsionsbahn durchgeführt worden wäre, der Umweg, der infolge davon gemacht worden wäre, vielleicht mehr als zwölf Kilometer betragen hätte. Ich glaube daher, Sie werden dazu kommen, den Zuschlag als durchaus gerechtfertigt ansehen zu müssen. Es ist abgehoben worden auf andere Bahnen, die einen Zuschlag auch erheben, namentlich auch auf das schweizerische Bundesgesetz, welches bei Bergbahnen derartige

Zuschläge in Aussicht nimmt, die auch in der Tat zur Erhebung gelangen. Aber nicht allein in der Schweiz bestehen derartige Maßnahmen, namentlich in Bayern sind sie strikte durchgeführt, hier ist der Tarif für Nebenbahnen entschieden höher als bei uns. Wenn der Herr Abg. Dewiz erwähnt hat, daß in der Schweiz, soviel er wisse, nur für die Fremden ein derartiger Zuschlag erhoben würde, so hat er da offenbar die eigentlichen Bergbahnen im Auge gehabt, die aber ja nicht Bundesbahnen sind, sondern Privatgesellschaften gehören. Ich weiß nicht, ob da eine Differenzierung zwischen den Einheimischen und Fremden stattfindet. Bei der schweizerischen Bundesbahn findet sie jedenfalls nicht statt und ich kann namentlich hier anführen, daß auf der Gotthardbahn, die gewiß in bezug auf ihre Bedeutung und Größe des Verkehrs mit der Höllentalbahn nicht verglichen werden kann, sehr erhebliche Zuschläge allgemein zur Erhebung gelangen. Ich gebe vollständig zu, was von dem Herrn Vorredner gesagt worden ist, daß Nebenbahnen der Hauptbahn den Verkehr zuführen und daß in dieser Beziehung besondere Zuschläge nicht gerechtfertigt werden sollen, aber solche Bahnen wie die Höllentalbahn tragen auch dazu bei, den Verkehr von der Hauptbahn, wo er billiger bewältigt werden könnte, abzuleiten. Früher ist der Freiburger, der nach Konstanz wollte, über Offenburg und die Schwarzwaldbahn hingefahren. Jetzt nimmt er die Höllentalbahn in Anspruch und damit die erhöhte Betriebsleistung, die auf dieser Bahn erfolgen muß.

Auch auf einen anderen Punkt Ihres Berichts möchte ich noch hinweisen. Sobald eine Bahn über eine kürzere Linie besteht, so muß die Fracht über die kürzere Linie berechnet werden, es muß also die Fracht für die Güter, die über Basel nach Konstanz geführt werden, über die Höllentalbahn berechnet werden, obgleich natürlich aus wirtschaftlichen Gründen es der Großh. Eisenbahnverwaltung nicht einfällt, diese Güter über die Höllentalbahn zu befördern. Also auch insofern leitet die kürzere Linie den Verkehr von der Hauptbahn in finanzieller Beziehung ab. Es ist so oft hervorgehoben worden, die Bahnen müßten nicht von fiskalischen, sondern von kaufmännischen Gesichtspunkten aus geleitet werden, und ich kann mich damit nur vollständig einverstanden erklären. Aber der vorsichtige Kaufmann bemißt den Kaufpreis seiner Ware nach dem Betrag, den er dafür aufzuwenden hat, und so muß jedenfalls eine Staatsverwaltung, die nicht über ihr eigenes Vermögen, sondern über das Vermögen der Steuerzahler zu befinden hat, doppelt und dreifach vorsichtig sein. Ich glaube, ein Eingehen auf den Wunsch der Kommission, wie er hier ausgesprochen worden ist, nicht in Aussicht stellen zu können. Ich glaube, daß die Zuschläge auf der Höllentalbahn um so mehr gerechtfertigt sind, als eben auch der Betrieb auf derselben dadurch erheblich verteuert wird, daß der Verkehr ein außerordentlicher sprunghafter ist.

Geh. Kommerzienrat Reiff: Ich habe dem Bericht nach der eingehenden Diskussion nichts mehr beizufügen. Ich möchte nur konstatieren, daß in der Kommission die vollständige Uebereinstimmung geherrscht hat und daß von seiten des Herrn Dewiz in der Kommission die Gründe, die er heute angeführt hat, nicht angeführt worden sind. Der Beschluß wurde einstimmig gefaßt, und man war darüber der Ansicht, daß er der weitgehendste ist, den man stellen konnte. Ich kann den Antrag nur wiederholen.

Der Kommissionsantrag auf Ueberweisung der Petition an die Regierung zur Kenntnisnahme wird hierauf mit Stimmenmehrheit angenommen.

Hierauf erhält zu Ziffer 4 der Tagesordnung das Wort der Berichterstatter

Geh. Kommerzienrat Sander: Dem Landtag 1903/1904 wurde von 35 Gemeinden aus den Amtsbezirken St. Blasien, Waldshut, Säckingen und Birmendorf eine Petition übergeben mit dem Ersuchen:

„Hoher Regierung die Beförderung und baldige Ausführung eines von hoher Regierung selbst zu bestimmenden Bahnprojekts zur Verbindung von St. Blasien mit dem Rheintal befürwortend empfehlen zu wollen.“

Die Begründung dieser Petition war in kurzen Umrissen folgende:

Seit Jahren war es das Bestreben der Bewohner des Amtsbezirks St. Blasien und der angrenzenden Gebiete, dem großen Bahnnetz angeschlossen zu werden. Da die Petenten verschiedenen Amtsbezirken angehören, so war es natürlich, daß auch verschiedene Projekte bezüglich der Linienführung in Vorschlag gebracht wurden.

Nur das eine war für alle Projekte gemeinsam, daß die Bahn in südlicher Richtung Anschluß an die Bahnlinie Konstanz—Basel haben sollte. Drei Komitees wurden gebildet. Das erste mit Interessenten aus St. Blasien, aus dem Albtal bis Niedermühle, von dem Höchenschwander Berg und von Waldshut; dieselben wollen die Bahn in Waldshut einmünden lassen.

Das zweite Komitee mit Interessenten vom Hohenwald, Görwihl und von Albrud wollte die Einmündung in Albrud. Das dritte Komitee will die Bahn über Banholz nach dem Schlüchtal führen mit Einmündung in Waldshut von Osten her.

Da eine Einigung nicht zu erzielen war, so wurde im Juli 1901 das gesamte Material der Großh. Regierung mit der Bitte unterbreitet, diejenige Linie nennen zu wollen, welche die bauwürdige und hoher Regierung genehm sei.

Unter dem 4. Dezember 1902 erfolgte von der Großh. Regierung der Bescheid, „daß die in dem Projekt angegebene Bausumme nicht hinreichte und daß zu hohe Steigungen auf erhebliche Längen angenommen seien. Die Regierung bezweifelte, daß sich bei dem hohen Kapitalaufwand eine leistungsfähige Unternehmungsgesellschaft finden werde; die Ausführung auf Rechnung des Staates könne aber für die nächste Zeit nicht in Ausführung genommen werden.“

Nach dieser Erklärung wendeten sich die beteiligten Kreise an die hohen Kammern mit dem Ersuchen:

„Hoher Regierung die Beförderung und baldige Ausführung eines von hoher Regierung selbst zu bestimmenden Bahnprojekts zur Verbindung von St. Blasien mit dem Rheintal befürwortend empfehlen zu wollen.“

Die Hohe Erste Kammer hat diese Petition in der Sitzung vom 18. Juni 1904 beraten und den Antrag der Kommission, „die betreffende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen“, angenommen.

In dem dem jetzigen Landtag übergebenen Nachweisingen über die Erledigung der dem Großh. Staatsministerium während des Landtages 1903/1904 überreichten Petitionen hat die Großh. Regierung dem Beschluß der Kammer wie folgt stattgegeben: „Sie hat die Großh. Generaldirektion beauftragt, die verschiedenen für eine Eisenbahn nach St. Blasien in Betracht kommenden Lösungen einer Prüfung zu unterziehen. Bei der großen Inanspruchnahme dieser Behörden mit technischen Aufgaben und bei dem Umfange der im vorliegenden Falle in Betracht kommenden Untersuchung wird die Erledigung dieses Auftrages noch längere Zeit beanspruchen.“

In der nunmehr vorgelegten Petition bedauern die Pe-

ten, daß bisher die Vorarbeiten zu dieser Prüfung in keiner Weise in Angriff genommen worden sind.

Sie betonen, daß jeder weitere Aufschub des Bahnbaues eine schwere Schädigung des Staates, der Gemeinde und vieler Privaten zur Folge habe. Ueberall im Lande mehrten sich die Verkehrsgelegenheiten, Millionen würden für Bahnhofsambauten aufgewendet, während die Bevölkerung des in Frage stehenden Landesteiles von den Verkehrsmitteln ausgeschlossen bleibe. Der jetzige Personenverkehr wäre sehr erschwert und kostspielig. Die Notlage der Bevölkerung, die derzeitige Hemmung der Entwicklungs- und Konkurrenzfähigkeit in Handel, Gewerbe und Industrie erfordern die unverzügliche Inangriffnahme und Beschleunigung des Bahnbaues.

Dazu komme noch, daß die jetzige Hauptverkehrsader, die Abstraße, trotz aller Kosten und Mühen durch die Ueberlastung mit schwerem Frachtverkehr in ungenügendem Zustande sich befinde. Schließlich wird betont, daß bei dem starken Fremdenverkehr unsere dermaligen Verkehrsverhältnisse einen ungünstigen Eindruck nach außen hin erwecken. Die Petenten beantragen deshalb, „daß die Vorarbeiten zu einer durch den Staat zu erbauenden normalspurigen Bahn von St. Blasien—Rheintal sofort in Angriff genommen und so weit gefördert werden, daß der nächste Landtag sich mit der Sache befassen kann“.

Ihre Kommission kann den von den Petenten vorgebrachten wichtigen Gründen zur Herstellung einer Bahnlinie St. Blasien—Rheintal nur beistimmen.

Tatsache ist es, daß der ganze in Frage kommende Landesteil von allem Bahnverkehr weit entlegen ist und daß das Verlangen, die Vorteile eines solchen zu erhalten, ein wohl berechtigtes ist, umsomehr berechtigt, da auch dieser Landesteil aus seinen Steuermitteln zu den Zuschüssen an die Eisenbahnschuldentilgungskasse beiträgt.

Ein so bedeutender und sich immer steigender Verkehr, wie ihn die Abstraße und die Staatsstraße Titisee—St. Blasien nachweist, und zwar gleichmäßig für alle Kreise der Bevölkerung, rechtfertigt den Bau einer Eisenbahn von Seiten des Staates. Nach wie vor müssen aber genaue Untersuchungen darüber gemacht werden, welche Linie die geeignetste ist, ob von Rheintal—St. Blasien oder Höllental—St. Blasien gebaut werden sollte.

Nach Erklärung der Großh. Regierung kann die Prüfung der in Betracht kommenden Linien nicht vor Mitte 1907 beendet werden.

Ihre Kommission verheißt sich nicht, daß die Baukosten einer solchen Gebirgsbahn sehr hohe sein werden und ebenso auch die Betriebsausgaben, so daß eine baldige Rentabilität mit Sicherheit nicht zu erwarten sein wird.

Dessenungeachtet glaubt sie aber, daß dem in Frage kommenden Landesteil eine ihre ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse fördernde wohlwollende Berücksichtigung durch den Bau einer Bahn zu teil werden sollte und kommt demgemäß zu dem Antrag:

„Hohe Erste Kammer wolle vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.“

Freiherr von Stözingen: Die Verhältnisse der petitionierenden Gegenden sind mir aus eigener Anschauung bekannt und ich möchte mir erlauben, in der Ueberzeugung, daß unbedingt notwendig ist, bessere Verkehrsverhältnisse für diesen Teil des Schwarzwaldes zu schaffen, mit wenigen Worten die Petition meinerseits zu befürworten. Auf die allgemeine Notwendigkeit, bessere Verkehrsverhältnisse für den Schwarzwald zu schaffen, ist schon bei der Besprechung der vorigen Petition hingewiesen worden, ich darf in dieser Beziehung mich auf die Aus-

führungen des Herrn Oberbürgermeisters Winterer beziehen. Nur einen Gesichtspunkt möchte ich mir erlauben zu betonen. Dem Schwarzwald entsteht immer mehr eine gefährliche Konkurrenz durch die Vogesen. Dort geschieht ungemein viel, um den Fremdenverkehr zu heben. Da werden Straßen, Eisenbahnen gebaut. Neuerdings wird neuen Unternehmungen, die eröffnet werden, zehnjähriger Steuernachlaß gewährt. Unter diesen Umständen ist absolut notwendig, daß für den Schwarzwald mehr als bisher geschieht. Am zweckmäßigsten wird der Schwarzwald konkurrenzfähiger gemacht durch neue Verkehrswege. Kaum irgend ein Teil des Schwarzwaldes ist so ungünstig bezüglich der allgemeinen Verkehrsverhältnisse ausgestattet, wie die Gegend von St. Blasien. St. Blasien liegt inmitten eines Vierecks von vier Eisenbahnen, der Höllentalbahn, der Rheintalbahn, Wiesentalbahn und der Bahnlinie Schopfheim—Säckingen. Die Entfernung von der nächstgelegenen Station jeder dieser Linien bis St. Blasien beträgt 25—30 km, und es handelt sich im ganzen von Titisee bis Albrück um ein Gebiet von etwa 60 Kilometer, auf dem heute noch keine Eisenbahnverbindungen vorhanden sind. Dabei ist St. Blasien Amtstadt, hat Industrie und ist heute Kurort von Weltruf. Die Notwendigkeit besserer Verbindungen schon mit Rücksicht auf den Personenverkehr beweist die Entwicklung des Automobilverkehrs Titisee nach St. Blasien. Obwohl die Gebühr für die Fahrt 4 M. kostet, genügen 5 Wagen mit Raum für je 10 Personen nicht mehr, und es hat seit Einführung der Automobilverbindung die Frequenz St. Blasiens wesentlich zugenommen. Noch viel wichtiger als für den Personenverkehr ist für den Güterverkehr nach St. Blasien die Herstellung einer Bahnlinie. Die Fracht von Albrück—Titisee—St. Blasien kostet 60 bis 80 Pf. pro Zentner. Wie erschwerend und verteuern das wirkt, beweist am besten ein Beispiel. Von München bis Albrück ist die Entfernung 300 Kilometer, und kostet die Fracht für einen Wagon (5000 Kilogramm) 60 M. Von Albrück bis St. Blasien sind es 30 Kilometer, die Frachtkosten betragen 60 M., so daß also durch die Achsenfracht von Albrück bis St. Blasien gerade eine Verdoppelung der gesamten Frachtkosten für den Transport von München entstehen. Ich glaube, dieses Beispiel zeigt, wie notwendig für die Hebung von St. Blasien ist, daß erleichterte Verkehrsbedingungen geschaffen werden. Ich will keinen von dem Kommissionsantrag abweichenden Antrag stellen, da beide Arten der Ueberweisung in ihrer Schlußwirkung wohl dieselben sind. Vielleicht hat mehr Wert, die Großh. Regierung zu bitten, tunlichst bald die Vorarbeiten einzuleiten, so daß in absehbarer Zeit auch für St. Blasien eine Bahnverbindung hergestellt werden kann.

Ich werde nachher eine Reihe von Bahnpetitionen zu vertreten haben, die zum Teil schon auf ein 50jähriges Jubiläum zurückblicken können. Trotzdem möchte ich aus allgemeinen Billigkeitsgründen betonen, daß mir für die Berücksichtigung dieser Wünsche nicht die Anciennetät der Petition, sondern die Bedürfnisse maßgebend zu sein scheinen, und diese Bedürfnisse dürften für die St. Blasien Gegend vielleicht noch mehr als für andere Landesteile gegeben sein.

Fabrikdirektor Dewitz: Ich hatte ebenfalls die Absicht, im Sinne des Herrn Vorredners die Petition der Gemeinde St. Blasien der Großh. Regierung ans Herz zu legen. Ich bin indes durch die Ausführungen des Herrn Frhrn. v. Stözingen veranlaßt, auf das Wort zu verzichten, und kann nur meine vollständige Uebereinstimmung mit dem ausgesprochenen, was der Herr Vorredner angeführt hat, und richte auch meinerseits an die Großh. Regierung die Bitte, doch die Erfüllung der Wünsche der Petenten nicht gar zu lange hinauszuschieben.

Der Antrag der Kommission wird hierauf angenommen.

Zu Ziffer 5 der Tagesordnung erhält das Wort

Freiherr von Stöckingen: Im Auftrage Ihrer Kommission habe ich über acht Petitionen der Bodenseegegend zu berichten. Ich habe die Vertretung dieser Petitionen sehr gern übernommen, da es ja lauter Eisenbahnwünsche meiner unmittelbaren Heimat sind, Wünsche aus Orten, deren Verhältnisse mir sehr genau bekannt sind, Wünsche, die mir von den betreffenden Ortseingewohnten schon öfters persönlich vorgetragen worden sind. Ich möchte deshalb von vornherein um Entschuldigung bitten, wenn ich nicht immer strenge auseinander halte, was der Berichterstatter auszuführen hat und das, was ich persönlich zur Befürwortung der Wünsche beifügen möchte. Wesentlich wird zur Abkürzung unserer Verhandlung beitragen, wenn ich diese Ausführungen verbinde. Die Großh. Regierung und das Hohe Haus möchte ich bitten, diesen Eisenbahnwünschen unserer schönen Bodenseegegend und des Hegaus wohlwollend gegenüberzutreten.

Bevor ich zu der Besprechung der einzelnen Petitionen übergehe, darf ich vielleicht einige allgemeine Punkte hervorheben, die in sämtlichen Petitionen sich wiederholen, damit ich nicht genötigt bin, bei jeder einzelnen Petition dem Hohen Hause dasselbe vorzutragen. In erster Reihe wird in sämtlichen Petitionen darauf abgehoben, daß wohl kaum, abgesehen von dem hohen Schwarzwald, eine Gegend im ganzen Lande so schlecht mit modernen Verkehrswegen bedacht ist, wie gerade die Bodenseegegend. Es sind heute noch in den Bezirken Nöckerling, Stockach, Pfullendorf, Meßkirch viele Orte, die 20 Kilometer und weiter von der Eisenbahn entfernt sind. Daß das heutzutage schwer empfunden wird, können vielleicht die Bewohner Mittelbadens weniger nachfühlen, weil ihnen ja zahlreiche Verkehrsmittel nach allen Seiten zur Verfügung stehen. Daß die Verkehrsverhältnisse in der Bodenseegegend weniger günstig sind, als die anderer Landesteile, hat wohl verschiedene Gründe. Einmal ist die erste Anlage der Eisenbahnen gerade in der Bodenseegegend eine nicht ganz glückliche gewesen. Richtige Projekte wurden entworfen, aber wieder aufgegeben. Charakteristisch für dieses Schwanken ist der Bahnhof Schwadenreuth. In einsamer Gegend treffen wir ein gewaltiges Aufnahmgebäude und große Anlagen, deren Hauptwert heute vielleicht in der Grasgewinnung besteht. Ein weiterer Grund, warum die Bahnen in der Bodenseegegend spärlicher als in Mittelbaden sind, ist wohl der, daß wir von Karlsruhe weit entfernt sind, und das Sprichwort, aus den Augen, aus dem Sinn, immerhin eine gewisse Berechtigung hat.

In allen Petitionen wird ferner darauf hingewiesen, daß in der Bodenseegegend beinahe ausschließlich Land- und Forstwirtschaft getrieben wird, und bei der heutigen Notlage der Landwirtschaft absolut notwendig ist, die Produktion durch bessere Absatzverhältnisse zu erleichtern. In allen Petitionen wird darauf hingewiesen, daß es sich nicht nur darum handelt, die wirtschaftlichen Verhältnisse zu heben, sondern, daß es notwendig ist, gegen einen Rückgang der wirtschaftlichen Verhältnisse anzukämpfen. In verschiedenen Petitionen wird darauf hingewiesen, daß der Rückgang der wirtschaftlichen Verhältnisse durch die starke Verschuldung, durch den Rückgang der Bevölkerungszahl und den Rückgang der Steuerkapitalien einzelner Orte bewiesen wird. Industrie ist in der Gegend wenig vorhanden und wird der Mangel an Industrie auf den Mangel entsprechender Verkehrswege zurückgeführt. Man hofft, daß, wenn weitere Bahnverbindungen hergestellt werden, auch in unserer Gegend die Industrie aufblühen wird, vielleicht ist fraglich, ob diese Hoffnung berechtigt ist, da ja die Gegend von den allgemeinen

Zentren der Industrie zu weit entfernt ist. Auch mit der Eisenbahn ist der Transport der Rohprodukte zu teuer, als daß eine ausgedehnte Industrie sich entwickeln könnte.

Ferner wird in verschiedenen Petitionen darauf hingewiesen, daß die Gegend ein Grenzland ist und die benachbarte Schweiz und Württemberg der Grenze entlang gute Verbindungen haben, so daß mangels Verbindung auf der badischen Seite der Verkehr zum Nachteil von Baden sich nach dem Ausland richtet. Endlich wird in den verschiedenen Petitionen auf die Millionen verschlingenden Bahnhofbauten hingewiesen und ausgeführt, daß auf dem Lande sehr schwer empfunden werde, daß so zahlreiche Millionen für Bahnhofbauten der Städte verwendet werden, aber verhältnismäßig geringe Summen für als notwendig anerkannte Nebenbahnen nicht zur Verfügung stehen. Auf diesen Punkt ist heute nicht notwendig, näher einzugehen, da er ja in einigen Tagen Gegenstand der Beratung in diesem Hohen Hause bilden wird. Die Erklärungen, welche die Großh. Regierung auf die verschiedenen Petitionen gegeben hat, sind im großen ganzen gleichlautend. Die Verkehrsbedürfnisse der Gegenden werden anerkannt, aber ausgeführt, aus verschiedenen Gründen sei eine baldige Inangriffnahme der einzelnen Projekte noch nicht möglich; da wird insbesondere in verschiedenen Erklärungen der Großh. Regierung betont, daß für die einzelnen Projekte noch keine genauen Pläne vorliegen, und daß deshalb die Regierung nicht in der Lage ist, mit Vorschlägen an die Landstände heranzutreten; dieser Grund ist auch von Ihrer Kommission durchaus gebilligt worden. Des weiteren wird dann in den Erklärungen der Großherzoglichen Regierung hingewiesen, daß diese Bahnen eine nur geringe, vielleicht auch gar keine Rentabilität aufweisen werden. Auch hierüber ist schon bei vorausgehenden Petitionen, insbesondere von Herrn Oberbürgermeister Winterer das Erforderliche bemerkt worden. Vielleicht ist für das Hohe Haus von Interesse, daß gerade die Rentabilität der Nebenbahnen ein Punkt ist, der schon vor vielen Jahren, anlässlich der Besprechung von Bodenseebahnpetitionen in diesem Hohen Hause behandelt wurde. Als ich die Verhandlungen des früheren Landtags über diese Bodenseepetitionen nachgesehen habe, habe ich einen Bericht der Eisenbahnkommission vom Jahre 1862 gefunden, in welchem der damalige Vorsitzende der Eisenbahnkommission, Generalleutnant Hoffmann, ausführt, daß bei Anlage von Bahnen die erste und die Hauptfrage ist: „wird die Bahn rentieren? und nicht bloß, wird sie rentieren, sondern wird sie alsbald rentieren, wird sie alsbald der Staatskasse eine namhafte und nachhaltige Einnahme verschaffen? Sätte man diesen einseitigen, man möchte sagen, kleinlichen finanziellen Standpunkt immer festgehalten, wäre man früher auch nur annähernd allein von diesem finanziellen Gesichtspunkte ausgegangen, so hätten wir niemals Kunststraßen erhalten. Es sind Milliarden und abermals Milliarden in Kunststraßen niedergelegt worden und es werden täglich neue Kunststraßen erbaut, und niemand denkt daran, zu fragen: Was rentieren sie, d. h. was tragen sie direkt in die Staatskasse ein? Wie mit den älteren Kunststraßen, so wird es auch mit den neuen Kunststraßen, den Eisenbahnen ergehen. Jetzt herrscht noch der finanzielle Gesichtspunkt überwiegend vor. Später wird die jetzt noch zurückgedrängte volkswirtschaftliche Frage mehr in den Vordergrund treten und Regierungen und Kammern müssen sich an den Gedanken gewöhnen, daß Eisenbahnen so wenig wie die älteren Kunststraßen Geldspekulationen für die unmittelbaren Einnahmen der Staatskasse sein können.“ So die Eisenbahnkommission dieses Hohen Hauses im Jahre 1862. Und ähnliche Gedanken, wie sie hier vor mehr als 40 Jahren ausgeführt wurden, hat auch der preu-

hische Eisenbahnminister im Jahre 1904 im preussischen Abgeordnetenhaus entwickelt: „dadurch, daß wir das Staatsbahnenystem geschaffen, und rentable Bahnen in die Hand des Staates gelegt haben, haben wir dem Staat die Pflicht auferlegt, auch unrentable Bahnen zu bauen.“

Ihre Kommission hat das Verkehrsbedürfnis des Landes teils anerkannt, auf der anderen Seite sich den Ausführungen der Großh. Regierung nicht verschließen können, daß diese Nebenbahnen nicht rasch gebaut werden können und so unter Umständen weite Landesteile auf lange Zeit hinaus, vielleicht für immer auf dieses moderne Verkehrsmittel verzichten müssen. Die Kommission kam zu der Erwägung, ob nicht außer Nebenbahnen noch andere Verkehrsmittel heute zur Verfügung stehen. Ihre Kommission hat mit großem Interesse Kenntnis genommen von einer Denkschrift der Königl. Bayerischen Regierung über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien. Ich darf vielleicht einiges aus dieser Denkschrift dem Hohen Hause mitteilen. Es wird ausgeführt, der Ausbau des Lokalbahnenetzes werde bald die Grenzen erreicht haben, über die hinaus er ohne ernste Gefährdung der Rentabilität der Staatsbahnen nicht fortgeführt werden könne. Andererseits trete das Bedürfnis des offenen Landes nach Hebung der materiellen Lage durch Schaffung von Anschluß an den Gesamtverkehr zusehends dringender hervor. Diesem Verkehrsbedürfnis in wirtschaftlicher Weise Rechnung zu tragen, möchte durch Errichtung von Straßenmotorwagenlinien zu erzielen sein. Es wird des näheren ausgeführt, daß vor allem gegenüber den Nebenbahnen die Anlagekosten einer solchen Motorwagenlinie minimal sind. Die vorhandenen Strecken können benutzt werden und das Anlagekapital besteht im wesentlichen in Anschaffung der erforderlichen Wagen. Ein Personenzug wird durchschnittlich auf 15- bis 20 000 M., ein Lastwagen auf 12- bis 15 000 M. kommen, und sind durchschnittlich zwei Personenzüge und 1 Lastwagen für eine derartige Strecke notwendig, so daß mit einem Anlagekapital von 60 000 M. auszukommen ist. Das finanzielle Risiko der Errichtung einer derartigen Motorwagenlinie ist infolge der geringen Höhe des erforderlichen Anlagekapitals und der Möglichkeit, bei etwaiger Einstellung des Betriebs die Fahrzeuge weiter zu verwenden, unbedeutend. Im weiteren wurde die Frage erwogen, ob Privatbetrieb, reiner Staatsbetrieb, oder Privatbetrieb mit Staatsbeihilfe. Man hat sich in Bayern zu der Form des Staatsbetriebs unter beschränkter Ertragsgarantie der Beteiligten entschlossen. Hierauf wurden in Bayern die Grundzüge den Beteiligten mitgeteilt u. sind binnen kurzem 57 Interessentengruppen unter dem Erbiets zur Uebernahme der Garantien mit Gesuchen um Errichtung staatlicher Motorwagenlinien hervorgetreten.

In Bayern sind zunächst die Versuchsstrecken Bad Tölz-Lenggries und eine Strecke im Allgäu im letzten Sommer, vom 1. Juni an eröffnet worden. Die Resultate werden in der Denkschrift mitgeteilt. Die Betriebsergebnisse sind in betriebsstechnischer Hinsicht im allgemeinen günstig gewesen. Nach dem ersten Versuchsergebnis darf angefaßt der besonders schwierigen Betriebsverhältnisse der gewählten Landstraße der Nachweis der Durchführbarkeit der Motorwagenlinie als erbracht gelten.

Besonders interessant ist eine Äußerung über die Wirkung des Motorwagenverkehrs auf die Landstraßen. Nicht nur, daß die Straßen durch die Motorwagen weniger beschädigt wurden, als durch schwere Lastfahrwerke, es wird sogar ausgeführt, daß die Motorwagen bei Verwendung von Eisenreifen wesentlich zur Verbesserung und allenfallsigen Instandsetzung der Straßen beitragen. Die breiten Eisenreifen drücken nämlich unter der relativ hohen Belastung jedes Rades die Straße nach Beschot-

zung bereits in einigen Tagen gleich einer Straßenwalze fest.

Was das Ergebnis in finanzieller Hinsicht betrifft, so haben die beiden Strecken Fehlbeträge ergeben. Das wird wesentlich darauf zurückzuführen sein, daß im ganzen der Unternehmung der Charakter eines Versuchs anhaftet. Es schließt der Bericht in diesem Punkte: „Die Abwägung des bisherigen finanziellen Gesamtergebnisses und der für dessen Gestaltung bestimmenden Faktoren läßt für die künftig zu errichtenden Linien erhoffen, daß es möglich sein wird, unter Beibehaltung des für die Versuchslinien angenommenen Tarifs (von 5 Pfennig für Person und Kilometer) zufriedenstellende finanzielle Abschlässe zu erzielen.“ Und in wirtschaftlicher Beziehung wird betont: „Die Motorwagenverbindungen erscheinen daher imstande, für Gegenden, deren Verkehr die Erbauung von Lokalbahnen nicht rechtfertigt, einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ersatz der Lokalbahnen zu bieten.“ Aus der weiter mitgeteilten Zusammenstellung dürfte namentlich eine Stelle von Bedeutung sein. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben auf der Strecke Tölz-Lenggries 22 243 M. betragen, aus dem Frachtverkehr 148 M., auf der betreffenden Strecke sind 38 000 Personenkilometer und nur 2542 Kilometer von Lastwagen zurückgelegt worden. Dies scheint darauf hinzuweisen, daß dieses neue Verkehrsmittel wohl geeignet ist für den Personenverkehr, daß aber für den Güterverkehr kaum ein entsprechendes Resultat zu erwarten sein wird.

Ihre Kommission wollte nicht verfehlen, die Aufmerksamkeit der Großh. Regierung auf diesen interessanten Versuch zu lenken und würde es begrüßen, wenn vielleicht auch bei uns in Baden ein derartiger Versuch gemacht werden könnte. Ich persönlich würde natürlich für einen derartigen Versuch in erster Reihe die Seegegend empfehlen. Im allgemeinen hat Ihre Kommission aber die bisherige vorsichtige, abwartende Stellung der Großh. Regierung in bezug auf dieses neue Verkehrsmittel nur billigen können. Ich habe diese allgemeinen Ausführungen vorausgeschickt, um mich bei Besprechung der einzelnen Petitionen um so kürzer fassen zu können.

In erster Reihe habe ich nun zu berichten über die Petition der Stadt Meersburg in Verbindung mit den Petitionen der Gemeinden Stetten, Niedelsweiler, Vaitenhäuser, Gaisendorf, Rippenhausen, Zimmernstadt, Sagnau und Konstanz, die Erbauung einer Eisenbahn von Uhlkingen nach Meersburg, sowie über die Petition der Stadt Stocach und 39 weiterer Gemeinden, betreffend die Fortsetzung der Eisenbahn von Fridingen über Dwingen nach Stocach.

Anläßlich der Beratung über den Gesetzentwurf „Die Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis an die badisch-württembergische Landesgrenze betreffend“, wurde von der Zweiten Kammer in der 23. Sitzung vom 21. Januar 1898 von der Ersten Kammer in der Sitzung vom 12. Februar 1898, folgende Resolution, mit der sich auch die Großh. Regierung einverstanden erklärte, einstimmig angenommen:

„Nach Fertigstellung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Linien soll die alsbaldige Fortsetzung der Bahnverbindung von Fridingen über Dwingen nach Stocach, sowie die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Uhlkingen und Meersburg in Angriff genommen werden.“

Beide jetzt vorliegenden Petitionen berufen sich auf diese Resolution der Landstände und die einschlägigen Erklärungen der Großh. Regierung. Sie führen aus, daß nachdem die Linie Ueberlingen-Marlendorf-Friedrichshafen und die Nebenlinie Wimmehausen-Fridingen

fertiggestellt seien, auf Grund jener Resolution die Einstellung von Mitteln für die Linien Fridingen—Stodach und Uhltingen—Meersburg in das Budget 1906/07 zu erwarten gewesen wäre. Ueberraschender Weise aber sei dies nicht der Fall gewesen.

Zur Begründung der Petition: Erbauung einer Eisenbahn von Uhltingen nach Meersburg, wird von der Stadt Meersburg und den sich dieser Petition anschließenden weiteren Gemeinden ausgeführt:

Meersburg habe seit Inbetriebsetzung der sogenannten Bodenseebahn in bezug auf den Güterverkehr schwere Einbuße erlitten. Während 1900 von Meersburg aus mit den Dampfschiffen noch 1 446 110 Kilogramm befördert wurden, sei dieser Verkehr im Jahre 1904 auf 863 120 Kilogramm zurückgegangen, habe somit um 582 990 Kilogramm abgenommen. Früher mußte die Verfrachtung von Gütern aus den in der Umgebung von Meersburg gelegenen 10 Orten in Meersburg erfolgen, jetzt werde die Bahnstation zur Aufgabe der Güter benützt, und der Verkehr zum großen Nachteil von Meersburg von dieser Stadt abgelenkt. Die Bewohner des Salemtals, welche früher ihre Einkäufe in Meersburg und Konstanz besorgten, kaufen jetzt in den württembergischen Städten Friedrichshafen und Ravensburg, so daß diese württembergischen Städte bedeutenden Nutzen aus der Bahn ziehen zum Nachteil der badischen Städte Konstanz und Meersburg. Abgesehen von den Schädigungen der Stadt durch Wegfall des Durchgangsverkehrs machen sich der Mangel eines Eisenbahnanschlusses für die Verkehrsbedürfnisse von Meersburg selbst immer mehr geltend. Ca. 50 Waggons Kohlen, ferner ca. 30 Waggons Kunstdünger und Massengüter müßten entweder über Konstanz mittels Schiff oder über Uhltingen mittels Fuhrwerk bezogen werden. Beide Wege hätten im Verhältnis zum waggonweisen direkten Bezug bedeutende Nachteile für die Empfänger im Gefolge. Dasselbe sei der Fall bezüglich der Ausfuhr von Obst und Wein (1904: 3500 Fässer), den Haupteinnahmequellen der landwirtschaftlichen Bevölkerung Meersburg. Der Obstpreis sei in den letzten Jahren nachweisbar stets 2 bis 4 M. pro 100 Kilogramm niedriger gewesen als in den an der Bahn gelegenen Orten. Direkte Verladung auf die Bahn sei für die Hebung des Obst- und Weinbaues Meersburg unabweisbares Bedürfnis.

Auch für den Personenverkehr sei der Anschluß der Stadt Meersburg an das Eisenbahnnetz notwendig. Die Frühzüge sind von Meersburg nicht zu erreichen und mit den Nachtzügen kann nur bis Konstanz oder Uhltingen gefahren werden, mangels entsprechender Schiffsanschlüsse. Die Bahnverbindung Uhltingen—Meersburg wird ausgeführt, sei für die Stadt Meersburg eine Lebensfrage und das einzige Mittel, die große Schädigung der Stadt, welche schon im bedeutenden Rückgang der Häuser und Güterpreise zum Ausdruck komme, einigermaßen zu heben. Jede Verzögerung sei von der nachteiligsten Folge für Meersburg. Meersburg könne sich deshalb mit dem Bescheid des Großh. Ministeriums von 1905: „Die Aufnahme von Mitteln für die Fortsetzung der Bahn in das Budget 1906/07 sei nicht möglich und die Eisenbahninspektion Ueberlingen wegen geschäftlicher Belastung, die Arbeit sofort in Angriff zu nehmen, nicht in der Lage“, nicht beruhigen, müsse vielmehr dringendst Großh. Regierung bitten, die Mittel zur Erstellung dieser Bahn in den Nachtrag im Staatsbudget 1906/07 einzustellen.

Der Stadtrat der Kreishauptstadt Konstanz, welcher die Petition der Stadt Meersburg unterstützt, führt in Ueber einstimmung mit einer Eingabe der Handelskammer Kon-

stanz an Großh. Ministerium, mit Berufung auf seine Petition vom 25. November 1897 und 23. Dezember 1899 aus, die Linienführung der badischen Bodenseegürtelbahn, welche bei Uhltingen das Seeufer verlasse, habe die Verkehrsverhältnisse der Stadt Konstanz schwer geschädigt. Der Verkehr sei von Meersburg und damit auch von Konstanz nach Ueberlingen und insbesondere auch den württembergischen Städten Ravensburg und Friedrichshafen abgelenkt worden. Hervorgehoben wurde, die Schienenverbindung von Uhltingen nach Meersburg erhalte nur dann einen vollen und dauernden Wert, wenn dieselbe als Teilstück der Seelinie nach Friedrichshafen bis zum Meersburgerhafen durchgeführt werde und damit der unmittelbare Verkehr zwischen Hafen und Bahnhof ermöglicht und eine spätere Fortsetzung der Linie nach Friedrichshafen nicht allzu sehr erschwert werde.

Die Petition der Stadt Stodach, sowie jene von 39 weiteren Gemeinden, betreffend die Fortsetzung der Nebenbahn von Fridingen über Dwingen nach Stodach, hat im wesentlichen denselben Inhalt.

Unter Berufung auf die eingangs erwähnte Resolution der Landstände von 1898 wird hervorgehoben, daß das 1902/03 den Landständen unterbreitete vorläufige Bauprogramm der Großh. Eisenbahnverwaltung die Bahn Fridingen—Stodach unter den in den nächsten Budgetperioden zur Ausführung in Aussicht genommenen Bauten in erster Reihe genannt habe. Nachdem am 1. Dezember 1905 die Strecke Mimmenshausen—Fridingen dem Verkehr übergeben worden sei, sei der Zeitpunkt eingetreten, auf Ausführung der zugesagten Bahnverbindung zu dringen. Die Stadt Stodach sei, wie von allen Seiten wiederholt anerkannt werde, durch Erstellung der Bahnlinie Stahringen—Ueberlingen schwer geschädigt und es gelte, der gewerblichen tüchtigen Bevölkerung der Stadt durch Bewilligung der erstrebten Talbahn zu Hilfe zu kommen. Im übrigen werde auf den Inhalt der früheren Petitionen und die erschöpfenden Darlegungen in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 26. Januar 1898 und 1. Juli 1902 Bezug genommen. Die alsbaldige Inangriffnahme der Linie Fridingen—Stodach sei dringendes unaufschiebbares Bedürfnis.

Die Großh. Regierung hat auf obige Petition folgendes ausgeführt:

Anlässlich der Beratung über den Gesetzentwurf, die Fortsetzung der Bodenseebahn von Ueberlingen bis an die badisch-württembergische Landesgrenze betreffend, wurde von den beiden Kammern der Landstände der folgenden Resolution, mit der sich auch die Großh. Regierung einverstanden erklärte, die Zustimmung erteilt.

„Nach Fertigstellung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Linien soll die alsbaldige Fortsetzung der Bahnverbindung von Fridingen über Dwingen nach Stodach, sowie die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Uhltingen und Meersburg in Angriff genommen werden.“

Auch späterhin hat die Großh. Regierung wiederholt zu erkennen gegeben, daß sie ihre Zustimmung zu der Resolution aufrecht erhalte. Bereits in dem Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer über das Eisenbahnbaubudget 1902/03 ist jedoch erwähnt, daß nach Mitteilung der Großh. Regierung die Fortsetzung der Fridinger Linie über Dwingen nach Stodach voraussichtlich eine Verzögerung erfahren werde, die übrigens vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung aus nicht zu beklagen sein würde, da nach Erbauung dieser Bahn, bei welcher mit einem Aufwande von 3,5 Millionen Mark ein Verkehrsgebiet von etwa 2000 Einwohnern neu erschlossen werden solle, eine weniger ertragsfähige Bahn in unserem Lande wohl kaum vorhanden sein werde. In dem

Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer über das Eisenbahnbudget für 1904/05 ist weiterhin als Ansicht der Großh. Regierung vermerkt, daß die Frage der Fortsetzung der Fridingerbahn nach Stodach zurzeit nicht gelöst werden könne, vielmehr günstigere Zeitverhältnisse abgewartet werden müßten, daß damit aber ein Aufgeben der Angelegenheit nicht ausgesprochen werden wolle.

Die Fridingerstrecke ist zwar ab 1. Dezember 1905 dem Verkehr übergeben worden; die Eisenbahninspektion Ueberlingen ist aber bisher durch die endgültige Fertigstellung dieser Bahn, sowie durch die Abrechnung, Grundbuchbereinigung usw. bezüglich dieser Linie und der Bodenseegürtelbahn so in Anspruch genommen, daß nicht möglich ist, daneben noch die genauen Entwürfe für die Linien Fridingen—Dwingen—Stodach und Unteruhldingen—Meersburg zu fertigen. In Uebereinstimmung mit den gerade auch seitens der Landstände in der letzten Session erhobenen Forderung ist aber die Großh. Regierung entschlossen, keine Anforderung zur Bauberstellung in das Eisenbahnbudget mehr aufzunehmen, für die nicht genügend zuverlässige Entwürfe und Voranschläge im Sinne von Artikel 4 des Statgesetzes vorliegen. Dem Gedanken, etwa für die Strecke Uhlldingen—Meersburg allein im laufenden Budget noch Mittel anzufordern, die längere Strecke Fridingen—Stodach aber noch zurückzustellen, vermag die Großh. Regierung schon deshalb nicht näherzutreten, weil an sich das wirtschaftlich größere Bedürfnis zweifellos bei der Dwingerlinie vorhanden ist; denn hier handelt es sich um Anschluß eines größeren Gebietes an den allgemeinen Verkehr, während der Verkehr der Stadt Meersburg durch die Bodenseedampfschiffahrt gut bedient wird. Daß beide Linien gleichzeitig in Angriff genommen werden und Meersburg nicht bevorzugt werden solle, ist übrigens bereits in der 26. Sitzung der Zweiten Kammer vom 26. Januar 1898 regierungsseitig ausdrücklich betont worden.

Die Großh. Regierung hält auch jetzt noch die früher gegebene Zusage aufrecht, und hat in Aussicht genommen, wegen der Erbauung der beiden Linien dem nächsten Landtag eine Vorlage zu unterbreiten; zu diesem Zweck ist bereits vor einiger Zeit Auftrag gegeben worden, die Projekte recht zeitig fertigzustellen.

Ob dem Wunsche der Petenten, daß die Bahn nach Meersburg bis zum Hafen daselbst durchgeführt werden möge, wird Rechnung zu tragen sein, bedarf noch eingehender Prüfung.

Dies die Ausführungen der Großh. Regierung.

In Gemäßheit der von Hoher Erster Kammer am 12. Februar 1898 einstimmig angenommenen Resolution ist Ihre Kommission der Ansicht, daß, nachdem die in jener Resolution gesetzten Voraussetzungen eingetreten sind, die Bahnverbindungen Dwingen—Stodach und Uhlldingen—Meersburg baldmöglichst in Angriff genommen werden sollen. Die hierfür in beiden Petitionen geltend gemachten Gründe entsprechen nach Auffassung Ihrer Kommission durchaus den Tatsachen. Nur ist bezüglich der von der Gemeinde Markdorf und 38 anderen Gemeinden eingereichten Petition zu bemerken, daß von den 39 unterzeichneten Gemeinden nur etwa 8 ein Interesse an der Herstellung der gewünschten Linie zugestanden werden kann. Die anderen Orte sind, wie z. B. Schwadenreuthen-Norgenwies, mehrere Stunden von der angestrebten Linie entfernt, haben anderweitige Bahnverbindungen und es ist deshalb ihr Interesse an dieser Bahn nicht ersichtlich.

Ihre Kommission hat aber auch die von der Großh. Regierung dargelegten Gründe voll gewürdigt, so vor allem, daß Meersburg jetzt gute Dampferverbindungen hat und immerhin gegenüber anderen Gegenden, welche jeder Verbindung entbehren, im Vorteil ist, ferner, daß

die Linie Fridingen—Stodach, welche mit einem Aufwand von 3,5 Millionen Mark ein Verkehrsgebiet mit etwa 2000 Einwohnern neu erschließt, eine der wenigsten ertragsfähigen Bahnen des Landes wohl sein wird. Durchaus nur bestimmen kann Ihre Kommission dem Entschluß der Großh. Regierung, keine Anforderung für Bauberstellungen in das Eisenbahnbudget aufzunehmen, für welche nicht genügend zuverlässige Entwürfe und Voranschläge im Sinne des Art. 4 des Statgesetzes vorliegen.

Ihre Kommission ist ferner mit der Großh. Regierung der Meinung, daß schon nach der historischen Entwicklung der Angelegenheit die in Frage stehenden Bahnen hinsichtlich der Bauzeit zusammengehören und gleichzeitig ausgeführt werden sollen. Ihre Kommission glaubt erwarten zu dürfen, daß die betreffenden Gesetzesvorlagen dem nächsten Landtag zugehen werden und beantragt in Uebereinstimmung mit der Zweiten Kammer:

„Hohe Erste Kammer wolle die Petitionen, die Erbauung einer Bahn von Uhlldingen nach Meersburg und die Fortsetzung der Eisenbahn von Fridingen über Dwingen nach Stodach betreffend, der Großh. Regierung empfehlend überweisen.“

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 c und d der Tagesordnung führt der Berichterstatter Freiherr von Stöckingen weiter aus:

Die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Mimmehausen (Station der Bodenseegürtelbahn) und Pfullendorf ist Gegenstand von zwei Hoher Erster Kammer vorliegenden Petitionen.

Die eine Petition, welche von den Gemeinderäten Mtheim, Gailhöfer, Gattenweiler, Heimatsweiler, Großschönach, Taisersdorf, Herdwangen, Ebratsweiler, Linz, Nach unterschrieben und vom Gemeinderat Pfullendorf unterstützt ist, wünscht Herstellung der Bahnlinie westlich von Heiligenberg über Schönach, Herdwangen, Nach nach Pfullendorf.

Die zweite Petition beantragt Erbauung der Bahn von Mimmehausen nach Pfullendorf östlich von Heiligenberg durch das Deggenhaufertal. Diese Petition geht aus von den Gemeinderäten von sechs Gemeinden des Amtsbezirks Ueberlingen: Deggenhausen, Homberg, Roggenbeuren, Unterfiggigen, Urnan, Wittenhofen, ferner von sechs Gemeinden des Amtsbezirks Pfullendorf: Denkingen, Heiligenberg, Almensee, Illwangen, Rastweiler, Winterjulgen. Dieser Petition schließen sich an die Gemeinden: Mimmehausen, Neufnach, Pfullendorf, Meersburg, Bermatingen, Ueberlingen.

Beide Petitionen weisen darauf hin, daß der Linzgau, der Bezirk zwischen dem Ueberlingersee und Pfullendorf, lange Zeit im Gegensatz zum badischen Mittel- und Unterland jedes Verkehrsmittels entbehrte. Die Linie Radolfzell—Markdorf—Friedrichshafen hat in Verbindung mit der Zweigbahn Mimmehausen—Fridingen, den großen Gemeinden des fruchtbaren Salemertals, die Wohlthat einer Bahnverbindung gebracht. In der Gegend zwischen Fridingen und Pfullendorf und dem Heiligenberg sind noch heute eine große Anzahl von Gemeinden bis zu 20 Kilometer von der Eisenbahn entfernt. Industrie konnte sich mangels Bahnverbindung in dem ganzen Bezirk nicht entwickeln. Die Bevölkerung ist ausschließlich auf Land- und Forstwirtschaft angewiesen. Die Viehzucht gehört zu den besten in Deutschland. Der Getreide- und Obstbau ist bedeutend und der Handel mit Wolferzeugnissen im Aufschwung begriffen. Trotzdem gehört der Bezirk zu den starkverschuldetsten des

ganzen Landes und ist im wirtschaftlichen Rückgang begriffen, was eben auf den Mangel zeitgemäher Verkehrsmittel zurückgeführt wird.

Die erste Petition, welche die Verbindung über Schönaach—Gerzwangen anstrebt, ist vom Vorsitzenden des Eisenbahnkomitees, Bürgermeister Wiedemann-Sohl, übergeben. In der Petition wird besonders betont, die Rentabilität der erbetenen Strecke wäre gesichert, wenn die Großh. Regierung das früher ins Auge gefaßte Projekt Schwadenreuth—Göttingen oder eine Querbahn Pfullendorf—Krauchenwies ausführen würde, so daß ein Durchgangsverkehr ermöglicht wäre.

Der zweiten Petition, Führung der Bahn durch das Deggenhauertal betreffend, ist eine ausführliche Denkschrift beigegeben.

Schon vor zehn Jahren wollte eine Privatgesellschaft eine Bahn durch das Tal bauen. Das Projekt blieb unausgeführt, da die Gesellschaft sich auflöste. Den Landwirten der vom Verkehr nahezu ausgeschlossenen Gegend wird immer schwerer, ihre Güter rationell umzutreiben. Der Bezug der für intensivere Bewirtschaftung erforderlichen größeren Mengen Kunstdünger und Kraftfuttermittel wird durch die hohen Fuhrwerkskosten zu sehr verteuert. Auch der Absatz der landwirtschaftlichen Produkte, namentlich des Obstes, wird sehr erschwert, oft unmöglich gemacht. Wollen die Bewohner dieser abgelegenen Gegend Einkäufe in einer Stadt, z. B. Konstanz, machen, reicht ein Tag kaum hierzu aus, da für Hin- und Rückweg zur Bahnstation allein vier bis sechs Stunden erforderlich sind.

Das zu erschließende Verkehrsgebiet umfaßt den nordöstlichen Teil des Amtsbezirks Ueberlingen mit den Orten Beuren 659 Einwohner, Unterfiggingen 341, Wittenhofen 745, Roggenbeuren 159, Arnau 232, Homberg 726, hofen 745, Roggenbeuren 159, Arnau 232, Homberg 726 und Deggenhausen mit 538 Einwohnern. Vom östlichen Teil des Amtsbezirks Pfullendorf kommen in Betracht Seifigenberg mit 669, Winterfulgen mit 861, Illmensee mit 340, Illwangen mit 455, Aultweiler mit 505, Denkingen mit 506 Einwohnern. Die Gesamteinwohnerzahl des von der Bahn berührten Bezirkes beträgt 6746 Einwohner, das Steuerkapital annähernd 17 Millionen Mark. Im genannten Gebiete sind große Besitzungen an Wald und landwirtschaftlichen Gütern der Bodenseefiskuskommission Salem, der Fürstlich Fürstenbergischen Ständeherrschaft und der Spitalverwaltungen Pfullendorf und Ueberlingen. Die Gegend gehört zu den besten Obstgegenden des Landes und kommen in mittleren Obstjahren 25- bis 30 000 Zentner Most- und Tafelobst zur Ausfuhr. Die in Betracht kommenden Gemeinden führen etwa 50 000 Zentner Getreide aus. Der jährliche Holzverkauf beträgt 20 000 Festmeter Langholz und 11 000 Ster. Die Ausfuhr von Vieh und Schweinen (8000 Stück) ist sehr ansehnlich. Der wasserreiche Bach treibt jetzt schon einige größere Mühlen und Sägewerke, die 300 Waggons zum Verkauf bringen. Von der Bahn wird die Entwicklung neuer Industriezweige erwartet. Die Einfuhr beträgt in den 13 Gemeinden 50 000 Zentner Kunstdünger, 10 000 Zentner Futtermittel, 6000 Zentner Kohlen und mindestens 70 000 Zentner Baumaterial.

Großh. Regierung äußerte sich über vorliegendes Projekt wie folgt:

Da die in den beiden Petitionen geltend gemachten Bestrebungen nicht durch eine einzige Bahn sich verwirklichen lassen, mußten die beiden Verbindungen untersucht werden.

Mit dieser Untersuchung, für die keinerlei Material vorliegt, weil die Großh. Regierung mit den fraglichen Bahnbauten bisher noch nicht befaßt war, wurde die Großh.

Generaldirektion der Staatseisenbahnen betraut. Bei der zur Verfügung stehenden Zeit konnte die Prüfung nur auf Grund der topographischen Karte vorgenommen werden. Wiederholte Begehungen des Geländes und eingehendere Besichtigung derjenigen Stellen, wo die Bauausführung voraussichtlich mit größeren Schwierigkeiten verbunden sein wird, gab dann auch über diejenigen Verhältnisse näheren Aufschluß, die auf die Baukosten von Einfluß sind.

Das Ergebnis der Untersuchung ist im wesentlichen folgendes:

In bautechnischer Hinsicht:

Für die Verbindungen Frickingen—Pfullendorf kamen dreierlei Führungen in Betracht: Eine westliche auf dem rechten Talhang der Aach, eine mittlere auf dem linken Hang, die beide von Westen her in Pfullendorf einmünden, und eine östliche, mehr auf der Höhe verlaufende, die Pfullendorf von Osten her erreicht. Eine Führung auf dem Talboden der tief eingeschnittenen Aach ist durch die Geländeverhältnisse, wie durch die Lage der Ortschaften, die sich durchweg hoch über der Talsohle befinden, völlig ausgeschlossen.

Für die Bahn durch das Deggenhauertal kommt dagegen nur eine einzige Führung in Frage, die durch die Geländegehaltungen und die Lage der Ortschaften von vornherein gegeben ist.

In verkehrstechnischer Hinsicht:

Für den Verkehr von Pfullendorf und östlich nach Radolfzell und darüber hinaus kommt eine Verbindung über Wimmenhausen nicht in Betracht, da letztere bei allen vier Projekten um 23,61 bis 28,20 Kilometer länger ist als der Weg von Pfullendorf über Schwadenreuth, jedoch in der Tat die Entfernung durch das neue Projekt eine wesentliche Abkürzung erfahren würde. Trotzdem müßte vielleicht der durchgehende Güterverkehr in der Richtung Friedrichshafen nicht über Pfullendorf, sondern über Stahringen geleitet werden; dagegen müßten allerdings die Güterfrachten über die kürzesten Schienenverbindungen gerechnet werden, wodurch ein nicht unerheblicher Einnahmeausfall entstehen würde.

Für eine Bahn Pfullendorf—Wimmenhausen bliebe daher nur der Verkehr des unmittelbar an die Bahn angrenzenden Gebiets. In dieser Hinsicht ergeben sich nachstehende Vergleichszahlen:

Die Länge der Strecke Pfullendorf—Stahringen—Wimmenhausen beträgt 68,82 Kilometer, dagegen betragen bei der neuen Verbindung die Längen der Strecke Pfullendorf—Wimmenhausen nach dem Entwurfs II. (blau) 27,83 Kilometer, also 41,24 Kilometer weniger und nach dem Entwurfs IV. (gelb) 32,42 Kilometer, also 36,20 Kilometer weniger. Die Entfernung zwischen Pfullendorf und den sämtlichen östlich von Wimmenhausen liegenden Stationen der Bodenseebahn würde daher durch die neue Bahnverbindung um etwa 60 Proz. verringert. Auch bezüglich der westlich von Wimmenhausen liegenden Station würde sich bis gegen Sipplingen eine Abkürzung ergeben, die für Ueberlingen bei der blauen Linie noch 18,5 Kilometer und bei der gelben Linie noch 14 Kilometer, also immer noch 20 Proz. zugunsten der neuen Bahn betrüge.

Für den Durchgangsverkehr hat keine der in Betracht kommenden Linien eine nennenswerte Bedeutung. Nur im Falle der Fortsetzung der Bahn von Pfullendorf nach Krauchenwies würde der neuen Verbindung ein größerer Durchgangsverkehr zufallen können.

Ein Bedürfnis nach einer Durchgangslinie liegt jedoch zurzeit in keiner Weise vor.

Eine Bahn hätte mindestens solange, bis sich einige Zu-

Industrie entwickelt hätte, voraussichtlich nur einen sehr geringen Güterverkehr zu erwarten. Im Personenverkehr wäre vorwiegend nur auf den Lokalverkehr der neu an die Bahn angeschlossenen Ortschaften zu rechnen, sowie auf den Verkehr der wenig bedeutenden Orte zwischen Schwadenreuth und Ostrach für ihre Beziehungen nach dem Bodensee.

Soweit es sich nach der Karte feststellen läßt, würden dem Gebiete der einzelnen projektierten Strecken folgende Einwohnerzahlen zufallen:

1. grüne, rund 2900 Einwohner, pro Kilometer 145,
2. blaue, rund 3200 Einwohner, pro Kilometer 164,
3. rote, rund 2200 Einwohner, pro Kilometer 101,
4. gelbe, rund 6200 Einwohner, pro Kilometer 214.

Für eine annähernde Schätzung der zu erwartenden Verkehrseinnahmen fehlen zuverlässige Angaben.

Bei dem hiernach mit größter Wahrscheinlichkeit zu erwartenden erheblichen Ausfall ist die Großherzogliche Regierung zurzeit nicht in der Lage, einem der vorliegenden Bahnprojekte näherzutreten, zumal insoweit, als nicht die bereits in Aussicht genommenen neuen Bahnlinien in der Bodenseegegend gebaut und in Betrieb genommen sind, und sich deren Entwicklung übersehen läßt. Ob dann später vielleicht einmal dem Verkehrsbedürfnis der petitionierenden Gemeinden in der Weise entgegengekommen werden kann, daß die eine oder die andere der Linien als Stichbahn ausgeführt wird, mußte bei der dermaligen Lage der Verhältnisse dahingestellt bleiben.

Die letzteren Ausführungen der Großherzoglichen Regierung betreffend, ist zu bemerken, daß die zunächst in Aussicht genommenen neuen Bahnlinien in der Bodenseegegend, Uhlkingen—Weersburg und Friclingen—Stodach, auf die Verkehrsverhältnisse der petitionierenden Gemeinden ohne Bedeutung sind. Auch besteht zwischen jenen Linien und den projektierten kein Zusammenhang, da durch die geplanten, lediglich eine Verbindung zwischen zwei schon länger bestehenden Strecken der Bodenseegürtelbahn und Schwadenreuth—Pfullendorf—Altshausen hergestellt werden soll. Das Verkehrsbedürfnis der petitionierenden Gemeinden ist nach Auffassung Ihrer Kommission überzeugend bewiesen. Bei dem besonders stark in jener Gegend hervortretenden wirtschaftlichen Rückgang ist baldigste Hebung der Verkehrsverhältnisse dringendst geboten. Besonders zu berücksichtigen ist hierbei, daß, wie verlautet, die Kgl. Württembergische Regierung den Bau einer Bahn nach dem benachbarten Grenzort Wilhelmsdorf plant. Durch Bau dieser württembergischen Strecke ohne gleichzeitige Herstellung einer Verbindung des badischen Hinterlandes mit dem Heimatland, würde der ganze Verkehr in jener Gegend dauernd nach Ravensburg gelenkt, zum großen Schaden nicht nur für Ueberlingen und Pfullendorf, sondern auch für Konstanz. Ihre Kommission empfiehlt deshalb der Großh. Regierung angelegentlichst, alsbald dem Projekte näherzutreten.

Nach den Eingangsausführungen der Großh. Regierung kommen für die Verbindung Bodenseebahn—Pfullendorf vier Linien in Betracht:

1. eine westliche auf dem rechten Bachufer,
2. eine mittlere auf dem linken Bachufer,
3. eine östliche auf der Höhe verlaufende,
4. diejenige durch das Deggenhaufertal.

Letztere Linie ist zwar mit 29,3 Kilometer gegenüber den anderen mit 19,6 bzw. 21,7 Kilometer die längere. Die Herstellungskosten sind von der Großh. Regierung auf 5 585 000 M., die der anderen Linien auf 5 516 000 Mark bzw. 6 307 000 M. berechnet. Relativ ist aber jene Linie durch das Deggenhaufertal doch die billigste, da

sich bei ihr die Kosten eines Kilometers Neubaustrecke auf 190 400 M., bei den anderen auf 280 bzw. 289 000 M. belaufen.

Ferner ist zu berücksichtigen, daß bei der Führung durch das Deggenhaufertal auf 1 Kilometer 214, bei den anderen Linien 101 bis 164 Einwohner treffen.

In der weiteren Erwägung endlich, daß die Gegend östlich von Heiligenberg verkehrsentlegener ist als jene westlich von Heiligenberg, spricht sich Ihre Kommission für den Bau der Bahn durch das Deggenhaufertal aus.

Sollte unter Berücksichtigung der Finanzlage zuerst nur eine Teilstrecke hergestellt werden, so würde die Inangriffnahme der Strecke Pfullendorf—Deggenhausen, da der ganze Verkehr nach Pfullendorf geht, vor jener Wimmehausen—Deggenhausen zu empfehlen sein.

Den Verkehrsbedürfnissen der Gegend westlich von Heiligenberg, welche in der Petition der Gemeinden Groß-Schönach und andere zum Ausdruck kommen, könnte eventuell durch Automobilverbindung entsprochen werden, da Güterverkehr nach dieser Strecke weniger zu erwarten ist.

Aus diesen Gründen beantragt Ihre Kommission:

„Hohe Erste Kammer wolle

1. die Petition um Ausbau der Bahnlinien Wimmehausen—Friclingen über Schönach—Gerzwangen nach Nach—Pfullendorf, sowie
2. die Petition der Gemeinden des Deggenhaufertals um Herstellung einer normalspurigen Seitenbahn von Wimmehausen über Deggenhausen—Ursprung nach Pfullendorf Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.“

Präsident des Großh. Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geh. Rat Freiherr von Marschall: Wie vorhin der Budgetkommission, so muß ich auch der Kommission für Eisenbahnen und Straßen meinen Dank aussprechen für die eingehende Prüfung der Bahnwünsche, die uns hier beschäftigen, und für die ganz objektive und sachliche Berichterstattung.

Was speziell die Bahnwünsche anbelangt, auf die sich jetzt der Vortrag des Herrn Berichterstatters bezogen hat, so glaube ich mich hier nicht weiter aussprechen zu sollen, da ja die Anschauung der Großh. Regierung in ihrer auch in dem Bericht ausgenommenen schriftlichen Erklärung dargelegt ist.

Der Herr Berichterstatter hat aber hier einen Gegenstand von hervorragendem allgemeinem Interesse gestreift und das veranlaßt mich, das Wort kurz zu ergreifen.

Er ist zu sprechen gekommen auf die bayerische Denkschrift bezüglich der Einrichtung von Motorwagenverbindungen. Auch die Großh. Regierung hat von dieser Denkschrift mit großem Interesse Kenntnis genommen und ist der Ansicht, daß die darin enthaltenen Ausführungen sehr beachtenswert sind. Es hat mich aber ganz besonders gefreut, daß der Herr Berichterstatter die Einrichtungen, die in Bayern in dieser Beziehung getroffen worden sind, nur als einen Versuch bezeichnet hat, und daß er die Maßnahme, die vorsichtige und abwartende Haltung der Großh. Regierung hier anzuerkennen.

In der Tat ist der Zeitraum, während dem der Betrieb von Motorwagenlinien in Bayern erfolgt ist, noch viel zu kurz, um ein irgendwie abschließendes Urteil über diesen Versuch fällen zu können und ich für meine Person habe mich dem Eindruck nicht verschließen können, daß die Folgerungen, die sich in dieser Denkschrift finden, vielfach etwas optimistisch gehalten sind. Ich stehe nicht an, zu erklären, daß die Vorzüge des Motorwagenbetriebs vor der Erstellung weiterer Eisenbahnen in abgelegenen Ge-

genden ganz zutreffend dargestellt sind. Auch das scheint mir keinem Zweifel zu unterliegen, daß für den Personenverkehr derartige Motorwagenlinien mit Erfolg dienstbar gemacht werden können. Es finden sich in dieser Beziehung in unserem Lande auch schon sehr beachtenswerte Ansätze. Ob allerdings ein Preis von 5 Pfg. für Person und Kilometer hinreichen wird, um einigermaßen die Auslagen zu decken, das scheint mir mehr als zweifelhaft zu sein. (Zustimmung.)

Noch skeptischer muß ich mich bezüglich der Verwendung der Motorwagen für den Güterverkehr verhalten. Hier muß man doch zugeben, daß der Betrieb eines Motorwagens viel teurer ist, als der Betrieb eines gewöhnlichen Landfuhrwerks, und es scheint mir doch sehr fraglich, ob die königlich Bayerische Regierung da gut rechnet, wenn sie sagt, es solle der Preis für die Güterbeförderung auf 80 Proz. des gewöhnlichen Fuhrlohnes festgesetzt werden.

Ich kann Ihnen aber bestimmt versichern, daß die Großh. Regierung diese Frage eingehend prüfen wird. Sie wird auch an Ort und Stelle, insbesondere in Bayern und anderswo, wo dieser Betrieb bereits eingerichtet wurde, eine eingehende Prüfung vornehmen. Aber was die Frage des Betriebssystems anlangt, so kann jetzt die Großh. Regierung eine Entscheidung noch nicht abgeben. Es wird sich fragen, ob hier in Baden die Verhältnisse so gelagert sind, daß der Staat die Sache in die Hand nehmen kann. Ich glaube, daß man es den öffentlichen Korporationen — den Gemeinden oder Kreisen — wird überlassen müssen, diese Einrichtungen zu treffen, daß aber dann erwogen werden kann, ob nicht seitens des Staates gewisse Zuschüsse geleistet werden können. Es besteht ja doch einigermaßen ein Unterschied zwischen den Verhältnissen in Bayern und in Baden. Wir müssen in Betracht ziehen, daß in Bayern die Nebenbahnen ausschließlich vom Staat erbaut sind. Es sind dort, wo die Motorwagenlinie sich an die Nebenbahn anschließt, gleich auch die geeigneten staatlichen Organe vorhanden, die den Betrieb überwachen. Bei uns sind die Nebenbahnen vielfach in Händen von Privatgesellschaften, die nicht in der Lage sind, ihrerseits diesen Motorwagenbetrieb in die Hand zu nehmen. Dann bitte ich — ich will weitere Folgerungen daran nicht knüpfen —, auch zu bedenken, daß bei uns die Post, deren Zwecken diese Motorwagenlinien ebenfalls dienen sollen, sich nicht in der Hand des badischen Staates befindet. Also überall Gründe, die uns nötigen, der Sache mit der größten Vorsicht gegenüberzutreten. Ich kann aber nur meine Zusage wiederholen, daß die Großh. Regierung diesen Gegenstand eingehend prüfen und dem nächsten Landtag über das Ergebnis dieser Prüfung Mitteilung machen wird.

Der Kommissionsantrag zu Ziffer 5 c, d der Tagesordnung wird bei der hierauf folgenden Abstimmung einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 e und f der Tagesordnung führt der Berichterstatter Freiherr von **Stöckingen** aus:

Die Herstellung einer direkten Verbindung vom Schwarzwald zum Ostufer des Bodensees ist ein alter Wunsch der betreffenden Gegenden. Schon in einer Petition im Jahre 1845, die Führung der Kinzigtalbahn an das Ostufer des Bodensees betreffend, wird auf die hohe Bedeutung der Kinzigtal-Bodenseebahn als Durchgangsbahn für den großen Südost- und Nordwestverkehr hingewiesen. Dieser leitende Gesichtspunkt ist seitdem in zahlreichen Petitionen, letztmals auf dem Landtag 1901/2, vertreten worden und liegt auch vorliegenden Petitionen zugrunde.

Der Inhalt der Petition der Gemeinderäte Aach und 79

weiterer Gemeinden ist im wesentlichen, zum Teil wörtlich derselbe wie jener von 1902 und kann diesbezüglich auf den damaligen Bericht der Kommission Hoher Erster Kammer, erstattet vom Grafen Bodman, verwiesen werden. Hervorgehoben wird vor allem, die deutsche Bodenseegürtelbahn werde zu den bestrentierenden zu rechnen sein, sobald sie die direkte und natürliche Verbindung mit der Schwarzwaldbahn erhalte. Für Baden insbesondere würde diese Verbindung von größtem Vorteil sein. Durch Anschluß der Gürtelbahn an die Schwarzwald- und Höllentalbahn mit direktem Güter-, Personen- und Schnellzugsverkehr Bregenz—Lindau—Neberlingen—Engen—Donauwörth—Neustadt—Freiburg würde der groß Südost- und Nordwestverkehr, der sich bisher auf verschiedene Verkehrswege, insbesondere auf schwiezerische, verteilt habe, über Baden geleitet werden. Mit der angestrebten Verbindung würde das letzte Glied der Verkehrswege am Bodensee geschaffen und der Bodensee wieder zu dem gemacht, was er einst war und wozu er von der Natur bestimmt ist: Einer der Hauptkapellplätze der See- und Landesstraßen.

Ein weiteres von den Petenten hervorgehobenes Moment ist die durch die Verbindungsbahn ermöglichte Entlastung der Bahnhöfe Singen und Radolfzell.

Endlich wird auf den großen volkswirtschaftlichen Nutzen hingewiesen, welchen die projektierte Verbindungsbahn durch Aufschließung eines bisher außerhalb des Verkehrs liegenden Landesteils der fleißigen und strebsamen Bevölkerung bringen würde. In erster Linie kommt hier in Betracht Drisingen mit 553 Einwohnern und über 1 Million Steuerkapital, ein wohlhabender Ort mit bedeutender Landwirtschaft, Eigeltingen (919 Einwohner, 2,2 Millionen Steuerkapital), welches Sitz eines Arztes und Borshufvereins ist, einen stark besuchten Markt und größeren gewerblichen Betrieb besitzt und als Hauptort der Gegend und Mittelpunkt des ganzen Hinterlandes gilt. Endlich Aach, ein Städtchen mit 1000 Einwohnern und 2 Millionen Steuerkapital, mit stark besuchten Märkten, Fabriken, Kunstmühlen, Sägewerken usw. In unmittelbarer Nähe liegen die sehr bedeutenden land- und forstwirtschaftlichen Betriebe der Gräflin Douglaschen Herrschaft, sowie die große Baumwollspinnerei Volkertshausen-Aach. Hervorzuheben sind schließlich auch die großen Wasserkräfte des Aachtals (ca. 900 Pferdekräfte) und die umfangreichen Waldungen der Gegend, der Waldbesitz der beteiligten Gemeinden allein beträgt 3000 Hektar. Im ganzen wäre eine Einwohnerschaft von ca. 6000 Seelen mit einem Grundsteuerkapital von über 12 Millionen auf die neue Bahn angewiesen, wobei die Endpunkte Wahlwies und Engen unberücksichtigt sind.

Diese Petition wünscht die Herstellung der Verbindungsbahn von Engen—Aach—Eigeltingen—Drisingen über Wahlwies und Espelingen an die Bodenseegürtelbahn.

Die Petition der Stadtgemeinde Stockach und einer Anzahl weiterer Gemeinden wünscht ebenfalls eine Verbindung Schwarzwald—Bodensee, stimmt mit der ersten Petition bezüglich der Linienführung von Engen—Drisingen überein, beantragt aber, von Drisingen die Bahn nicht über Wahlwies in Espelingen an die Bodenseegürtelbahn, sondern in Kenzingen an die Linie Stahringen—Stockach anzuschließen.

Zur Begründung wird angeführt, die der Aacher Petition angeschlossenen Gemeinden erstrebten den Anschluß über Wahlwies nach Engen nur deshalb, weil ihnen vorgegeben worden sei, die vorgeschlagene Bahn Kenzingen—Engen habe keinerlei Aussicht auf Genehmigung. In Wahrheit wünschten die sämtlichen Gemeinden von Kenzingen—Engen eine direkte Bahnverbindung mit ihren

Amtsstädten Stockach und Engen. Der Anschluß an die Bodenseegürtelbahn werde zweckmäßiger als über Espasingen—Ueberlingen über Stockach—Friedingen und das Salemer Tal hergestellt. Das sei der alte natürliche Verbindungsweg Engen (Schwarzwald) und Friedrichshafen (Bodensee).

Auch bei diesen beiden Petitionen ist zu bemerken, daß eine große Zahl der petitionierenden Gemeinden kein Interesse an dem Projekt haben. Nachteilig für die Ueberzeugungskraft der Darlegungen ist ferner, daß verschiedene Gemeinden beide Petitionen, obwohl dieselben zum Teil entgegengesetzte Ziele anstreben, unterzeichneten.

Die Großh. Regierung teilte Ihrer Kommission folgende Erklärung mit:

Die Regierung weist auf die früheren Kommissionsberichte hin und erklärt, daß sich in der Zwischenzeit nichts geändert hat.

Wie früher betont worden ist, sind noch keinerlei Vorarbeiten und Erhebungen für eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Radolfzell—Stockach bzw. der Bodenseegürtelbahn und der Schwarzwaldbahn gemacht. Ein Bedürfnis dafür war weder früher vorhanden, noch hat sich ein solches inzwischen ergeben. Diese Frage hängt so sehr von der weiteren Entwicklung des Verkehrs auf der Bodenseebahn, sowie von der weiteren Ausgestaltung des Bahnnetzes in dem nördlich des Bodensees gelegenen Landesteils und des sich dort entwickelnden Verkehrs ab, daß es im jetzigen Zeitpunkt verfrüht wäre, der Ausarbeitung eines Einzelprojektes näher zu treten.

Ihre Kommission würdigt die in der Petition dargelegte Bedeutung einer direkten Verbindung Bodensee—Schwarzwald—Ueberlingen—Freiburg. Es sei daran erinnert, daß schon im Jahre 1838 vor Bau der Rheintalbahn Mannheim—Basel auf die Wichtigkeit einer Bahn Bodensee—Rheintal als Linie für den großen Durchgangsverkehr Paris—Wien hingewiesen worden ist. Nur die drohende Konkurrenz der elsässischen Bahn hat damals den Ausschlag zugunsten der Rheintalbahn gegeben.

Heute ist aber mit den vorhandenen Bahnen und den dadurch gegebenen Verhältnissen zu rechnen. Die Frage, ob nicht etwa eine ganz andere Anlage des Bahnnetzes in der Seegegend von Anfang an richtiger gewesen wäre, ist heute gegenstandslos. Je nach den weiteren Entwicklungen der Bodenseegürtelbahn ist aber möglich, daß mit der Zeit ein direkter Anschluß der Gürtelbahn an die Schwarzwaldbahn in der in der Petition vorgeschlagenen Richtung notwendig wird. Als Durchgangsbahn wird aber auch nach der Auffassung Ihrer Kommission nur die in der ersten Petition gewünschte Linienführung Engen—Orsingen—Wahlwies in Betracht kommen können. Die in der zweiten Petition gewünschte Linie Orsingen—Nenzingen—Stockach—Dwingen—Mimmenhausen—Friedrichshafen ist, wie ein Blick auf die Karte beweist, für einen Durchgangsverkehr eine zu starke Abweichung von der direkten Linie.

Die Frage, ob die Verbindungsbahn über Wahlwies nach Ueberlingen oder über Nenzingen nach Stockach zu führen ist, hat in erster Reihe für die beiden genannten Städte Bedeutung. Zugegeben wird, daß Ueberlingen gegenüber Stockach durch die Bodenseegürtelbahn und Dampferverbindung auf dem See im Vorteil ist und durch den direkten Anschluß an die Schwarzwaldbahn weiter begünstigt würde. Auch ist nicht zu verkennen, daß Stockach durch die bisherige Entwicklung der Bahnverbindungen in der Bodenseegegend benachteiligt wurde, und deshalb nicht denselben wirtschaftlichen Aufschwung wie andere Landstädte in jener Gegend erfahren hat. Wenn seinerzeit die Linie Sigmaringen—Stockach, anstatt in Radolfzell, in Singen an die Hauptbahn angeschlossen worden

wäre, hätte Stockach ganz sicher eine ganz andere Entwicklung genommen. Die zwischen den Bahnlagen Singen—Zimmendingen und Radolfzell—Sigmaringen gelegene Gegend, die Amtsbezirke Stockach und Meßkirch gehören besonders in dem oberen Teil zu den verkehrs-entlegenen Bezirken des Landes. Unabweisbares Bedürfnis ist besserer Anschluß dieser Bezirke durch neue Verkehrswege. Alles in den Petitionen diesbezüglich niedergelegte entspricht durchaus den tatsächlichen Ver-

Ihre Kommission würdigt aber auch die Gründe der Großh. Regierung, vorerst noch nicht eine nähere Behandlung der Angelegenheit einzutreten. Vor Herstellung einer weiteren Durchgangsbahn Schwarzwald—Bodensee ist die Entwicklung des Verkehrs auf der Bodenseebahn, sowie die Ausgestaltung des Bahnnetzes in dem nördlich des Bodensees gelegenen Landesteil und des sich darauf entwickelnden Verkehrs abzuwarten.

Ihre Kommission ist in Uebereinstimmung mit den Petenten der Ansicht, daß mit der Zeit eine Verbindungsbahn Engen—Nenzingen—Orsingen—Wahlwies—Ueberlingen als Durchgangsbahn wohl kommen wird, und daß eine baldige Vornahme allgemeiner Vorarbeiten und Erhebungen in dieser Beziehung angezeigt wäre.

In diesem Sinne beantragt Ihre Kommission:

„Hohe Erste Kammer wolle vorliegende Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.“

Persönlich möchte ich der Großh. Regierung dringend empfehlen, die Hebung der Verkehrsverhältnisse der Bezirke Stockach und Meßkirch in wohlwollende Erwägung zu ziehen. Die Herstellung einer Verbindung des oberen wie des unteren Teils des Bezirks Stockach mit der Amtstadt Stockach ist im Interesse des Bezirks, wie der bisherigen wenig begünstigten Stadt Stockach unaufschiebbares Bedürfnis. Die Verbindungen Stockach—Tuttlingen und entweder Stockach—Engen oder Stockach—Singen durch das eine oder andere Verkehrsmittel (Automobile) würde für Stockach die alten Verkehrswege wieder herstellen und Stockach bei seiner strebsamen, tatkräftigen Bevölkerung neuer Blüte zuführen.

Der Antrag der Kommission auf Ueberweisung der Petition an die Regierung zur Kenntnisnahme wurde einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5g der Tagesordnung führt der gleiche Berichterstatter aus:

Anknüpfend an die 1898 und 1901 vorgelegten Petitionen hat der Arbeitsausschuß des Eisenbahnkomitees Singen—Thengen der Großh. Staatsregierung und den Landständen die Bitte unterbreitet, der Herstellung einer Lokalbahn Singen—Thengen näher zu treten und die einleitende Arbeit alsbald anzuordnen.

Ein generelles Projekt für die Lokalbahn ist auf Veranlassung und Kosten der beteiligten Gemeinden aufgestellt und eingereicht worden, auch haben die zunächst beteiligten Gemeinden einstimmig beschlossen, die Kosten der gesamten Geländeerwerbung zu übernehmen. Die zunächst beteiligten Gemeinden, welche die Petition unterschrieben haben, sind Beuren a. N., Binningen und Mumenfeld, Dachtlingen, Ebingen, Hilzingen, Kommingen, Nordhalde, Riedheim, Singen, Schlatt a. N., Thalheim, Thengen, Uttenhofen, Watterdingen, Weil, Weiterdingen, Weite a. N. Sämtliche Gemeinden mit Ausnahme von Singen liegen im Amtsbezirk Engen und entbehren mit Ausnahme von Singen bis jetzt einer Bahnverbindung. Der Petition sind beigetreten die Industriellen: Mechanische Wuntweberei Storzeln, Eisen- und Stahlwerke vorm. Fischer-Singen, Maggi-Gesellschaft m. b. S., Sin-

gen, Baumwollspinnerei Singen, Fabrikant ten Brinck-Arlen, Vereinigte Ziegelfabriken Thengener-Höfen, Riedelshausen und Freiherr von Hornstein-Binningen. Weiter unterstützen die Petitionen die Gemeinden Arlen, Gottmadingen (und die Gottmadinger Industriellen), Radolfzell, Riedöschingen, Riedelsingen. Auch der Stadtrat der Kreishauptstadt Konstanz hat sich mit eigener Eingabe der Petition angeschlossen unter besonderer Betonung, daß die Verkehrsbeziehungen jener Gegend, welche sich zurzeit vorzugsweise Schaffhausen zuwenden, durch die projektierte Bahn den badischen Städten Singen, Radolfzell, Konstanz zugeleitet würden.

Zur Begründung der Petition würde den Landständen eine Denkschrift vorgelegt mit folgendem wesentlichen Inhalt:

Zum Eingang wird darauf hingewiesen, daß die Bestrebungen nach einer Bahnverbindung zwischen Randen und dem Hohentwiel über 50 Jahre zurückreichen. Der Ausbau der Bahnen in den umliegenden Landstrichen habe ein Aufblühen der an der Bahn liegenden Ortschaften bewirkt, für die abseits liegenden Dörfer aber ein ständiges Zurückgehen der Erwerbsmöglichkeit und des Wohlstandes der Bevölkerung zur Folge gehabt.

Die geplante Lokalbahn soll bezwecken, den im Osten von der Schwarzwaldbahn, im Süden von der Schweizer Grenze, im Westen von der strategischen Bahn und dem Randen eingeschlossenen Landstrich dem allgemeinen Verkehr zu erschließen. Die Bahn soll die Grundlage für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung des Landstrichs schaffen.

Die Länge der projektierten Bahn ist 20 bzw. 21,3 Kilometer, von denen 2 Kilometer im Amtsbezirk Konstanz, 18 bzw. 19,3 Kilometer im Amtsbezirk Engen liegen. Hinsichtlich der Linienführung ist zu bemerken:

Die Bahn beginnt am Bahnhof Singen, führt am Hohentwiel vorbei nach Hilzingen, von Hilzingen auf der Süd- und Südwestseite des Hohenstoffel über Riedheim (350 Einwohner) und Storzeln (350 Einwohner) nach Binningen (580 Einwohner), von Binningen durch das Ried an Weuren vorbei über Büßlingen (510 Einwohner) und das Körbental nach dem Endpunkt Thengen (760 Einwohner). Zwei Varianten sind eventuell durch die Linie vorgesehen, eine von Hilzingen, anstatt auf der Südseite, auf der Ostseite des Hohenstoffel über Duchtlingen (380 Einwohner), Weiterdingen (650 Einwohner), nach Binningen, die andere von Binningen, anstatt über Büßlingen, über Blumenfeld nach Thengen. Das zu erschließende Verkehrsgebiet umfaßt rund 150 Quadratkilometer mit 6600 Einwohnern. Auf dem sehr fruchtbaren Landstrich wird ein intensiver Getreidebau und hochentwickelte Viehzucht betrieben. Auf der Höhe sind ausgedehnte Waldungen, ferner Riesgruben, Muschelkalksteinbrüche, Basaltlager und andere Steinbrüche vorhanden. Von industriellen Anlagen ist die Weberei Storzeln und die bei Büßlingen belegene schweizerische Ziegelfabrik Höfen zu nennen. Die in Singen niedergelassenen industriellen Werke vergrößern ständig ihre Betriebe, so daß sie gezwungen sind, ausländische Arbeitskräfte heranzuziehen. Die in den abgelegenen Gemeinden der projektierten Linie vorhandenen überschüssigen Arbeitskräfte würden somit dort Gelegenheit zum Verdienste finden.

Für die **Ausfuhr** kommen in Betracht: landwirtschaftliche Erzeugnisse, Markt- und Schlachtvieh, Holz und Brennholz, Kies und Sand, Ziegelwaren u. dgl. Für die **Einfuhr**: Kaufmannsgüter, Kohlen, Kunstdünger, Baumaterialien, Rohstoffe für industrielle Zwecke. Die bestehenden Bahnen würden durch die neuen Bahnen einen Verkehrszuwachs von zunächst 20- bis 30 000 Ton-

nen erfahren. Der nächste Vorteil für die Bewohner wäre die Möglichkeit der besseren Verwertung ihrer landwirtschaftlichen Produkte. Die Mehreinnahme aus Milch wird auf 4- bis 8000 M., das Ersparnis an Fuhrmannskosten auf 120 000 M. jährlich berechnet.

Nach Berechnung der Petenten würden sich die Baukosten auf 1 800 000 bis 2 Millionen Mark, je nach der gewählten Linienführung, die von der Gemeinde aufzubringenden Kosten der Geländeerwerbung auf ca. 200 000 Mark stellen, so daß staatl. bereits 1 600 000 bis 1 800 000 M. aufzuwenden wären. Die Verzinsung des Anlagekapitals dürfte 1,6 bis 1,7 Proz. unter Einrechnung des Wertes der Betriebsmittel 1,4 bis 1,55 Proz. betragen.

Die Großh. Regierung gab folgende Erklärung über das Projekt ab:

Das Gesuch um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Singen nach Thengen hat beide Kammern der Landstände bereits in den Sessionen 1898/99 und 1901/02 beschäftigt. Anlässlich der letzteren Petition hatte die Großh. Regierung darauf hingewiesen, daß die Baukosten für die Strecke Weuren—Thengen unverhältnismäßig hoch würden, während sie für die Strecke Weuren—Singen sich günstiger stellen würden, daß aber die Einmündung der Bahn in den an sich schon für den vorhandenen Verkehr kaum ausreichenden Bahnhof Singen vor dessen Umbau nicht möglich sei. Auf Grund eines von dem Abg. Rist namens der Kommission der Zweiten Kammer erstatteten Berichts hat die Zweite Kammer der Großh. Regierung die Petition in dem Sinne zur Kenntnisnahme überwiesen, daß eine Prüfung der Frage nach allen Richtungen — insbesondere auch hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Gemeinden und der Größe der von ihnen zu bringenden Opfer — eintreten soll, sobald der Umbau des Bahnhofs Singen seitens der Gr. Regierung in Erwägung gezogen wird. In ähnlichem Sinne hat auch die Erste Kammer in ihrer Sitzung vom 1. März 1902 Ueberweisung der Petition an die Großh. Regierung zur Kenntnisnahme beschlossen. Da inzwischen die Eisenbahnverwaltung im Hinblick auf die hier bereits obliegenden großen und dringlicheren Aufgaben an die Frage des Umbaus des Bahnhofs Singen noch nicht herangetreten ist, lag für die Großh. Regierung kein Anlaß vor, von sich aus mit der Prüfung der Bauwürdigkeit der angestrebten Nebenbahn sich zu befassen.

Das von den Gemeinden vorgelegte Projekt wurde der Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen zur gutachtlichen Äußerung überwiesen. Diese Behörde war mit dem Projektverfasser der Ansicht, daß die im Entwurf vorgesehene Führung der Linie über Riedheim und Storzeln mit Schlatt (rote Einzeichnung) entschieden den Vorzug vor der Linienführung über Duchtlingen und Weiterdingen (blaue Einzeichnung) verdient, und sie hat deshalb erhebliche Beanstandungen gegen das Projekt für die rote Linie nicht erhoben. Die Anwendung der Normalspur erscheint angebracht. Die kleineren Krümmungshalbmesser, die in einzelnen Fällen bis auf 180 Meter herabgehen, erscheinen für eine Nebenbahn noch zulässig. Auch die große Steigung von 1 : 40 am Anfang der Strecke zwischen Singen und Hilzingen ist nur gewählt, um die Ausdehnung der Bahn tunlichst einzuschränken.

Was den **Kosten** anfaht, so erscheint die hierfür von dem Projektverfasser aufgestellte Berechnung, nach der die Gesamtkosten der 20,06 Kilometer langen Bahn auf 1 800 000 M. (einschließlich der Kosten für den Geländeerwerb, jedoch ausschließlich jener für die Betriebsmittel) sich belaufen sollen, zu knapp gegriffen, insbesondere hat sich bei näherer Prüfung der Anschlag für die Positionen Durchlässe und Brücken, sowie Oberbau als wesentlich zu nieder erwiesen. Die Großh. Generaldirektion

berechnet den Gesamtaufwand einschließlich Geländeerwerb auf 2 100 000 M., also für 1 Kilometer statt zu 89 700 M. zu rund 104 700 M., was mit Rücksicht auf die Eigenschaft der Bahn in ihrem obersten Stück als schwierige Gebirgsbahn den Verhältnissen schon eher entsprechend erscheint.

Trifft man eine Kostenentscheidung nach der anderen baulich und betrieblich günstigeren Strecke von Singen bis Büßlingen und der hinteren Strecke von da bis Thengen, so ergibt sich für erstere 16,145 Kilometer lange Strecke ein Aufwand von 1 385 000 M. oder für das Kilometer von 85 800 M., während die obere 3,915 Kilometer lange Strecke 715 000 M. oder für das Kilometer 182 600 M., also mehr als doppelt soviel wie die erstere Strecke für das Kilometer kosten würde. Dieser Aufwand für die Strecke Büßlingen—Thengen geht über den Rahmen einer Nebenbahn weit hinaus und steht auch außer Verhältnis zu dem Nutzen, den diese kurze Strecke für den Ort Thengen noch bringen könnte. Auch für den Betrieb ist diese durchgehende Strecke für mit ihrer durchgehenden Steigung von 1 : 35 sehr ungünstig. Dabei käme die Endstation Thengen, wie bereits bemerkt, etwa 50 Meter tiefer, wie der Ort Thengen zu liegen, so daß zu deren Erreichung auf ziemlich steil abfallender Straße von Stadt und Dorf Thengen im Mittel noch ein Weg von 1,5 Kilometer zurückzulegen wäre. Läßt man die Bahn in Beuren endigen, so würde der Weg für Thengen zu der Endstation auf guter Straße im Mittel 4,5 Kilometer betragen. Durch die Weiterführung der Bahn von Beuren bis Thengen würde somit für den Zugang der Bahn von Thengen aus eine Wegstrecke von rund 3 Kilometer gespart, was in gar keinem Verhältnis zu den dafür aufgewendeten Kosten von rund 816 000 M. und dem fortdauernden hohen Betriebsaufwand stehen würde. Die Randorte Blumenfeld und Watterdingen könnten die tiefliegende Station Thengen ohnehin nicht benützen, wären vielmehr auch bei Weiterführung der Bahn nach Thengen auf die Station Beuren angewiesen. Wenn sich der Verkehr auf der Bahn wider Erwarten gut entwickeln sollte, so wäre eine spätere Fortsetzung über Beuren hinaus immer noch möglich; sie kann dann unter Umständen noch so gewählt werden, daß die Bahn auch den Orten Blumenfeld und Watterdingen näher rückt und auf der Höhe von Thengen endigt, während bei der Linienführung mit der tiefliegenden Station Thengen eine Fortsetzung vollständig ausgeschlossen wäre. Der Projektverfasser hat eine solche Fortsetzung in dem Uebersichtsplan durch gelbe Einzeichnung angedeutet, aber nicht weiter verfolgt. Mit Rücksicht auf diese Möglichkeit empfiehlt es sich auch nicht, die Bahn jetzt schon bis Büßlingen zu führen, zumal dieser Ort nach dem Bahnhof Beuren nur einen Weg von wenig mehr als 1 Kilometer hat.

Hinsichtlich der Ertragsberechnung ist eine genauere Nachprüfung nicht möglich, da namentlich über den Güterverkehr keine Unterlagen zur Verfügung stehen und von der Eisenbahnverwaltung auch nicht in kurzer Zeit beschafft werden können. Indessen kann jedenfalls soviel gesagt werden, daß die zu erwartenden Einnahmen recht hoch veranschlagt und in dieser Höhe jedenfalls in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sind.

Das Ergebnis der Untersuchung über die voraussichtliche Rentabilität der Bahn geht dahin, daß jedenfalls nur bei einer Führung der Bahn bis Beuren darauf gerechnet werden könnte, daß die Betriebsausgaben durch die laufenden Einnahmen annähernd gedeckt werden, da die letzteren im fraglichen Fall kaum wesentlich geringer sein könnten, als bei der Fortsetzung der Bahn bis Thengen, und daß jedenfalls die bei dieser Fortsetzung zu erreichenden Mehreinnahmen außer allem Verhältnis stehen würden zu den wesentlich erhöhten Bau- und Betriebs-

kosten. Wenn man daher dem nicht unberechtigt erscheinenden Wunsche des fraglichen Landesteils nach Erschließung durch eine Nebenbahn entsprechen will, so kann es sich nur um eine Bahn bis Beuren, nicht aber bis Thengen handeln, da nur bei dieser Beschränkung die von der Allgemeinheit zugunsten jenes Landesteils zu bringenden Opfer innerhalb vertretbarer Grenzen bleiben.

Die von den Gemeinden angebotene unentgeltliche Stellung des gesamten für den Bahnbau erforderlichen Geländes erscheint als angemessene Leistung.

Was die Einführung der Bahn in den Bahnhof Singen betrifft, so war bei den Verhandlungen im Jahre 1902 angenommen, daß sich die Nebenbahn zwischen die Schwarzwaldbahn und die Bahn nach Schaffhausen einschlebe, beim Verlassen der Station noch eine Strecke weit an letzterer Linie anlehnen und erst etwa 1,5 Kilometer außerhalb der Station in nördlicher Richtung abbiegend, sich dem Orte Hilzingen zuwenden solle. Bei dieser Linienführung wäre die Ueberführung der Nebenbahn über die Schwarzwaldbahn und die Einbiegung der starken Steigung von 1 : 40 schon gleich zu Anfang der Strecke vermieden worden; die Einführung der Linie in den Bahnhof selbst wäre aber nur unter erheblichen Änderungen der Stationsanlage möglich gewesen, die bei deren Beschränktheit nur gleichzeitig mit einer Erweiterung der Station zur Ausführung hätte gebracht werden können. Etwas anders liegen die Verhältnisse für die in dem jetzt vorliegenden Projekt gewählte Zugrichtung mit der Einmündung der Nebenbahn auf der Nordwestseite der Station; hier liegen auf dem Platze längst der Zufahrtsstraße, auf dem sich zurzeit provisorische Gebäude zur Unterbringung von Gerätschaften und von Aufenthaltsräumen für das Zugspersonal nebst Notgeleis für die Bahnbauinspektion befinden, einstweilen ein Bahnsteig und Gleisanlagen für die Nebenbahn sich anbringen, die durch ein Ueberführungsgleis mit den Hauptgleisen in Verbindung zu bringen wären. Es müßte dann aber, da die Räume in den fraglichen Gebäuden nicht entbehrt werden können, anderweitig Ersatz dafür geschafft werden. Aber auch abgesehen von dieser Schwierigkeit läßt sich ohne nähere Kenntnis darüber, wie später einmal der Umbau des Bahnhofes Singen, für den ein Zeitpunkt sich jetzt noch nicht angeben läßt, nicht übersehen, ob nicht der für die Nebenbahn erforderliche Platz bei dem Umbau anderweitig dringend benötigt wird, ob also nicht aus der früheren Erbauung der Nebenbahn sich erhebliche Erschwernisse für den Umbau ergeben werden. Die Großh. Regierung wird die Verhältnisse bis zum nächsten Landtag einer näheren Prüfung unterziehen lassen und über das Ergebnis in der Petitionsnachweisung Mitteilung machen. Jedenfalls ist es zurzeit nicht möglich, darüber eine bestimmte Erklärung abzugeben, ob angängig sein wird, schon in einer der nächsten Budgetperioden die Mittel für die Erbauung der Nebenbahn anzufordern.

Ihre Kommission ist ebenso wie im Jahre 1899 und 1902 der Ansicht, daß für den Bau der projektierten Bahn ein Bedürfnis vorliegt. Der Ausschluß jener jetzt entlegenen Gegend durch bessere Verkehrsmittel ist nicht nur wünschenswert, sondern zur Vermeidung von drohendem wirtschaftlichem Rückgang dringend geboten. Insbesondere ist auch dem Umstande Gewicht beizulegen, daß durch eine bessere Verbindung nach Singen der bis jetzt vorwiegend nach der Schweiz gerichtete Verkehr nach Baden gelenkt würde.

Ihre Kommission ist nun mit der Großh. Regierung der Ansicht, daß die Linienführung über Niedheim und Storzeln jener über Dachtlingen und Weiterdingen aus den von der Großh. Regierung dargelegten Gründen vorzuziehen und die Bahn wegen der unverhältnismäßigen Mehrkosten von Beuren bis Thengen vorläufig nur bis

Beuren zu führen wäre. Ihre Kommission verkennt auch nicht die Schwierigkeit des Anschlusses der Lokalbahn in Singen wegen des bevorstehenden Bahnhofsumbaues und sieht den diesbezüglichen Mitteilungen der Großh. Regierung in den dem nächsten Landtage vorzuliegenden Petitionsnachweisungen entgegen. Ihre Kommission beantragt, in diesem Sinne vorliegende Petition Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 h der Tagesordnung, Petition einer Anzahl Gemeinden aus dem Amtsbezirk Konstanz die Gewährung eines Zuschusses zur Erbauung einer Bahn von Radolfzell nach Dehningen, führt der Berichterstatter aus:

Die Herstellung einer leistungsfähigen regelmäßig geordneten Verkehrsgelegenheit in der sogenannten Höri, jenem Teile des Amtsbezirkes Konstanz, welcher vom Untersee, Rhein, und dem Gebirgszug des Schienen begrenzt wird, ist ein alter Wunsch der betreffenden Gegend.

Dem Landtag 1901/02 lag eine Bitte dieser Gemeinden vor um Bewilligung von Mitteln zur Erstellung einer elektrischen Automobilbahn mit Luftleitung ohne Gleise. Die von den Ständen der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesene Petition wurde von der Regierung dahin erledigt, dieselbe könne dem Unternehmen nicht näher treten. Eine einmalige Leistung von mindestens 587 000 M. und ein jährlicher Zuschuß von 29 500 M. sei erforderlich. Eine Aufwendung in dieser Höhe sei bei der gegenwärtigen Lage des Staatshaushaltes nicht tunlich, auch beständen Bedenken hinsichtlich der Zulässigkeit der Inanspruchnahme der Eisenbahnschuldentilgungskasse für derartige Zwecke.

In der vorliegenden Petition bitten nun die Höri-Gemeinden um Bewilligung eines ausreichenden Staatszuschusses zwecks Erbauung einer Lokalbahn von Radolfzell über Böhlingen nach Dehningen. Die Petition ist unterschrieben von den Gemeinderäten der zunächst interessierten Gemeinden Ueberlingen, Böhlingen, Moos, Bankholzen, Weiler, Jznang, Gumbholzen, Horn, Hemmenhofen, Gaienhofen, Wangen, Dehningen und wird von den Stadträten Radolfzell, Singen, Konstanz unterstützt. Die wirtschaftlichen Vereinigungen der betr. Gemeinden und zwar die landwirtschaftlichen Konsum- u. Absatzvereine Wangen und Dehningen, die Bauernvereine Dehningen, Böhlingen, Weiler, der Konsumverein Hemmenhofen, der Gewerbeverein Arlen-Schienen ferner der Fabrikant Sallmann in Oberstaad stellen dieselbe Bitte wie die Gemeinden mit eingehender Begründung. Der Vorsitzende des Höribahnkomitees, Herr Arnold de Wuille in Rickelshausen legte der Gr. Regierung wie den Landständen eine ausführliche Denkschrift über das Projekt sowie eine Uebersichtskarte vor.

Die petitionierenden Gemeinden führen aus, daß sie für den ganzen Verkehr nach Radolfzell, den nächsten deutschen Markttort, der einzigen Städte für Arbeitsgelegenheit, den Sitz des Amtsgerichts, Notars usw. auf die Höristraße — eine Kreisstraße — als einziges Verkehrsmittel angewiesen sind. Die Entfernung von Radolfzell bis Dehningen beträgt 22 Km. Die staatlich subventionierte schweizerische Unterseedampfsbootgesellschaft läßt nur einmal jede Woche, am Markttage, Schiffe verkehren, sodaß abgesehen von der umständlichen Umladung aller Güter vom Schiff zur Bahn und umgekehrt diese Verkehrsgelegenheit dem vorhandenen Bedürfnisse nicht entspricht. Ferner wird in der Petition auf den zwischen mehreren Gemeinden der Höri und der Stadt Radolfzell

bestehenden Arbeiterverkehr hingewiesen, welcher mit Gondeln über den See aufrecht gehalten wird und schon wiederholt zu schweren Unglücksfällen führte. Die Gemeinden bitten deshalb um Gewährung eines unverzinslichen Darlehens zu den Herstellungskosten der Bahn in Höhe von 685 000 Mark, gleich rund 25 000 Mk. für den Kilometer Bahnlänge (27 Km.), wodurch sie in die Lage versetzt würden mit Hilfe einer leistungsfähigen Bau- und Betriebsgesellschaft den Bau und den dauernden Betrieb der Bahn zu sichern.

In der Eingabe der wirtschaftlichen Vereinigung wird insbesondere auf den wirtschaftlichen Rückgang der Gegend infolge der schlechten Verkehrsverhältnisse hingewiesen. Dieselbe komme zum Ausdruck in der ständigen Verringerung der Bevölkerungsziffer, der fortschreitenden Abnahme der gemeindlichen und privaten Vermögensstände, dem bedenklichen Stillstand im gewerblichen Leben sowie der zunehmenden Notlage der Landwirtschaft. Besonders erschwert würden die Verhältnisse durch die Grenzlage des Bezirks, da die Grenze einen unaberrückbaren Wall in verkehrspolitischer Hinsicht darstelle. Die Petenten legen dar, der erste wirtschaftliche Kampf, der Kampf gegen eine unaufhaltbare Verkümmern der wirtschaftlichen Interessen, sowie die bedenkliche Verringerung der Steuerkraft der Gegend nötige dringend um Hilfe durch Beförderung der Verkehrswege zu bitten. Die Bevölkerung höre mit einer gewissen Erbitterung von Millionen verschlingenden Bahnhofbauten, während um wichtiger volkswirtschaftlicher Interessen willen nicht einige Millionen flüssig zu machen seien. In den Darlegungen des Stadtrats Konstanz wird besonders die Gefahr hervorgehoben, daß der Verkehr dieser badischen Gemeinden sich mehr und mehr der benachbarten Schweiz zuwende. Ein allgemeines Interesse liege deshalb vor, den Verkehr jener Gegend nach Baden zu erleichtern.

Von hervorragender Bedeutung für die Stadt Konstanz, welche durch die Bodenseegürtelbahn und die angestrebte direkte Verbindung der Schwarzwaldbahn mit Ueberlingen schwer geschädigt werde, sei besserer Anschluß des badischen Hinterlandes durch Herstellung günstigerer Verbindungen mit Konstanz erforderlich und könne dies zweckmäßig durch Zufahrtslinien aus der Höri, dem Randen, dem Deggenhaufertal usw. bewirkt werden. Nach der der Petition beigegebenen Denkschrift komme ein von etwa 6000 Einwohnern bewohnter Landstrich in Frage, in dem vorwiegend Landwirtschaft betrieben wird. Neben Feldfrüchten aller Art wird besonders auf der Seite des Schienerbergs Wein und Obst mit gutem Erfolg gebaut. In den Gemarkungen Moos, Jznang, Weiler, Böhlingen wird seit langer Zeit der Gemüsebau in großem Maßstab planmäßig betrieben und es werden mehrere 100 Eisenbahnladungen von dort ausgeführt. Auf dem Schienerberg befinden sich ausgedehnte Staats-, Gemeinde- und Privatwaldungen mit schönem Holzbestande und einer durchschnittlichen Jahresausfuhr von über 7000 Ster. Umfangreiche Formsandlager, Kies- und Mauer sandgruben, sowie ausgedehnte Lehmlager sind vorhanden. An industriellen Werken sind zu nennen: die Ziegelfabrik Rickelshausen, das Säg- und Elektrizitätswerk in Böhlingen, die Seidenweberei dortselbst, die Kunstmühle Böhlingen und die Weberei Oberstaad-Dehningen. Von den durch die projektierte Bahnlinie berührten Ortschaften sind die bedeutenderen: Böhlingen mit 725, Ueberlingen mit 450, Böhlingen mit 950, Bankholzen mit 250, Moos 310, Weiler und Bettwang mit 250, Jznang mit 290, Horn und Gaienhofen mit je 280, Hemmenhofen mit 260, Wangen mit 700, Dehningen mit 1080 Einwohnern.

Linienführung betreffend muß bei dem verhältnismäßig geringen Umfang des gegenwärtigen Verkehrs im Interesse

der Ertragsfähigkeit des Bahnunternehmens jede nur erreichbare Verkehrsquelle aufgesucht werden. Im ersten Teil der projektierten Bahn ist deshalb die Führung der Linien auf bedeutendem Umwege nötig. Die dadurch entstehende Verlängerung des Fracht- und Fahrweges sollte durch entsprechende Abfärgung der Tariffärgung wieder teilweise ausgeglichen werden.

Der Anschluß der Hörbahn an die Staatsbahn ist in Radolfszell auf der Nordseite der Bahnhofsanlage in Angriff zu nehmen. Die Linie soll dann neben der Hauptbahn bis nahe an Böhlingen herangeführt werden, von der Staatsbahnhaltstelle Nidelshausen unter Benützung einer vorhandenen Unterführung die Staatsbahn kreuzen und an der Ziegelfabrik Nidelshausen vorbei über Ueberlingen nach Böhlingen geführt werden. Von Böhlingen aus nimmt die Bahn eine östliche Richtung, überschreitet zunächst die Aach und läuft beim ersten Brück über Bankholzen und bei der Variante zwischen Bankholzen und Moos nach Iznang, dann am Seeufer entlang über Sandholzen, Horn, Gatenhofen, Hemmenhofen, Wangen, Mattenhorn nach Dehningen.

Die Bahn soll als schmalspurige Lokalbahn gebaut werden. Bis zur Ziegelfabrik Nidelshausen ist ein eisernes Gleise anzulegen, damit die normalspurigen Wägen in den schmalspurigen Zügen mitbefördert werden können. Der Uebergang der normalspurigen Wägen auf die schmalspurige Lokalbahn soll zur Ummeidung der Umladung besonders empfindlicher Güter durch Verwendung sogenannter Kollböcke bewerkstelligt werden.

Der Personenverkehr soll in der Hauptsache unabhängig vom Güterverkehr mit besonderen Motorwagenarten oder leichten Personenzügen durchgeführt werden.

Die Herstellungskosten der Bahnanlage einschließlich Grunderwerb und Betriebsmittel wird auf 1 600 000 M. geschätzt. Die beteiligten Gemeinden haben 250 000 M. zur Deckung der Grunderwerbskosten übernommen. Die Ziegelfabrik Nidelshausen hat, wenn innerhalb Jahresfrist die Ausführung gesichert ist, einen Betrag von 30 000 M. zugesagt. Der Kreis Konstanz will die Kosten der Fahrstraßen usw. im Kostenanschlag von 35 000 M. übernehmen. Bei einer Staatsbeihilfe in der erbetenen Höhe von 25 000 M. pro Kilom. = 685 000 M. würde der Bahnunternehmer somit noch einen Rest von 600 000 M. aufzubringen haben. Nach der Ertragsberechnung ergeben sich für diese Restsumme eine Verzinsung von 33 Proz. Die Großh. Regierung äußerte sich über die Petition wie folgt:

Die Prüfung des früheren Projekts hat die Herstellung einer gleislosen elektrischen Automobilverbindung mit oberirdischer Stromzuführung als unausführbar erscheinen lassen. Die Unternehmerfirma, welche sich ursprünglich erklärt hatte, den Bau und den Betrieb der Automobilbahn unter gewissen Bedingungen zu übernehmen, zog in Folge ihr Angebot zurück, sodaß an eine Verwirklichung des Unternehmens nicht mehr zu denken war. Die vorliegenden Eingaben haben die Erbauung einer schmalspurigen Lokalbahn von Radolfszell über Böhlingen nach Dehningen im Auge.

Unterzieht man die Grundlagen der vom Projektverfasser aufgestellten Ertragsberechnung einer näheren Prüfung, so ergibt sich unzweifelhaft, daß die Umsätze nicht für den erwartenden Personen- wie Güterverkehr hoch gegriffen sind, umgekehrt erscheinen die Betriebskosten zu nieder berechnet. Diese müssen dadurch einflüßig beeinflusst werden, daß eine doppelte Betriebskosten, teilweise Dampflokotiv- teilweise Motorwagenbetrieb in Aussicht genommen ist, außerdem auf einen der Bahn Betrieb auf drei Schienen für normal-

und schmalspurige Wagen) schließlich noch Verkehr mit Kollböcken. Bei einer derartigen Betriebsweise wird zum mindesten mit einer Betriebsausgabe von 80 Pfg. für den Zugkilometer gerechnet werden müssen. Die geringen Kosten des Motorwagenbetriebs werden durch die desto höheren des Lokomotivbetriebs ausgeglichen. Bei 105 000 Zugkilometern ergibt sich hiernach eine jährliche Betriebsausgabe von 84 000 M. Nicht zuletzt wird schließlich der Umstand zur Berücksichtigung der Rente beitragen, daß der von der Bahn zu machende Umweg dazu nötig, für einen Teil der Verkehrsbeziehungen mit einer gegenüber der tatsächlichen Länge um 4 Kilometer kürzeren Tarifentfernung zu rechnen, somit Personen und Güter auf einer 4 Kilometer langen Strecke, also auf mehr als einem Siebentel der Strecke, unentgeltlich zu befördern.

Entgegen der von dem Projektverfasser aufgestellte Ertragsberechnung, die einen Jahresüberschub von 22 500 M. nachweist, ist hiernach die Annahme wohl begründet, daß statt des Uberschusses ein namhafter Fehlbetrag sich ergeben würde.

Hiernach ist an eine Verzinsung des Anlagekapitals in absehbarer Zeit nicht zu denken. Die Anlagekosten werden sich aber außerdem aller Wahrscheinlichkeit nach weit höher stellen, als in dem eingereichten Kostenüberschlag angenommen ist. Vor allem erscheint der für Grunderwerb vorgesehene Betrag von 250 000 M. nach den bei anderen Bahnbauten gemachten Erfahrungen als unzulänglich. Unter 300 000 M. dürfte das für die Bahnanlage erforderliche Gelände bei der Erwerbung kaum zu stehen kommen. Die Kosten der erforderlichen Erdarbeiten lassen sich mangels der Querprofile nicht genauer nachprüfen; wie es scheint, ist aber bei der Berechnung keine Rücksicht auf die Mehrkosten infolge der bei dem vielfach moorigen Untergrund zu erwartenden Senkungen und Setzungen genommen worden.

Bei den Kosten des Oberbaues fehlt zunächst ein reichlicher Betrag für die Nachschotterung infolge der bei fraglichem Baugelände unausbleiblichen Setzungen des Untergrundes, sowie der Bedarf für das erste Betriebsjahr. Ferner sind die Preise der Holzschwellen zu nieder veranschlagt und es erscheint auch die Verwendung von Schienen von 18 km auf das laufende Meter nicht angängig.

Die Stationsanlagen sind durchweg sehr knapp gehalten. Es dürfte zur Genüge hieraus hervorgehen, daß mit den für den Bau vorgesehenen Mitteln nicht auszukommen sein wird, vielmehr muß mit der Erhöhung der Baukosten einschließlich Grunderwerbskosten um mindestens 370 000 M. gerechnet werden, so daß das Anlagekapital einschließlich Grunderwerb mit etwa 2 Millionen Mark anzunehmen sein wird.

Was schließlich den Hinweis in der Petition auf die in den letzten Jahren bedauerlicherweise vorgekommenen Unfälle bei den Radenüberfahrten zwischen Radolfszell und Iznang betrifft, so haben wir schon oben darauf hingewiesen, daß nach unserer Ansicht diese Bootfahrten auch nach der Erstellung einer Bahn nicht aufhören werden. Ein Blick auf die Karte genügt, um sich von der Richtigkeit dieser Annahme zu überzeugen. Dieser Grund kann daher für die Notwendigkeit der Erbauung der Hörbahn nicht ins Feld geführt werden können.

Wie bereits in der 49. Sitzung vom 23. März ds. Js. bei der Beratung des Spezialbudgets des Großh. Ministeriums des Innern Titel IX, B. § 5 seitens der Regierung mitgeteilt worden ist, sind die nötigen Schritte bereits eingeleitet, um für eine regelmäßige und sichere Verbindung auf dem Bodensee zwischen Radolfszell und Iznang zu sorgen. Auch sind mit der Schweizerischen

Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein Unterhandlungen wegen Wiedereinrichtung einer täglichen Dampfschiffverbindung zwischen Radolfzell und den Untersee-Stationen im Gange. Diese Verbindung, deren Zustandekommen sehr zu begrüßen wäre, würde jedenfalls zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der am See gelegenen Hörigemeinden wesentlich beitragen.

Hiernach bestehen auf Seiten der Regierung erhebliche Zweifel, ob die Höribahn überhaupt bauwürdig ist, und ob sich ein Unternehmer finden wird, der unter annehmbaren Bedingungen den Bau und Betrieb einer Bahn durch die Höri auf eigene Rechnung und Gefahr übernimmt. Jedenfalls kann die Regierung über die Höhe des für die Bahn gegebenenfalls zu leistenden Zuschusses keine Entschliebung treffen, ehe diese Vorfrage entschieden ist. Den Petenten wird daher zu überlassen sein, zunächst in dieser Hinsicht eine weitere Klärung dieser Verhältnisse herbeizuführen.

Ihre Kommission kann sich der Bedeutung der von der Großh. Regierung geltend gemachten Bedenken nicht verschließen.

Nach obigen Ausführungen der Großh. Regierung scheint nicht zweifelhaft, daß vom Projektverfasser einerseits die Anlage- und Betriebskosten wesentlich zu niedrig, andererseits bei der Ertragsberechnung die Ansätze für den zu erwartenden Personen- wie Güterverkehr zu hoch gegriffen sind. Höchstwahrscheinlich ist, daß als Anlagekapital einschließlich Grunderwerb etwa 2 Millionen erforderlich sind und daß bei dem Betrieb statt des Ueberschusses ein namhafter Fehlbetrag sich ergeben würde.

Einleuchtend ist, daß bei der in Aussicht genommenen doppelten Betriebsweise teilweise Dampflokotiv — teilweise Motorwagenbetrieb — sowie dadurch, daß auf einem Teil der Bahn Betrieb auf drei Schienen (für normal- und schmalspurige Wagen) schließlich noch Verkehr mit Rollböcken vorgeschlagen ist, wesentlich höhere Betriebsausgaben entstehen müssen.

Bei der verhältnismäßig geringen Bevölkerung und dem Mangel von Industrie scheint fraglich, ob für den Anschluß jener Gegend der Bau einer 20 bis 25 Kilometer langen Eisenbahn zu empfehlen ist. Nachdem die Petenten nun ferner noch nicht in der Lage sind, einen Unternehmer namhaft zu machen, der bereit wäre, den Bau der Bahn auf seine Kosten zu übernehmen, glaubte Ihre Kommission den Antrag der Petenten, einen Zuschuß zu diesem noch nicht gesicherten Unternehmen zu gewähren, bei Großh. Regierung nicht befürworten zu können.

Andererseits erachtet Ihre Kommission für erwiesen, daß ein dringendes unabweisliches Bedürfnis vorliegt, die Höri mit besseren Verkehrswegen zu versehen. Alles in dieser Hinsicht von den Petenten Vorgetragene ist, wie Ihr Berichterstatter aus eigener genauer Kenntnis voll bestätigen kann, durchaus richtig. Die Gegend muß für den Verkehr zugänglicher gemacht werden, um einem weiteren wirtschaftlichen Rückgang entgegenzutreten. Vor allem sind die am Rhein gelegenen Orte von Horn bis Dehningen einerseits durch den Untersee und Rhein, andererseits durch den Schienerberg völlig abgeschlossen. Abgesehen von den örtlichen Interessen liegt ein allgemeines Interesse vor, jenen Orten, welche infolge ihrer Abgeschlossenheit von Baden immermehr in jeder Beziehung nach dem Ausland der Schweiz gravitieren, einen Verkehrsweg in den Heimatstaats zu eröffnen.

Die Großh. Regierung teilt nun mit, daß mit der Schweizerischen Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein Unterhandlungen wegen Wiedereinrichtung einer

täglichen Dampfschiffverbindung zwischen Radolfzell und den Untersee-Stationen im Gange sind. Die Großh. Regierung ist der Ansicht, daß diese Dampfschiffverbindung jedenfalls zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der am See gelegenen Hörigemeinden wesentlich beitragen würde. Zugutegeben ist, daß durch diese Verbindung die gegenwärtige Notlage etwas gelindert würde.

Andererseits kann eine Schiffsverbindung, abgesehen davon, daß dieselbe für den Verkehr der großen nicht am Wasser gelegenen Orte nördlich vom Schienerberge, wie z. B. Böhlingen, überhaupt nicht in Betracht kommen, das Verkehrsbedürfnis auch der am See und Rhein gelegenen Orte nicht voll befriedigen.

Ein Hindernis für die Entwicklung des Güterverkehrs bei Schiffsverbindungen ist die Notwendigkeit, die Güter vom Schiff in den Eisenbahnwagen umzuladen; ferner ist zu berücksichtigen, daß der See zollamtlich als Ausland betrachtet wird. Werden Güter auf einer deutschen Station nach einer anderen deutschen Station ausgegeben, so werden dieselben durch die Berührung des Auslandes Auslands-güter. Beim Wiedereintritt werden sie mit deutschem Zoll belastet, wenn sie nicht zollamtlich plombiert und zollamtlichen Begleitpapieren versehen sind. Diese amtliche Behandlung ist aber zeitraubend und mit Kosten verbunden. Endlich wird der Wert einer Schiffsverbindung durch die Eisenbahnverhältnisse auf dem Untersee wesentlich beeinträchtigt. Der Untersee friert jedes Jahr vor allem bei Radolfzell zu, so daß regelmäßig jeder Winter längere Zeit ein Schiffsverkehr ausgeschlossen ist.

Auf die Dauer wird somit die Höri der Herstellung zeitgemäßer Verkehrsmittel auf dem Landweg nicht entbehren können.

Die Petenten haben nun 1902 in ihrer Erkenntnis der geringen Aussicht, eine Eisenbahn zu erhalten, die Aufmerksamkeit auf ein neues Verkehrsmittel, die elektrische gleislose Straßenbahn gelenkt. Das Unternehmen scheiterte im wesentlichen an der für elektrische Straßenbahnen nicht genügenden Beschaffenheit der in Frage kommenden Kreisstraße.

Ihre Kommission ist der Auffassung, daß Automobilverbindungen mit der Zeit als Ersatzmittel für Nebenbahnen und Zufahrtslinien zur Hauptbahn zweckmäßig dienen können. Die Kommission billigt, daß die Großh. Regierung dieser noch nicht hinreichend erprobten Neuheit auf dem Gebiete des Verkehrs gegenüber eine nicht ablehnende aber vorsichtig zuwartende Stellung einnimmt. Die Kommission würde es begrüßen, wenn auch bei uns wie in Bayern staatliche Versuche mit Automobilverbindungen veranlaßt würden. Durch dieses Verkehrsmittel könnte mancher Gegend, die sonst auf lange Zeit, wenn nicht für immer auf Anschluß an den großen Verkehr verzichtet müßte, recht wirkungsvoll aufgeholfen werden.

Was die vorliegende Petition betrifft, so kann ihre Kommission aus den dargelegten Gründen die Gewährung eines Zuschusses zu einer Privatbahn nicht empfehlen. In Erkenntnis der großen Verkehrsbedürftigkeit dagegen und in dem Wunsche, daß baldigst auch in diesem Bezirk durch Gewährung moderner Verkehrsmittel Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse erreicht werde, beantragt die Kommission:

„Hohe Erste Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.“

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung 1 Uhr.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Ersten Kammer: Dr. Eduard Trombacher.
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.