

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

190 (14.7.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 138. Erste Kammer. 21. öffentliche Sitzung

Amfliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeverammlung.

N 138.

Karlsruhe, den 14. Juli

1910.

Erste Kammer.

21. öffentliche Sitzung

am Freitag den 8. Juli 1910.

Unter dem Vorsitz des Durchlauchtigsten Präsidenten,
Seiner Großherzoglichen Hoheit des Prinzen
Maximilian von Baden.

Tagesordnung:

1. Befanngabe neuer Einläufe.
2. Mündliche Berichte der Budgetkommission und Beratung über die seinerzeit zurückgestellten Positionen im Budget des Groß. Ministeriums des Innern:
 - a) Ausgabe Titel IX B § 5 (Seefelder Loch) mit bezüglichen Petitionen, Berichterstatter: Geheimer Hofrat Dr. Bunte;
 - b) Ausgabe Titel IX A § 4 und B §§ 4 und 5 (Badanstalten) mit der Petition des Birtevereins Baden, Berichterstatter: Prinz A. zu Loenstein;
 - c) über die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1908/1909 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand (S. Nr. 103), Berichterstatter: Frhr. von Böcklin.
3. Mündlicher Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über den Gesetzentwurf, die Verlegung der Landesgrenze zwischen der badischen Gemarkung Redarbischofsheim und der hessischen Gemarkung Helmhof betreffend, Berichterstatter: Graf von Helmstatt.
- 3a. Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung zum Gesetzentwurf, die Änderung des Wassergesetzes, und Beratung hierüber (S. Nr. 110), Berichterstatter: Wirklicher Geheimer Rat Dr. Lewald.
4. Bericht der Budgetkommission und Beratung über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1910 und 1911 nebst den eingebrachten einschlägigen Petitionen (S. Nr. 107), Berichterstatter: Frhr. von Böcklin.
5. Bericht der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petition der Orte Kilsheim, Wertheim u. a., Erbauung einer Bahn von Gardsheim, Kilsheim bis Wertheim betreffend, Berichterstatter: Stadtrat Voedh.

6. Bericht der Petitionskommission und Beratung über

- a) die Petition der Sparkassenrechner, die Abänderung des Fürsorgegesetzes betreffend, Berichterstatter: Bürgermeister Bierneifel;
- b) die Petition des Gastwirts Frh. Kimmelin hier um Rechtschutz, Berichterstatter: Kommerzienrat C. W. Meier.

7. Mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Petition der Gemeinde Weisweil, die Verlängerung des Rheinuferbaues am Talweg bei der Ausmündung des Urtheins oberhalb der Schiffbrücke auf Gemarkung Weisweil betreffend, Berichterstatter: Geheimer Hofrat Dr. Bunte.

Am Regierungstisch: Minister des Innern Freiherr von und zu Bodman, Ministerialdirektor Geheimer Oberregierungsrat Weingärtner, Ministerialrat Flad und Baurat Professor Stürzenacker; sodann Minister Freiherr von Marschall und Legationsrat Dr. Heinke, weiterhin auch Generaldirektor Geheimer Rat Roth, Ministerialdirektor Geheimer Rat Schulz, Geheimer Oberbaurat Basmer und Ministerialrat Wolpert, später Ministerialdirektor Geheimer Rat Dr. Glodner und Oberamtmann Dürr, zuletzt Direktor des Wasser- und Straßenbaues Geheimer Rat Dr. Krens und Baurat Kupferjähmid.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erhält das Wort

Wirkl. Geheimerat Dr. Bürklin: Durchlauchtigster Herr Präsident! Morgen findet das Geburtsfest Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs statt, und ich bin beauftragt, Eure Großherzogliche Hoheit zu bitten, dem Landesherrn an diesem festlichen Tage die treuehuldigsten Wünsche des Hohen Hauses zu übermitteln. (Das Hohe Haus hat sich von den Sitzen erhoben.)

Die Blumen aber, welche Eure Großherzogliche Hoheit auf dem Tische vorfinden, bedeuten einen Geburtstagsgruß, den wir unserem hochgeschätzten Durchlauchtigsten

Präsidenten statt übermorgen — statt am nächsten Sonntag — heute schon uns darzubringen erlauben, weil wir eben heute alle hier versammelt sind. Wir bringen diesen Geburtstagsgruß dar zugleich im Gefühle tiefer Dankbarkeit für den erfolgreichen Eifer, mit dem Eure Großherzogliche Hoheit sich den Aufgaben Ihres Amtes und den Geschäften unseres Hauses überhaupt widmen.

Wir alle vereinigen uns in dem aufrichtigen Herzenswunsch, daß Eure Großherzogliche Hoheit sich in dem neuen Lebensjahre immer bester Gesundheit erfreuen möchten, und daß der glückliche Stern, welcher über der Familie Eurer Hoheit zu unserer und des ganzen Landes stolzer Freude aufgegangen ist, in unverminderter Selligkeit weiterstrahle!

Dazu möge Gott seinen Segen geben!

Der Durchlauchtigste Präsident: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich werde den Wunsch, dem so eben Seine Erzellenz Herr Geheimrat Bürklin im Namen dieses Hohen Hauses Ausdruck gegeben hat, die Wünsche dieses Hohen Hauses Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog zu übermitteln, morgen persönlich auszuführen Gelegenheit haben.

Für die schönen Blumen, dieses schöne Geschenk, das die Hohe Erste Kammer die Freundlichkeit gehabt hat, mir zu meinem übermorgen stattfindenden Geburtstage zu geben und für die so außerordentlich freundlichen Glückwünsche, welche Seine Erzellenz soeben mir ausgesprochen hat, sage ich Ihnen allen meinen allerherzlichsten Dank!

Sie können versichert sein, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, daß es mir eine ganz besondere Freude und eine Quelle großen Stolzes ist, an der Spitze dieser schönen Ersten Kammer zu stehen und in ihr, wenn auch nur in wenigem, dem Vaterlande meine Arbeitskräfte zu widmen. Ich fühle immer noch, daß ich an diesem Posten, der mir gegeben worden ist, nicht auf der Höhe stehe, auf der ich stehen möchte; ich hoffe aber, daß mit der Zeit durch wachsende Erfahrung und reisende Kenntnis ich instande sein werde, das zu leisten, was ich hier gerne leisten möchte.

Und nun empfangen Sie noch einmal, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, meinen herzlichsten Dank für dieses schöne Geschenk, das mir die größte Freude bereitet hat.

Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Der kürzlich erfolgte Tod Seiner Erzellenz des Herrn Finanzministers Konzell hat auf uns alle, die wir das Glück gehabt haben, ihn zu kennen, den tiefsten Eindruck hervorgerufen. Wir haben die Empfindung, daß eine bedeutende Größe und eine große Kraft von uns gegangen ist. Minister Konzell gehört zu den Männern, bei denen wir, auf sie zurückblickend, weniger in erster Linie an das denken, was sie geleistet haben, als an das, was sie gewesen sind. Und ich glaube, daß darin immer eine besondere Wertschätzung, ein besonders hohes Einschätzen zu erkennen ist. Denn über den Leistungen steht die Persönlichkeit, unabhängig vom Erfolg. Aus dem ganzen Wesen des verstorbenen Ministers, aus seinem hellblickenden, durchdringenden und doch so freundlich leuchtenden Auge, aus seinen Worten und Taten sprach eine Persönlichkeit zu uns, und diese Persönlichkeit atmete Kraft und Wahrhaftigkeit. Wenn er vor uns stand, wußten wir: wir hatten es

mit einem ganzen Manne zu tun, der mit unerschütterlichem Mute für das eintrat, was er für das Heil des Vaterlandes für richtig erkannt hatte, unbeirrt und unbeeinflusst durch Erwägungen, durch Gaf oder Rüge, Gunst oder Ungunst der Parteien. Deutlich tritt uns sein Bild entgegen, wenn wir sein letztes öffentliches politisches Auftreten ins Auge fassen. Schon von der Hand des Todes berührt, begab er sich noch einmal in das andere Hohe Haus, um daselbst sein Finanzprogramm zu entwickeln und zu verteidigen. Das war in der Tat sein politisches Testament, welches er daselbst niederlegte. Durch die Art aber, wie er es tat, hat er sich und seiner ganzen Persönlichkeit ein Denkmal gesetzt. Wir, die wir diesem Vorgange haben anwohnen dürfen, werden ihn nie vergessen, denn wir erlebten dabei ein Beispiel von Pflichterfüllung bis zum äußersten, von wahrhaftiger Überzeugungstreue und von etwas geradezu heldenhaftem im Zusammenfassen der letzten Kräfte, wie wir das nur selten zu sehen bekommen werden, und was uns auf das tiefste ergriffen hat. Selbst seine Gegner haben dies anerkannt, und es ist ja nicht anders möglich, als daß ein Mann wie Konzell Gegner haben mußte. Denn der zielbewußte, gerade, fest umgrenzte Weg, den er beschritt, mußte notwendigerweise die Pfade vieler Einzelner durchkreuzen und auf prinzipiellen Widerstand stoßen bei geschlossenen Parteien und Anschauungen. Was ihm aber als Rücksichtslosigkeit ausgelegt worden ist, war in der Tat nur ehrliches Festhalten eines als notwendig erkannten Zieles, denn er war ein durch und durch edler Mensch, und ein warmes, gütiges Herz schlug ihm in der Brust.

Allzufrüh, noch ehe er die Finanzreform, die große Aufgabe, welche er unter so ungünstigen Verhältnissen und mit viel Selbstverleugnung auf sich genommen hatte, zu Ende hat führen können, ist er seiner badischen Heimat entrissen worden, die allen Grund hat, mit Dankbarkeit und Stolz seiner zu gedenken und das Gedächtnis dieses bedeutenden, seltenen Mannes hoch in Ehren zu halten.

Sie sehen, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, wir haben viel an ihm verloren; wieviel mehr die, denen er angehörte, seine treue Lebensgefährtin in erster Reihe. Von ihr sind mir freundliche Worte des Dankes gesagt worden für die Anteilnahme, die ihr dieses Hohe Haus ausgesprochen hat.

Und nun, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, fordere ich Sie auf, sich von den Sigen zu erheben, um diesen uns lieben und bedeutenden Toten die Ehre zu erweisen. — Dies ist geschehen.

Ich habe ferner ein Schreiben zu verlesen von Seiner Erzellenz dem Herrn Staatsminister Freiherrn von Dusch:

„Dem Präsidium der Hohen Ersten Kammer der Ständeversammlung beehre ich mich ergebenst mitzuteilen, daß ich dem mir mit gefälligem Schreiben des Herrn Ersten Vizepräsidenten Geh. Rats Dr. Bürklin vom 25. v. Mts. kundgegebenen Wunsche entsprechend, den Großh. Herrn Gesandten in Berlin beauftragt hatte, die von Dr. Bürklin in der Sitzung vom 25. Juni aus Anlaß des Ablebens Ihrer Durchlaucht der Prinzessin Feodora zu Schleswig-Holstein gehaltene Ansprache in geeigneter Weise zur Kenntnis Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin zu bringen.“

Wie mir der Königl. Preuß. Herr Gesandte am Großh. Hofe nunmehr auftragsgemäß mitteilt, ist den Majestäten Meldung von der Ansprache erstattet worden.

Ihre Majestäten wünschen, daß für diese Kundgebung der Teilnahme Allerhöchst ihr Dank an zuständiger Stelle zum Ausdruck gebracht werde.

Dem Präsidium der Hohen Ersten Kammer darf ich die gefällige weitere Veranlassung hiernach ergebenst anheimstellen."

Ein anderer Todesfall hat uns alle auf das Tiefste bewegt, indem Excellenz Freifrau von Marschall, die Gemahlin des von uns allen hochverehrten Ministers von Marschall nach langem schwerem Leiden aus dem Leben geschieden ist. Seine Excellenz der Herr Minister hat mir folgendes Schreiben zukommen lassen, um zu danken für die Beweise der Anteilnahme, welche dieses Hohe Haus gegeben hat:

"Dem Hohen Präsidium der Ersten Kammer beehre ich mich für die namens der Ersten Kammer dargebrachte prächtige Kranzspende, welche ich am Sarge meiner geliebten Frau niedergelegt habe, in meinem und meiner Kinder Namen den tiefgefühltesten Dank auszusprechen.

Diese Kundgebung warmer Teilnahme, welche auch durch die Anwesenheit des Hohen Präsidiums und zahlreicher Mitglieder des Hohen Hauses bei der heutigen Beisetzungsfest zum Ausdruck kam, hat meine Kinder und mich besonders wohlthuend berührt."

Es haben sich entschuldigt von der heutigen Sitzung: Seine Durchlaucht Fürst von der Leyen, die Herren Geh. Hofrat Dr. Richard Schmidt, dienstlich abgehalten, Geh. Kommerzienrat Reiß und Oekonomierat Frank, beide leider wegen Erkrankung.

Es sind eingekommen:

1. Ein zunächst der Zweiten Kammer vorgelegter Gesetzentwurf, die Vereinigung der Gemeinde Schwarzthalen mit der Gemeinde Schönenbach betreffend. Dieser wird der Kommission für Justiz und Verwaltung zuweisen sein.

2. Der IV. Nachtrag zum Staatsvoranschlag für 1910 und 1911. Dieser wird an die Budgetkommission zu verweisen sein.

3. Mitteilungen der Zweiten Kammer über die Annahme der Gesetzentwürfe:

- Die Abänderung des Verwaltungsgebührengesetzes betreffend, in der Fassung der Ersten Kammer.
- des Ergänzungsgesetzes zum Ortsstrahengesetz.
- Die Änderung der Gemeindeeinkommenbesteuerung betreffend.
- Die Änderung der beiden Kirchensteuergesetze betreffend.
- Die Abänderung des Jagdgesetzes betreffend.
- Die Vereinigung der Gemeinde Schwarzthalen mit der Gemeinde Schönenbach betreffend.

4. Ferner ein Schreiben des Präsidenten des Großh. Staatsministeriums mit der Mitteilung, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog auszusprechen geruht haben, daß Ministerialdirektor Geheime Rat Göller bis auf weiteres mit der verantwortlichen Leitung des Finanzministeriums betraut bleibe.

5. Ein Schreiben des Stadtrats Karlsruhe mit einer Einladung zu dem heute Abend $\frac{1}{2}$ 9 Uhr in der Festhalle stattfindenden Festbankett aus Anlaß des Geburtstages Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs.

6. Ein Schreiben des Generalverbandes ländlicher Genossenschaften für Deutschland unter Überreichung seines Jahresberichts für 1908. Dieser wird der Bibliothek einzuverleiben und es wird der Dank der Kammer auszusprechen sein.

Das Hohe Haus beschließt hiernach.

An Petitionen sind eingelaufen:

Von den badischen Ortsgruppen des Wandervogel, Deutscher Bund für Jugendwanderungen, um Beseitigung des Erlasses des Großh. Oberschulrats, betreffend die Teilnahme von Schülern an den Wanderausfahrten des Vereins Wandervogel.

Diese Petition wird der Petitionskommission überwiesen.

Auf Vorschlag des Durchlauchtigsten Präsidenten wird beschlossen, Punkt 2 c der Tagesordnung, Bericht der Budgetkommission über die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues, unmittelbar vor Punkt 4, Bericht der Budgetkommission und Beratung über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues zu behandeln.

Zu Punkt 2 a der Tagesordnung, Mündlicher Bericht der Budgetkommission über das Budget des Großh. Ministeriums des Innern, Ausgabe Titel IX B § 5 (Seefeld der Aach) und diesbezügliche Petitionen, erhält das Wort der

Berichterstatter Geh. Hofrat Professor Dr. Bunte: Im Titel IX der Ausgaben des Großh. Ministeriums des Innern, außerordentlicher Etat, Seite 44 ist unter § 5 Verbesserung des Laufes der Seefeld der Aach, I. Teilforderung, ein Betrag von 40 000 M. angefordert, dessen Genehmigung seinerzeit von der Hohen Zweiten Kammer ausgesetzt wurde, nunmehr aber in der 104. Sitzung am 24. Juni erfolgt ist. Die Aussetzung des Beschlusses über diesen Titel wurde wesentlich dadurch veranlaßt, daß noch nachträglich zwei Petitionen einkamen, welche sich mit diesem Gegenstand befaßten, und es notwendig gewesen war, weitere Erkundigungen über die Angelegenheit einzuziehen. Die Begründung dieser Anforderung ist im Budget wie folgt gegeben: „Die Gemarkungen Mittelstweiler, Buggenjegel und namentlich Ahausen, Bezirk Überlingen, leiden sehr unter den Hochwassern der Seefeld der Aach“, so daß es wünschenswert und dringend erforderlich sei, namentlich infolge des Hochwassers, eine Änderung des Zustandes herbeizuführen; infolgedessen ließen sich auch die betreffenden Gemeinden herbei, einen entsprechenden Beitrag zu zahlen. Mit Rücksicht auf die hohen Kosten war jedoch zunächst eine Beschränkung der Korrektur der Seefeld der Aach auf die Strecke von der Vereinigung der Deggenhauer und Steghausfelder Aach bis zur Einmündung des Mühlkanals unterhalb Ahausen erforderlich mit einem Kostenaufwand von 150 000 M., für welche die Regierung einen Zuschuß von der Hälfte wie in früheren Jahren vorschlägt, und zwar mit 75 000 M., von denen der erste Teilbetrag mit 40 000 M. angefordert ist.

Zu diesen Erläuterungen wurden von dem Regierungskommissär in der Budgetkommission noch weitere Ausführungen gegeben, welche wie folgt zusammengefaßt sind:

Während der Oberlauf der Seefelder Aach bis unterhalb der Vereinigung der Stephansfelder und der Deggenhauser Aach schon in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts verbessert worden war, ist der mittlere und untere Lauf noch unkorrigiert; dieser Zustand bildet namentlich für die Gemeinde Mhausen eine stete Gefahr, da bei Hochwasseranschwellungen dieser Ort vollständig unter Wasser kommt.

Veranlaßt durch den Schaden, den das Hochwasser im Mai 1906 den am Mittellauf gelegenen Gemeinden brachte, haben diese — nämlich Buggensegel, Mittelsteweiler, Mhausen und Grasbeuren — die Weiterführung der Korrektur unter Leitung der technischen Staatsbehörde beschlossen. Da der Aufwand die Kräfte der Gemeinden übersteigt, wurde um Gewährung eines namhaften Staatsbeitrags gebeten.

Die weiter unten anschließenden Gemeinden Mühlhofen, Ober- und Unterhldingen, die der Beschädigung durch Hochwasser nicht in gleichem Maße wie namentlich Mhausen ausgesetzt sind, haben es von vornherein abgelehnt, die Korrektur auf ihren Gemarkungen fortzusetzen.

Eine Prüfung der Frage, ob und in welcher Weise die anfangs auf 224 000 M. berechneten Kosten für die Verbesserung des Mittellaufs der Aach ermäßigt werden könnten, führte zu dem Ergebnis, daß es vorerst genüge, wenn nur die an die obere korrigierte Strecke anschließende Strecke bis zur Einmündung des Mühlkanals in die Aach unterhalb der Ortschaft Mhausen verbessert werde. Die Verbesserung auf Gemarkung Grasbeuren würde hiernach vorerst unterbleiben.

Durch diese Einschränkung des Projekts ergab sich eine erhebliche Verminderung der Kosten auf die Gesamtsumme von 150 000 M. Als Staatsbeihilfe ist der Betrag von 75 000 M. vorgesehen, von dem zunächst 40 000 M. im Budget 1910/11 angefordert sind.

Beim Bekanntwerden dieser Anforderung wurde in den Gemeinden unterhalb der zur Verbesserung vorgesehenen Strecke — Mühlhofen und Oberhldingen — der Wunsch laut, die Korrektur sollte zunächst auf dem unteren Lauf der Aach oder wenigstens gleichzeitig auf dem unteren und mittleren Lauf der Aach ausgeführt werden. Diese Wünsche fanden in Eingaben an das Ministerium und in den Petitionen der Gemeinderäte von Mühlhofen und Oberhldingen und des Fabrikanten Speß in Mühlhofen Ausdruck.

Diese Petitionen gaben Veranlassung, die zunächst beteiligte Gemeinde Mühlhofen nochmals darüber zu hören, ob etwa die Korrektur auf ihrer Gemarkung vorzunehmen sei; allein der Bürgerausschuß von Mühlhofen lehnt neuerdings die Ausführung der Korrektur ab.

Infolge dieser Petitionen hatte die Zweite Kammer die Beratung der angeforderten Position einstweilen zurückgestellt, um eine nähere Prüfung der Gründe der Petenten herbeizuführen. Das Ergebnis der Prüfung war, daß die Befürchtungen der Petenten, daß durch die Korrektur des Mittellaufs der Aach der weiter unten liegende Ort Mühlhofen in erheblicher Weise gefährdet sei, als dies früher der Fall war, nicht zutreffend sind, wiewohl Verbesserungen auch am Unterlauf — insbesondere bei dem Speßschen Wehr in Mühlhofen und bei der Brücke im Zuge der Straße nach Meersburg — erwünscht wären.

Das Ministerium des Innern wird aber nach den Erklärungen des Regierungsvertreters darauf hinwirken, daß die Verbesserungen des Aachlaufes auch auf der Gemarkung Mühlhofen erfolgen. Diese Verbesserung ist um so mehr geboten, als die hölzerne Fochbrücke über die Aach im Zuge des Kreisweges Nr. 32 unterhalb des Speßschen Wehrs in Mühlhofen demnächst wegen Schadhaftheit umgebaut werden muß. Als Ersatz ist eine Eisenbetonbrücke in Aussicht genommen, welche ein erheblich breiteres Durchlaßprofil haben und einen Aufwand von 16 000 M. verursachen wird. Die Kosten der Aachkorrektur auf Gemarkung Mühlhofen waren anfangs auf 40 000 M. veranschlagt, es befindet sich aber jetzt ein abgeändertes Projekt in Prüfung bei der Oberdirektion, welches vermutlich nur einen Aufwand von 30 000 M. verursachen wird.

Hiernach und da die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues neuerdings wiederholt betont hat, es sei kein Anlaß gegeben, mit der Verbesserung des Mittellaufs der Aach bei Mhausen bis zur Verbesserung der unten liegenden Strecke zuzuwarten, hat die Zweite Kammer die seinerzeit zurückgestellte Anforderung unter Titel IX B § 5 (Aachkorrektur) mit 40 000 M. in der Sitzung vom 24. Juli d. J. genehmigt.

Ihre Kommission stellt auf Grund dieser Information in Übereinstimmung mit den Beschlüssen der Hohen Zweiten Kammer den Antrag, die in Titel IX B § 5 für „Verbesserung des Laufs der Seefelder Aach“ angeforderte Position von 40 000 M., I. Teilforderung, zu genehmigen und die dazu eingelaufenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 2b, Mündlicher Bericht der Budgetkommission über das Budget des Großh. Ministeriums des Innern, Ausgabe Titel XI A § 4 und B §§ 4 und 5 (Badanstalten) mit der Petition des Wirtvereins Baden, erhält das Wort der Berichterstatter

Seine Durchlaucht Prinz Alfred zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg: Ich habe die Ehre, zu berichten über einige zurückgestellte Positionen, die erst in der jüngsten Zeit in der Hohen Zweiten Kammer erledigt wurden und zwar zum Spezialbudget des Staatsvoranschlags des Großh. Ministeriums des Innern Titel XI, Milde Fonds und gemeinnützige Anstalten, § 4, Zuschuß an die Badanstaltenverwaltung Baden 44 320 M., und B. Außerordentlicher Etat § 4 Neubau eines Landesbades in Baden, I. Teilforderung 300 000 M.; sodann über eine Petition, die hierher gehört, des Wirtvereins Baden-Baden und Umgebung, des weiteren über § 5 Zuschuß für die Badanstaltenverwaltung Badenweiler in Höhe von 26 380 M. und endlich über Anlage III dieses Spezialbudgets des Großh. Ministeriums des Innern, Badanstalten, B § 1, Umbau des Konversationshauses in Baden 700 000 M.

Zum ordentlichen Etat § 4 werden für das Landesbad in Baden angefordert 44 320 M. Es umfaßt diese

Summe für laufende Ausgaben und Zinsen	37 420 M.
Beitrag für das Inhalatorium	4 800 M.
— die Bauzinsen dieses Inhalatoriums in Höhe von 8 800 M. — 4000 M. der Reineinnahme, so daß schließlich 4 800 M. im Budget erscheinen — dann ist drittens ein Ersatz für Zinsausfall aus dem Kaufschilling für das Reinhardtische Anwesen eingestellt mit	2 100 M.
Das ergibt die vorhin genannte Summe von	44 320 M.

Im außerordentlichen Etat § 4 ist als erste Teilforderung für den Neubau eines Landesbades in Baden ein Betrag von 300 000 M. gefordert. Hierzu liegt eine Petition des Wirtvereins Baden-Baden und Umgebung vor. Die Gesamtanforderung für diesen Erweiterungsbau beläuft sich auf 375 000 M. Es hat sich herausgestellt, daß das Landesbad in Baden der Frequenz nicht mehr genügt, dies umsoweniger, als das Friedrichsbadhospiiz, welches bis vor kurzem dem Landesbad angegliedert war, und das 60 Betten enthielt, wegen seiner großen Baufähigkeit geschlossen werden mußte. Das Landesbad verfügt z. Zt. daher nur noch über 100 Betten, welche Zahl den zu befriedigenden Ansprüchen nicht genügt. Es soll daher erweitert werden und es sollen im ganzen 200—210 Betten zur Aufstellung kommen, und zwar sind Zimmer vorgesehen, die belegt werden können mit 1—8 Personen. Außerdem soll das Landesbad insofern eine Verbesserung erfahren, als dort Tagläge eingerichtet werden, in denen die Kranken sich über Tag aufhalten können, so daß sie nicht gezwungen sind, in ihren Schlafzimmern zu verweilen. Endlich soll Zentralheizung eingerichtet werden und ein Aufzug. Das Landesbad wurde aus dem Badfond gebaut; die Bauzinsen sind dem Badfond in Höhe von 15 850 M. pro Jahr zurückzuerstatten.

Hier anschließend darf ich mir wohl erlauben, gleichzeitig die Petition des Wirtvereins von Baden-Baden und Umgebung zu besprechen. Der Wirtverein erblickt in dem Erweiterungsbau des Landesbades eine schädigende Konkurrenz und beantragt daher, den Erweiterungsbau nicht zur Ausführung zu bringen. Der Verein hebt darauf ab, daß eine größere Zahl Kranker in das Landesbad aufgenommen werden, welche Selbstzahler sind, und die sehr wohl in der Lage wären, in den kleinen Wirtschaften Badens Unterkunft zu finden zum Preise von 3—4 M. per Tag, woselbst sie sehr gut untergebracht seien, keinem Alkoholzwang unterliegen, sehr gut verköstigt würden, und vor allen Dingen meint der Wirtverein, daß solche Patienten sehr viel besser außerhalb der Anstalt untergebracht wären als in der Anstalt selber, weil die dauernde Verührung mit den Kranken nicht günstig auf sie einwirke.

Die Großh. Regierung hält dem entgegen, daß die Zahl der Selbstzahler nicht so bedeutend sei, daß die Interessen der kleineren Wirte dadurch beeinträchtigt würden. Aus den ziffernmäßigen Darstellungen, welche die Großh. Regierung gegeben hat, ist zu ersehen, daß in den 90er Jahren, namentlich zu Anfang, 1890, 1891, die Zahl der Selbstzahler noch eine sehr große war, ja daß sie damals sogar zeitweise die Zahl der anderen Kranken überstieg. Dieses Verhältnis hat sich aber im Laufe der Jahre sehr gewandelt, und in den allerletzten Jahren ist die Zahl der Selbstzahler gegenüber der Zahl der Kassenkranken sehr zurückgetreten. Im

Jahre 1907 waren es Kassenkranke 1126, Selbstzahler nur 344; im Jahre 1908 waren es 1210 Kassenkranke gegenüber 333 Selbstzahlern; im Jahre 1909 betrug die Zahl der Kassenkranken 935, die der Selbstzahler 196. Die Zahl der Selbstzahler ist somit zurückgegangen auf ein Drittel, im letzten Jahre sogar auf ein Viertel der Belegschaft. Es ist zudem auf Grund eingehender Erhebungen festgestellt worden, daß ein großer Teil der Selbstzahler sehr bedürftig, vielfach viel bedürftiger sei als die Kranken, welche auf Kosten der Krankenkassen dem Landesbad überwiesen wurden. Es wird außerdem streng darauf geachtet, daß bemittelte Kranke nicht in das Landesbad aufgenommen werden. So lagen z. B. im Jahre 1909 140 Anmeldungen von Selbstzahlern vor; von diesen mußten sofort 100 zurückgewiesen werden und 40 wurden zurückgestellt. Diese 40 haben dann auch keine Aufnahme im Landesbad gefunden, weil ihnen die Zeit zu lange dünkte, bis sie aufgenommen worden wären. In der Regel werden auch Selbstzahler nur dann aufgenommen, wenn Platz in der Anstalt vorhanden ist, insbesondere in den Wintermonaten. Der Hauptandrang zum Landesbad ist immer nur in den Sommermonaten. In der Petition des Wirtvereins wird auch darauf abgehoben, daß das Statut, nach welchem das Landesbad zu belegen ist, und welches vom Jahre 1908 stammt, nicht streng beobachtet werde. Auch hierüber hat die Großh. Regierung Mitteilung gemacht. Das Statut selber lautet im großen Ganzen dahin, daß in erster Linie nur Kranke von Armenverbänden und Stiftungen Aufnahme finden, in zweiter Linie kranke Beamte, deren Verpflegungskosten die betreffende Verwaltung zahlt, und in dritter Linie dann werden die Kranken auf Kosten der Gemeindefassen, der Berufsgenossenschaften und der Versicherungsanstalten aufgenommen; in vierter Stelle Militärmannschaften und erst an fünfter Stelle kommen nun die Selbstzahler. Die Badanstaltskommission hat auch, da diese Anordnungen des Badener Wirtvereins schon mehrere Jahre zurückdatieren, an den Wirtverein die Anfrage gestellt, und zwar bereits im Jahre 1905, er möchte doch von sich aus bemittelte Selbstzahler nennen und die Kommission erwarte hierüber Mitteilung; es ist aber seitens des Wirtvereins im Laufe der Jahre keine derartige Mitteilung an die Badanstaltskommission gekommen. Des weiteren sagt die Großh. Regierung — und es hat sich das insbesondere durch den Gebrauch des Friedrichsbadhospiizes bestätigt —, es sei nicht tunlich, daß die Kranken außerhalb der Anstalt lebten und dann in der Anstalt selbst behandelt würden. Jene Kranke, welche im Friedrichsbadhospiiz wohnten, mußten den Weg von da zur Anstalt zurücklegen, was zum Teil mit großer Anstrengung für die Kranken verknüpft war, zweifellos aber nicht dienlich für die Heilung und Erholung der Kranken war. Auch sagt der Verein, es seien sehr viele nur Erholungsbedürftige im Landesbad aufgenommen. Seitens der im Landesbad bediensteten Ärzte wird aber demgegenüber mitgeteilt, daß lediglich Erholungsbedürftige im Landesbad keine Aufnahme finden.

Aus diesen Darlegungen der Großh. Regierung glaubte auch Ihre Budgetkommission, dem Ansuchen des Wirtvereins Baden nicht entsprechen zu können.

Unter B außerordentlicher Etat § 5 „Zuschuß für die Badanstaltenverwaltung Badenweiler“ werden 26 380 M. für die Budgetperiode oder 13 190 M. für ein Jahr der Budgetperiode angefordert, worin der

Zuschuß des Badefonds Baden in Höhe von 10 290 M. inbegriffen ist. Diese Anforderung ist dadurch bedingt, daß die Erweiterungen der Badanstalten in Badenweiler noch nicht so gebraucht werden, und daß der Betrieb infolge der Erweiterungen teuer ist und dies, wie es für die vorige Budgetvorlage begründet war, so auch für die jetzige Budgetperiode zutrefte. Es wird daher beantragt, diese 26 380 M. auch jetzt wieder zu bewilligen.

Es ist hier noch zu bemerken, daß die Einnahmen für die Bäder sowohl in Baden-Baden, wie auch in Badenweiler zurückgegangen sind. Im Jahre 1909 soll eine Mindereinnahme in Baden-Baden von 8 000 M., in Badenweiler von 1 520 M. zu verzeichnen sein. Und dies ist umso wunderbarer, als Baden-Baden selber eine größere Frequenz von etwa 4 000 Personen verzeichnet.

Ich komme nun zu dem letzten Punkt, über den ich zu berichten habe, über den Ausbau oder Umbau des Konversationshauses in Baden. Die budgetmäßige Anforderung findet sich in der dritten Anlage des Staatsvoranschlages, außerordentlicher Etat unter § 1. Es werden für die Budgetperiode angefordert für diesen Umbau des Konversationshauses 700 000 M. Der Aufwand für das ganze Bauvorhaben wird nach den Erläuterungen des Budgets auf 1 400 000 bis 1 460 000 M. angegeben. Der Voranschlag besagt aber, daß dieses Bauvorhaben 1 570 000 M. erfordert. Der Restbetrag, der über 700 000 M. hinausgeht, wird aus dem Badefonds für Baden-Baden bestritten werden. Für den Umbau sind geplant der Neubau des Wirtschaftskügels samt Terrasse, der Bau einer Wandelhalle, der Bau eines Wirtschaftsprovisoriums, der Bau zweier Musiktempel, eines Kellnerhauses, die Verlegung des Altlers Kopf, die Platzherstellung vor und hinter dem Konversationshause, die Verlegung der Straße nach dem Michaelsberg hin.

Schon in der vorigen Tagung war das Hohe Haus mit dem Umbau des Konversationshauses befaßt, aber es wurde uns damals mitgeteilt, daß die Großh. Regierung mit der Stadt Baden in Unterhandlung stände und daß die Stadt Baden vorhabe, den Bau in Regie auszuführen. Die Stadt Baden habe damals zwei Projekte vorgelegt, welche jedoch die Billigung der Großh. Regierung nicht finden konnten, und habe darauf das Bauvorhaben abgelehnt, und die Regierung sei damals nicht in der Lage gewesen, nach Ablehnung durch die Stadt Baden noch den Landständen in der vorigen Tagung eine gut durchgearbeitete Vorlage zu machen, und es mußte dieser Posten zurückgestellt werden. Es wurden damals nur 50 000 M. zur Ausschmückung des Konversationshauses angefordert und bewilligt. Heute liegt uns nun ein sehr schön durchgearbeitetes Projekt vor nebst einer sehr eingehenden Baubeschreibung, daselbe macht einen außerordentlich guten und gediegenen Eindruck. Insbesondere wird der Charakter des sehr schönen alt-ehrwürdigen Konversationshauses in keiner Weise gestört, sondern zweifellos nur fördernd ergänzt werden.

Einem großen Wunsche des nach Baden kommenden Publikums wird auch Rechnung getragen dadurch, daß die Trinkhalle durch eine Wandelbahn verbunden werden soll mit dem Konversationshaus. Über die Art der Ausführung dieser Wandelbahn ist man sich noch nicht ganz einig, aber es ist zweifellos zu erwarten, daß damit den Zwecken, welche die dort Heilung suchenden Kranken verfolgen, durchaus Rechnung getragen werden wird.

Die Stadt Baden ist im großen und ganzen mit den Vorschlägen der Großh. Regierung einverstanden. Insbesondere bestehen keine prinzipiellen Meinungsverschiedenheiten mehr darüber, daß von seiten des Staates der bisher gezahlte Staatszuschuß von 77 150 M. an die Stadt Baden nicht weiter gezahlt werde. Die Großh. Regierung ist nicht mehr in der Lage die Summe weiter zu bezahlen, die bisher aus den Renten des Badefonds entnommen wurde, weil durch den Neubau und Umbau des Konversationshauses der Badefonds von der Bildfläche verschwinden muß.

In baulicher Hinsicht bestehen zwar noch einige Differenzen zwischen der Stadt Baden und der Großh. Regierung. Es ist aber anzunehmen, daß dieselben binnen kurzem behoben sein werden. Ein ganz besonderes Schwergewicht legt die Stadt Baden darauf, daß ein möglichst großer Saal errichtet werde, ein großer Festsaal, und das Bauvorhaben der Großh. Regierung trägt dem Rechnung. Dieser Festsaal, der bisher etwa die Größe von 200 qm hat, ist auf die Größe von 503 qm ausgedehnt worden. Aber dabei hat sich nun herausgestellt, daß mit dieser Größe die Stadt Baden noch nicht zufrieden sei. Ihr eigenes Projekt erstreckt sich darauf, daß sie seinerzeit 700 Personen in dem Saal unterbringen wollte. Mit den Jahren aber ist der Wunsch weiterer Vergrößerung immer mehr hervorgetreten und die Stadt Baden hat an die Großh. Regierung das Anfordern gestellt, es solle der Saal für 900, dann für 1000 und jüngst sogar für 1200 Personen Platz haben. In dem Projekt der Regierung ist vorgesehen, daß Platz sei für 750 Personen; er ist sogar also um 50 Plätze größer angenommen wie der Saal, den seinerzeit die Stadt Baden selber bauen wollte.

Die Großh. Regierung hat in der Zweiten Kammer auch — ich muß dem uneingeschränkt zustimmen — mit Recht gesagt, daß für einen Saal von der Größe für 1000—1200 Personen kein dauerndes und regelmäßiges Bedürfnis vorliege. Für Ausnahmefälle könne man unmöglich den Saal bauen und sie erachte, daß eine Größe für 700—750 Personen vollständig ausreichen werde.

Bei dem Bauvorhaben sollen gleichzeitig auch die gärtnerischen Anlagen berücksichtigt werden. Wenn sich die Herren vergegenwärtigen, wie diese große Wiese, die vor dem Kurhaus liegt, jetzt aussieht, so werden Sie dem zustimmen, daß dieselbe nicht sehr schön ist. Dieselbe liegt windstief im Lande, sie fällt von dem Konversationshause herunter nach der Fahrstraße, und gleichzeitig fällt sie von den Bäumen von links nach rechts. Sie ist also schief. Diese Wiese soll, wenn auch mit dem richtigen Gefälle, aber in ein ordentliches Verhältnis zu den umgebenden Bauteilen gelegt werden, und an sie angeschlossen, abschließend sollen zwei Musiktempel erstellt werden, und zwar nicht mehr eiserne, wie sie zurzeit bestehen, die außerdem außerordentlich kaufällig sind, sondern Musikkapavillons, welche dem Charakter des Konversationshauses sich anpassen. Es ist dies auch durchaus zu billigen. Natürlich wird bei dem Umbau des Wirtschaftsgebäudes des Konversationshauses auch Vorkehr getroffen, daß alle modernen Einrichtungen dort Platz finden. Es wird für die Heizungs-, für die Beleuchtungsanlage, Entstaubungsanlage, Aufzüge, Kühlanlage usw. Sorge getragen werden.

Wenn man an dem Bauprojekt etwas zu beanstanden hat, so möchte ich darauf abheben, daß das Vestibül

etwas zu niedrig angenommen worden ist. Im Verhältnis zu seiner Größe, die ziemlich bedeutend ist, ist es nur mit 3 m Höhe angenommen, und ich glaube, es sollte hierin wohl noch etwas zugelegt werden.

Ein weiterer Wunsch der Badener ist auch — und ich halte den für sehr berechtigt —, daß eine gedeckte Verbindung zwischen den Buden und dem Restaurationsgebäude hergestellt werde, und daß die Personen, welche Wagen benutzen und an der Werderstraße vorfahren, nicht im Regen nach dem Konversationshaus zu gehen brauchen. Es wird ja wohl von der Regierung gesagt, es sei eine Anfahrt auf der hinteren Seite des Konversationshauses geplant. Das ist richtig. Aber es ist von Alters her so gewesen, daß diese Anfahrt immer gebraucht wird, und wenn man die hintere Anfahrt benutzen wollte, so müßte man durch die hinteren Räume alle hindurchgehen, um nach vorn zu kommen. Und vorn auf dem Plage des Konversationshauses und in seinen Sälen spielt sich eben das Leben Badens ab.

Es ist zweifellos von allergrößter Wichtigkeit, daß für Baden in dieser Richtung etwas geschehe. Man könnte ja wohl sich sagen: wie kommen wir bei unseren schlechten Finanzen heute dazu, eine so große Summe auf Baden zu verwenden? Dem muß aber entgegengehalten werden, daß alle großen Badeorte außerordentliche Anstrengungen in den letzten Jahren gemacht haben, um auf der Höhe zu bleiben. Es ist, wie gesagt, die Konkurrenz, und es ist für Baden eine Lebensfrage, daß das Konversationshaus, dessen Wirtschaftsteil heute nicht mehr den modernen Begriffen entspricht, daß dieses Konversationshaus in bester Verfassung dem Publikum zur Verfügung gestellt werde. Ich darf noch anfügen, daß z. B. die Stadt Wiesbaden vom Jahre 1904 bis zum Jahre 1908 — es wird dies in den Erläuterungen, in der Baubeschreibung, angeführt — etwa 6 Millionen für den Bau eines Kurhauses ausgegeben hat, daß Bad Nauheim — bezw. die entsprechenden Regierungen — für Erweiterung des Bades, der Badanlagen und des Kurhauses für Nauheim 7—9 Millionen ausgegeben haben, daß Rittingen mit einem Betrag von über 3 Millionen erscheint, daß Karlsbad nur für eine Wandelhalle 800 000 Kronen auslegen will, und daß die Stadtgemeinde Karlsbad fast 1½ Millionen für den Bau eines Kurhauses ausgeben will. Es ist eine zwingende Notwendigkeit, daß Baden auch so ausgestattet werde, um mit diesen großen Bädern, die ich da kurzzerhand genannt habe — und an die gliedern sich noch viele, viele an — konkurrenzfähig zu bleiben.

Die Stadt Baden nimmt im allgemeinen das vorgelegte Bauprojekt an; aber sie hat noch eine ganze Masse von Bedenken. Es ist der Stadt Baden ein Vertrag vorgelegt, und in diesem Vertrag sind die Hauptpunkte die, daß sie die Unterhaltung, die Instandhaltung der Gebäude, der Einrichtungsgegenstände und des Gartens zu übernehmen habe. Dagegen wehrt sich die Stadt, und ich muß sagen — Ihre Budgetkommission ist der gleichen Ansicht —, es ist unbillig von Seiten der Stadt, der das Konversationshaus mit all seinen Zubehörenden unentgeltlich übergeben werden soll und übergeben ist, daß sie nicht auch oder nur beschränkt für die Unterhaltung dieser Gebäudeteile und auch des Gartens beitragen will.

Über die Größe des Saales habe ich den Herren bereits berichtet.

Die Stadt Baden wünscht ferner, daß ihr die Pachtgelder für die Buden überlassen werden. Es ist dies ein Betrag von 40 000 M. Die Großh. Regierung lehnt das ab, weil sie auch dies für unbillig hält. In § 12 des der Stadt vorgelegten Vertrags ist vorgesehen, daß wenn der Vertrag aufgelöst werde, die Stadt die in dem Konversationshaus untergebrachten Inventarien der Großh. Regierung zu überlassen habe. Die Stadt Baden sagt, diese Inventarien gehören heute schon zum großen Teile ihr. Ich muß nun sagen, ich würde es für unbillig erachten, wenn diese Inventarien, die vielleicht heute der Stadt Baden gehören, dann aus dem Konversationshaus, in das sie hineingepaßt, womöglich hineingebaut sind, in das sie seit Jahren hineingehören, wieder entfernt werden sollten, um sie in irgendwelcher, wahrscheinlich sehr unrentablen Weise zu verkaufen oder zu verwenden. Ich möchte glauben, daß wenn der Vertrag einmal, was kaum annehmbar ist — aber es kann immerhin einmal vorkommen — aufgelöst werden sollte, daß dann nicht die Großh. Regierung gezwungen werden soll, einen großen Teil der Inventarien die dem Konversationshaus angehören und nominell wohl der Stadt Baden zu eigen sind, neu zu beschaffen. Was bietet denn nun der Staat der Stadt Baden als Entgelt für das, was er an sie fordert? Er überläßt ihr das Konversationshaus unentgeltlich nebst allem Zubehör und allen Räumen. Alle Veranstaltungen, welche die Stadt Baden im Konversationshaus treffen will, alle Einnahmen, die daraus hervorgehen, gehören der Stadt. Außerdem überläßt der Staat der Stadt die Einnahmen aus der Kurtaxe. Das ist vorerst noch ein Stein des Anstoßes; aber ich glaube, derselbe wird sehr bald aus dem Wege geräumt sein, denn wie man heute schon hört, überschreiten die Einnahmen aus der Kurtaxe bereits wesentlich den Staatszuschuß von 77 150 M., und wenn ich mich recht erinnere, glaube ich, daß z. B. Karlsbad aus der Kurtaxe eine Einnahme von 500—600 000 Kronen zieht, und es darf sehr wohl angenommen werden, daß die Stadt Baden eine Einnahme von 200—300 000 M. aus der Kurtaxe haben wird, während sie heute nur einen Zuschuß von 77 150 M. erhält. Es ist bedauerlich, daß die Stadt Baden in ihren Erwiderungen so zäh daran festhält, daß sie eigentlich nichts leisten will, und daß der Staat alles machen soll. Gewiß, Baden gilt bei uns als die Perle des Landes und hat auch einen außerordentlich guten Ruf im Ausland; aber man darf doch sagen, daß es nicht nur wünschenswert, sondern auch dringend notwendig ist, daß die Stadt Baden zur Verschönerung des Bades selber und seiner Einrichtungen mit beiträgt. Man könnte sogar sagen, sie hätte die Gelegenheit benutzen sollen, jetzt, wo ihr dieses Konversationshaus wieder in neuem Glanze erstellt wird, sich bereit zu erklären, womöglich noch weiter zu gehen und eigene Mittel zur Verfügung zu stellen. Es geschieht ja im großen Ganzen, was für Baden von Seiten der Regierung getan wird, doch nur zur Hebung der Bäderstadt, zur Hebung des Fremdenverkehrs, und ich glaube sagen zu dürfen, es ist noch keine Stadt Badens jemals an den Großh. Fiskus, an die Großh. Regierung herangetreten wegen eines Beitrags zur Hebung des Fremdenverkehrs. Aber man darf dabei konstatieren, daß auch alle Städte des Landes neidlos der Stadt Baden diese Mittel gönnen, weil sie sich die Perle des Landes in schönster Fassung wünschen.

Ihre Budgetkommission stellt nun den Antrag, gleichlautend mit den Beschlüssen der Höhen Zweiten Kammer.

die in Titel XI A § 4 angeforderten 44 320 M., die in Titel XI B § 4 angeforderten 306 300 M. und in B § 5 angeforderten 26 380 M., ferner die in Anlage III angeforderten 700 000 M. zu genehmigen und über die Petition des Wirtvereins von Baden-Baden und Umgebung zur Tagesordnung überzugehen.

Minister Freiherr von und zu Bodman: Ich darf meinen Dank aussprechen, daß Ihre Kommission den Standpunkt der Großh. Regierung in den Fragen, um die es sich hier handelt, im wesentlichen teilt. Ich habe nur einige wenige Bemerkungen zu machen.

Zunächst ist es zutreffend, daß wir in Baden in den Einnahmen aus den Bädern einen Rückgang gehabt haben; wir haben im Jahre 1909 im Friedrichsbad nur 126 500 M. eingenommen, während wir im Jahre 1908 130 000 M. — das ist etwas mehr als im Jahre 1901 — eingenommen haben, währenddem in den dazwischenliegenden Jahren bis zum Jahre 1906 ein Ansteigen stattgefunden hat. Im Augustabad haben wir dagegen eine Mehreinnahme gehabt gegenüber dem Jahre 1908. Im Landesbad haben wir allerdings einen Rückgang gehabt. Das ist aber die Folge davon, daß das Friedrichsbadhospiz wegen Baufähigkeit geschlossen werden mußte und deshalb die Benützung des Landesbads eine geringere war. Die geringere Einnahme des Friedrichsbads hängt zum Teil auch mit dem Schluß des Friedrichsbadhospizes zusammen, denn die Staatskasse bezahlt an die Badenanstaltenverwaltung eine Vergütung für Benützung der heilgymnastischen Veranstaltungen im Friedrichsbad durch die Insassen des Landesbads, und wenn die Zahl der Insassen des Landesbads sich mindert, mindert sich auch die Inanspruchnahme des Friedrichsbads und damit die Einnahme. Nun kann ich aber die erfreuliche Mitteilung machen, daß im laufenden Jahre die Einnahmen der Bäder im Friedrichsbad und im Augustabad sich gehoben haben. Wir haben in den ersten vier Monaten dieses Jahres ein Mehr gegenüber dem Vorjahr von zwischen 4—5000 M. und es ist Aussicht vorhanden, daß diese Besserung anhalten wird. Denn die Mindereinnahme hängt wesentlich zusammen mit den wirtschaftlichen Verhältnissen, mit der Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse heben sich auch wieder die Einnahmen.

In Badenweiler liegen die Verhältnisse noch günstiger. Wir haben hier in dem Budget für 1908/09 eine Einnahme aus Bädern von 11 000 M. vorgesehen, im laufenden Budget aber für das Jahr 1910 eine Einnahme von 23 000 M.

Seine Durchlaucht der Herr Berichterstatter begrüßt die Absicht, eine Wandelhalle herzustellen; auch ich halte eine solche für ein Bedürfnis. Wir haben aber in einem Schreiben an die Budgetkommission der Zweiten Kammer mitgeteilt, daß wir uns Entschliebung darüber, ob und wann die Wandelhalle erstellt wird, noch vorbehalten müssen, weil gewisse Bedenken gegen die Errichtung einer Wandelhalle immerhin bestehen können, wenigstens soweit das Projekt in Frage steht, das wir planen. Es ist das Bedenken erhoben worden, daß das Bild des Konversationshauses darunter leiden werde; auch wurde beanstandet, daß die Wandelhalle zu sehr gegen den Berg gerückt werden müsse, Bäume entfernt werden müßten und dergleichen. Also es bedarf diese Frage einer nochmaligen Prüfung.

Was den großen Saal betrifft, so habe ich den Standpunkt in der Zweiten Kammer vertreten; daß, wenn

die Stadt Baden einen größeren Saal wünscht, wir bereit sind, ihn größer herzustellen, daß aber dann die Stadt die Mehrkosten tragen muß. Ich habe allerdings davor gewarnt, diesen Saal so groß auszuführen, wie ihn nunmehr die Stadt Baden wünscht, und zwar aus den Gründen, welche der Herr Berichterstatter mitgeteilt hat.

Zur Erhöhung des Vestibüls sind wir bereit; die Kosten dafür werden sich ohne eine Erhöhung des Voranschlags dadurch decken lassen, daß man das Kellnerhaus etwas kleiner ausführt. Das Kellnerhaus ist projektiert für 36 Personen; wird es nur für 20—25 Personen ausgeführt, so werden die erforderlichen Kosten für die Erhöhung des Vestibüls sich daraus ersparen lassen. Ein Kellnerhaus für 20—25 Personen genügt, denn auch in Wiesbaden bei dem großen Kurhaus wohnt nur ein ganz kleiner Teil des männlichen Personals im Kurhaus; das weibliche Personal wird auch in Baden im Konversationshaus selber untergebracht.

Eine gedeckte Verbindung zwischen den Bädern und dem Konversationshaus ist eingehend erwogen worden. Es wurde schließlich davon abgesehen, weil diese Aufgabe sich architektonisch nicht in befriedigender Weise lösen läßt. Es wird aber auch diese Frage einer nochmaligen Prüfung unterzogen werden, desgleichen die Frage einer gedeckten Wagenanfahrt an der Werderstraße. Meines Erachtens sollte man aber zunächst abwarten, wie sich die Wagenanfahrt an der hinteren Seite des Konversationshauses bewährt. Diese Wagenanfahrt wird eine ganz andere Bedeutung haben als der jetzige Eingang in das Konversationshaus von der Rückseite. Sie wird die Besucher des Konversationshauses zum großen Saal führen, sie wird also die Wagenanfahrt sein für den großen Saal, wird den Besucher unmittelbar in durchaus angemessene und schöne Räume bringen im Gegensatz zu jetzt. Es dürfte sich daraus vielleicht doch die Übung und die Gewohnheit entwickeln, daß man überhaupt an der Rückseite des Konversationshauses anfährt. Sollte das nicht der Fall sein, so kann ja die Anfahrt an der Werderstraße ernstlich in Erwägung gezogen werden. Es ist in der Tat eine Unannehmlichkeit, wenn man bei strömendem Regen dort anfährt, und sich durchs Freie ins Konversationshaus flüchten muß.

Was das Verhältnis zwischen Staat und Stadt betrifft in finanzieller Beziehung, so darf ich darauf aufmerksam machen, daß der Staat der Stadt den Restaurationspacht überläßt, es ist das schon von dem Herrn Berichterstatter gesagt worden, und daß dieser Restaurationspacht einer nach unserer Meinung erheblichen Steigerung noch fähig ist, wenn man einen so viel größeren Wirtschaftsfügel zur Verfügung stellt. Es wird ja nicht nur die Terrasse ganz erheblich vergrößert, sondern es wird auch der zweite Stock für die Wirtschaftsbedürfnisse ausgebaut. Es wird also die Möglichkeit bestehen, die Wirtschaft in sehr viel größerem Umfang zu führen als bisher, von der größeren Zweckmäßigkeit der anderen Räume, der Wirtschaftsräume, der Küche usw. ganz zu schweigen. Das wird eine ganze wesentliche Verbesserung und Erleichterung des Wirtschaftsbetriebes gegen jetzt sein. Ich mache nur auf das eine aufmerksam, daß das Servieren in allen Restaurationsräumen direkt von der Küche aus wird erfolgen können. Es muß kein Raum durchschritten werden, um in einem andern Raum zu servieren.

Was nun den Standpunkt der Stadt betrifft, so muß ich sagen, daß ich ihn zwar nicht teile, daß ich ihn aber

berstehe. Die Stadt hat in der Tat große Aufwendungen für das Bad zu machen, noch über das hinaus, was sie an der bisherigen Kurtag und an dem Restaurationspacht eingenommen hat. Und außerdem ist es eine allgemeine Erscheinung, daß der Besizende seinen Besiz verteidigt; daß also die Stadt sich sehr dagegen gewehrt hat, daß man ihr den Zuschuß von 77 150 M. entzieht, das finde ich völlig begreiflich, aber ich bin sehr dankbar, daß der Herr Berichterstatter und Ihre Kommission diesen Standpunkt der Stadt Baden nicht teilt und daß sie den Standpunkt der Großh. Regierung billigt.

Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 3, Mündlicher Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung und Beratung über den Gesetzentwurf, die Verlegung der Landesgrenze zwischen der badischen Gemarkung Nedarbischofsheim und der hessischen Gemarkung Selmhof betreffend, erhält das Wort der

Berichterstatter Graf von Helmstatt: Der Flecken Selmhof liegt mit einem Teile seiner Liegenschaften, sowohl Gebäuden als landwirtschaftlich benutzten Grundstücken, auf badischem Gebiet, mit einem Teile auf hessischem. Der hessische Teil bildet mit dem Wimpfener Stadtwald, dem sogenannten großen Forst, eine Enklave, welche ganz von Badener Gebiet umschlossen ist. Diese Enklave war von jeher mit der Stadt Wimpfen verbunden und teilte deren Schicksale, war früher zum Bistum Worms gehörig, im Jahre 1802 kam sie mit Wimpfen an die Markgrafschaft Baden, und im Jahre 1803 durch Tausch an das Großherzogtum Hessen, bei dem sie bis jetzt geblieben ist. Die Grenze dieser Enklave, soweit sie die Gemarkung Nedarbischofsheim berührt, verläuft in einer Zickzacklinie und in Kurven mit sehr kleinem Radius. Sie verdankt ihre Festlegung mehr Zufälligkeiten als bestimmter Absicht. Bei der Erbauung einer Landstraße von Nedarbischofsheim nach Nappenu auf badischem Gebiet wurden badische Grundstücke in einer Art und Weise an einem Ende durchschnitten, daß zwischen der hessischen Grenze und der badischen Landstraße ein Streifen entstand aus lauter Parzellen, die so schmal waren, daß die landwirtschaftliche Bewirtschaftung dieser Parzellen sehr erschwert, ja fast unmöglich gemacht wurde.

Schon vor 20 Jahren, bei einer Feldbereinigung der Gemarkung Nedarbischofsheim, wurde der Versuch gemacht, diese Schwierigkeiten zu entfernen dadurch, daß man einen Austausch vornehmen wollte und eine Änderung der hessischen Grenze anstrebte. Hessen verhielt sich aber damals ablehnend. Als vor zwei Jahren auch auf hessischem Gebiet eine Feldbereinigung vorgenommen wurde, Feldwege angelegt wurden, zeigte sich derselbe Mißstand wieder. Durch einen Feldweg, der längs der badischen Grenze gezogen wurde, aber nicht auf der Grenze selbst, wurde eine Anzahl badischer und hessischer Grundstücke so durchschnitten, daß rechts und links von diesem Feldwege eine Anzahl kleiner, sehr kleiner Parzellen sich bildete, die für eine landwirtschaftliche Benutzung ganz ungeeignet waren. Hessen hat nun auch die Initiative ergriffen und nach längerer Beratung ist am 20. Mai 1910 ein Staatsvertrag zustande gekommen,

den die Vertreter der beiden Staaten in Heidelberg abgeschlossen haben. Dieser Staatsvertrag befindet sich in der Anlage I zu dem Gesetzentwurf, und enthält in Artikel I die Aufzählung der Grundstücke, die von Baden an Hessen, und in Artikel II die Aufzählung der Grundstücke, die von Hessen an Baden abgetreten werden sollen. Die Lösung ist als eine sehr glückliche zu begrüßen, denn die beiden Gebietsteile betragen in ihrer Gesamtlänge die gleiche Anzahl von Quadratmetern, nämlich 5508 qm. Es ist zweifellos bei der letzten Feldbereinigung schon mit Rücksicht auf diese Ausgleichung gearbeitet worden. Ein Ausgleich in Geld findet nicht statt.

In Artikel III des Staatsvertrages ist die künftige Festlegung der Grenze bestimmt. In Artikel IV ist die Bestimmung enthalten, daß besagter Staatsvertrag den Landständen vorgelegt werden soll. Dieser Staatsvertrag bildet somit die Grundlage des vorliegenden Gesetzentwurfs. Der vorliegende Gesetzentwurf bestimmt in § 1, daß der zwischen Baden und Hessen am 20. Mai 1910 abgeschlossene, in der Anlage abgedruckte Staatsvertrag über die Verlegung der Landesgrenze zwischen der badischen Gemarkung Nedarbischofsheim und der hessischen Gemarkung Selmhof genehmigt werde.

§ 2 bestimmt, daß mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrages diejenigen Teile hessischen Gebietes, welche nach Artikel II des in § 1 bezeichneten Vertrags von Hessen an Baden abgetreten werden, mit dem badischen Staatsgebiet auf immer vereinigt und der Gemarkung Nedarbischofsheim im dermaligen Amtsbezirk Einsheim zugeteilt werden.

§ 3 bestimmt, daß mit dem gleichen Zeitpunkt diejenigen Teile badischen Gebietes, welche nach Artikel I des in § 1 bezeichneten Vertrags von Baden an Hessen abgetreten werden, aus dem badischen Staatsgebiet ausgeschieden werden.

Dieses Gesetz ist nach § 3 der Verfassung eine Änderung des Bestandteiles des Großherzogtums Baden, wenn auch keine Vergrößerung und keine Verminderung stattgefunden hat, ist es ein sogenanntes Verfassungsgesetz und an die Formalität des § 73 der Verfassungsurkunde gebunden. Ihre Kommission beantragt die Genehmigung des Staatsvertrages der Großh. Badischen und der Großh. Hessischen Regierung, welcher auch in der Zweiten Kammer unveränderte Annahme gefunden hat.

In namentlicher Abstimmung wird der Gesetzentwurf mit sämtlichen abgegebenen 30 Stimmen angenommen.

Zu Punkt 3a, Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung zum Gesetzentwurf, die Änderung des Wassergesetzes betr., und Beratung hierüber, erhält das Wort der Berichterstatter

Wirkl. Geh. Rat Dr. Lemald: Wie dem vorigen, so ist auch dem gegenwärtigen Landtag eine ziemlich umfangreiche Gesetzesvorlage betreffend die Abänderung des Wassergesetzes zugegangen. Leider wird aber auch dieser Entwurf das Schicksal seines Vorgängers teilen, d. h., er wird nicht zur Verabschiedung gelangen.

Der Gesetzentwurf ist erst im Mai d. J., und zwar zunächst wieder der Ersten Kammer zugegangen und der Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen worden. Die Kommission sah sich außerstande, neben

den sonstigen Aufgaben, welchen sie zu genügen hatte, in der ihr zugemessenen Zeit diesen Gegenstand zu erledigen. Es mußte auf die Beratung dieser Vorlage verzichtet werden. Und so wird allerdings leider die Hoffnung, die vor zwei Jahren ausgesprochen wurde, es möchte dem nächsten, d. h. dem gegenwärtigen Landtag gelingen, diese wichtige gesetzgeberische Arbeit zu Ende zu führen, wieder nicht in Erfüllung gehen. Man darf das in der Tat bedauern, denn es liegt, wie mir scheint, eine wohl-erwogene, ausgereifte Gesetzesarbeit vor, bei der auch die Gutachten der Landwirtschaftskammer und des Wasserwirtschaftsrates — daran hat es vor zwei Jahren ge-
 fehl — verübsichtigt worden sind.

Die Bedeutung des Gesetzentwurfs läßt sich kurz dahin charakterisieren: Der Entwurf will auch die nicht schiff- oder flößbaren Flüsse und Bäche, die natürlichen, nicht öffentlichen Wasserläufe, wie unser Wassergesetz sie nennt, im wesentlichen von den privatrechtlichen Nutzungsansprüchen der An- und Hinterleger befreien und sie, wie die öffentlichen Gewässer, der öffentlichen Gewalt unterstellen. Der Entwurf will, wie der Herr Minister es vor zwei Jahren bezeichnet hat, dem Staate geben, was des Staates ist, damit dieser in der Lage ist, nach großzügigen Gesichtspunkten das Wasser zu verwalten, im Interesse der Allgemeinheit. Dabei unterläßt der Entwurf nicht, wie ich besonders hervorheben möchte, den Interessen und Bedürfnissen der Landwirtschaft ausreichend Rechnung zu tragen. Nun nach der Sachlage bleibt nichts übrig, als das Provisorium, welches vor zwei Jahren geschaffen wurde, zu verlängern. Dieses Provisorium besteht darin: Durch das Gesetz vom 2. September 1908 wurde die Grobsh. Regierung ermächtigt, die Genehmigung zu Wasserbenutzungsanlagen an solchen Gewässern nicht nur aus den in § 40 des Wassergesetzes bezeichneten Gründen — d. h. wegen Gefährdung oder Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses oder der Rechte Dritter — sondern auch schon dann zu verweigern, wenn die Ausführung der Anlagen größere und bedeutendere Projekte verhindern oder erschweren würde. Die Geltung dieses Notgesetzes endigt mit dem laufenden Jahre. Die Regierung hat zwar nur ein einzigesmal von diesem Gesetz Gebrauch gemacht. Aber es ist doch jedenfalls ratsam, die der Regierung erteilte Vollmacht auf weitere zwei Jahre zu verlängern, in der Erwartung, daß im Laufe des Jahres 1912 das neue Wassergesetz zustande kommen wird.

Dies spricht die kleine Gesetzesvorlage aus, die die Kommission im Einverständnis mit der Grobsh. Regierung aufgestellt hat, und die in Anlage 2 enthalten ist.

Ihre Kommission stellt den Antrag,

das Hohe Haus wolle diesem Gesetzentwurf seine Zustimmung erteilen.

In namentlicher Abstimmung wird der Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

Zu Punkt 2c, Bericht der Budgetkommission über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1908/09 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand, erhält das Wort der Berichterstatter

Berichterstatter Freiherr von Böcklin: Nach der summarischen Nachweisung über den Fortgang des

Eisenbahnbaues in den Jahren 1908 und 1909 standen der Grobsh. Regierung 94 Millionen Mark für Eisenbahnbauzwecke zur Verfügung. Diese setzten sich zusammen aus den übertragenen Restkrediten, den Budgetanforderungen und Administrativkrediten. Von den genannten 94 Millionen Mark, welche den bis dahin höchsten Stand an verfügbaren Mitteln darstellen, wurden 71 Millionen verbaut; das sind 75 Proz. des Budgetsages. Die Grobsh. Regierung ist in der genannten Budgetperiode mit dem tatsächlichen Aufwand den Budgetanforderungen näher gekommen wie in den vergangenen Jahrzehnten, und Ihre Budgetkommission ersieht daraus, daß die Grobsh. Regierung bestrebt gewesen ist, die Budgetanforderungen mit dem tatsächlichen Bedarf besser in Einklang zu bringen, als das früher der Fall war. Ich möchte jedoch, um Mißverständnissen vorzubeugen, betonen, daß Ihre Kommission in keiner Weise damit einem erhöhten Aufwand von Baumitteln das Wort reden wollte.

Bei den Überschreitungen finden wir die bemerkenswertesten bei 3 größeren Projekten: der Gleisanlagen Neckargemünd—Neckarelz sowie bei den Bahnhöfen in Karlsruhe und Basel. Sie werden begründet durch ein unerwartet schnelles Fortschreiten des Baues. Über die prinzipielle Seite dieser Frage wird wohl beim Eisenbahnbau zu verhandeln sein. Bei zwei Positionen war die Überschreitung so groß, daß die Grobsh. Regierung selbst zugibt, daß dem Etatgesetz entsprechend ein Administrativkredit hätte angefordert werden müssen. Die Grobsh. Regierung gibt an, daß sie die Überschreitung erst bemerkt habe, nachdem es zur Anforderung eines Administrativkredits zu spät war.

Von den Minderverwendungen im Gesamtbetrag von etwa 24 Millionen werden zu Übertragungen auf die nächste Budgetperiode beantragt 18 Millionen. Von den Einnahmekrediten im ganzen werden 550 900 M. zur Übertragung angefordert, so daß der Rest der Ausgabebudgets etwa 17 Millionen beträgt.

Ihre Budgetkommission stellt den Antrag, das Hohe Haus wolle erklären:

Die Erste Kammer hat die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1908/09 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand geprüft und für unbeanstandet erklärt, sowie die nachgewiesenen Budgetüberschreitungen nachträglich genehmigt und ist in Übereinstimmung mit dem Beschlusse der Zweiten Kammer damit einverstanden, daß für die aufrecht zu erhaltenden Kredite in dem Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse die Summe von 17 513 229 M. vorgeesehen werde.

Bürgermeister Biernsehl: Ordnungsziffer 26, Seite 6/7 veranlaßt mich zu einer Bemerkung. Es ist dort zur Begründung der Überschreitung dargelegt: „Die Überschreitung gründet sich zum Teil auf die Verzögerung des Baubeginnes, der infolge langwieriger Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Lauda gerade in die Zeit der großen Preis- und Lohnsteigerungen fiel, zum Teil auch auf die erhebliche nicht vorherzusehende Zunahme des Geschäftsumfanges und Personalstandes der Bahnbauinspektion, die die Schaffung weiterer im ursprünglichen Bauprogramm nicht vorgegebener Dienst-räume notwendig machte.“ Aus diesen Bemerkungen könnte man herauslesen, daß die Stadtgemeinde Lauda

der Großh. Eisenbahnverwaltung gegenüber sehr wenig entgegenkommend gewesen sei. Das trifft aber, soweit ich es übersehen und beurteilen kann, nicht zu. Wir haben hier in der Angelegenheit weiter nichts zu tun gehabt, als uns mit der Bauflucht zu befassen, und wir haben der Großh. Eisenbahnverwaltung nahegelegt, daß die Bauflucht eingehalten werden möge, wie sie durch das bereits bestehende Aufnahmsgebäude geboten ist. Daß dadurch namhafte Ausgaben für die Eisenbahnverwaltung erwachsen sein sollten, ist mir nicht recht erklärlich; dagegen glaube ich, daß ein anderer Umstand, der nicht in der Begründung zum Ausdruck gebracht worden ist, dazu beigetragen hat, die Überschreitung von 15 000 M. hervorzurufen, nämlich daß nachträglich eine Wohnung für den Bahnbauinspektor eingebaut worden ist, die etwas luxuriös ausgestattet sein soll, und die teilweise auch den Neid der Eisenbahnbeamten hervorgerufen hat dadurch, daß die zwei Stockwerke 10—12 Zimmer enthalten. Ich glaube, daß mehr auf Kosten dieses Faktors die Überschreitung einzutragen sein dürfte.

Generaldirektor Geheimerat **Notz**: Ich glaube nicht, daß mit der Bemerkung über die Verzögerung des Baubeginns infolge langwieriger Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Landau beabsichtigt war, einen Vorwurf gegen die Stadtgemeinde zu erheben; indessen sind mir die Einzelheiten nicht mehr erinnerlich, so daß ich in dieser Beziehung keine bestimmte Erwiderung geben kann.

Was die angeblich luxuriöse Ausstattung der Wohnung des Bahnbauinspektors in Landau angeht, so ist es allerdings richtig, daß die Wohnung etwas — ich darf kaum sagen luxuriöser, aber doch etwas — reichlicher ausgestattet ist, als es sonst bei Wohnungen für Beamten dieser Klasse üblich ist. Es ist dies aber mit gutem Bedacht deswegen geschehen, weil bei der entlegenen Lage von Landau, und da es doch ein kleiner Ort ist, es schwer ist, Oberbeamte dort so lange Zeit zu halten, als es die dienstlichen Interessen erfordern würden. Die Generaldirektion hat deswegen mit Zustimmung des vorgelegten Ministeriums, das die Pläne geprüft hat, in der Ausstattung der Wohnung etwas reichlicher gegriffen, um den Beamten als Ersatz für den Entgang gewisser sozialer Genüsse ein behagliches Heim zu schaffen, das ihn eher auf längere Zeit an diesen Ort fesseln kann. Daß ein ungebührlicher Luxus dort getrieben worden wäre, glaube ich bestreiten zu müssen. Ich habe die Wohnung eingesehen, ich habe mich gefreut, wie hübsch und wohnlich sie hergerichtet ist; aber ein übertriebener Luxus ist dort zweifellos nicht getrieben worden.

Bürgermeister **Dr. Weiß**: Es haben sich im anderen Hohen Hause Erörterungen ergeben über die Steinlieferung zum Heidelberg Tunnel. Ich möchte nicht Veranlassung geben, daß die gleichen Debatten sich hier wiederholen; ich bin vielmehr der Ansicht, daß es besser ist, wenn derartige Angelegenheiten, bei denen es sich darum handelt, was im einzelnen Falle geschehen ist, was hätte geschehen können und was etwa noch geschehen kann, um das Geschehene zu korrigieren, besser auf dem Wege der Verhandlungen zwischen den Interessenten und den beteiligten Staatsbehörden ihre Erledigung finden. Dagegen spielt in der Sache doch etwas Prinzipielles mit, das ich kurz streifen möchte; es ist die Frage, ob es denn durchaus notwendig ist, daß bei derartigen

Bauausführungen unbedingt die Arbeiten und Lieferungen zusammen vergeben werden. Ich weiß ja aus eigener Erfahrung, daß bei größeren Bauten eine Vergabe der Arbeit und der Materiallieferung in die gleiche Hand ihre großen Vorzüge hat, und daß die vergebende Behörde dabei viel leichter zu arbeiten hat; indessen spielen eben hier doch so wichtige Interessen der badischen Steinindustrie mit, daß ich glaube, es dürfte doch vielleicht ein Versuch gemacht werden von Seiten der Eisenbahnverwaltung, die Steinlieferung einmal direkt zu vergeben, um zu sehen, wie man dabei fährt.

Diesen Wunsch zum Ausdruck zu bringen, war der einzige Zweck meiner Worte.

Oberbaudirektor **Wassmer**: Wenn ich gleich einige Worte erwidern darf auf die Anfrage des Herrn Bürgermeisters **Weiß** bezüglich der Vergabe der Steine, so möchte ich bemerken, daß gerade der Tunnelbau in Heidelberg, um den es sich hier in erster Reihe gehandelt hat, ein Bau ist, bei dem die Trennung der Materiallieferung von der Ausführung am allerwenigsten gangbar ist. Die Gründe, warum dies nicht der Fall ist, sind verschiedener Art, sie sind im anderen Hohen Hause auch schon erwähnt worden. Es ist zunächst einmal die Mühe, die die Verwaltung damit auf sich nimmt; aber die Hauptsache ist, daß die Verantwortlichkeit für die Güte der Ausführung, die der Unternehmer zu übernehmen hat, eine vollständig illusorische wird, wenn wir die Steinlieferung trennen. Denn so wie jetzt die Sache liegt, wenn der Unternehmer mit der Arbeit auch die Steinlieferung zu besorgen hat, so übernimmt er eine Garantie für die Haltbarkeit des Baues, die ja meines Wissens 8 Jahre dauert. Er muß alle Schäden, die innerhalb dieser Zeit vorkommen, reparieren. Wenn die Steinlieferung getrennt vergeben wird, so sind Schwierigkeiten nicht zu vermeiden, denn wenn ein Schaden eintritt, erhebt sich die Frage: ist das Steinmaterial schuld oder die Ausführung. Der Unternehmer wird sich immer seiner Verantwortlichkeit zu entziehen suchen und wird sagen, es ist die Steinlieferung, die die Schuld trägt. Es ist dann schwer zu unterscheiden, wenn etwa eine Verdrückung im Tunnel vorkommt, was die Ursache ist. Wenn wir also sicher gehen wollen, müssen wir hier die Steinlieferung unbedingt mit der Arbeit verbunden lassen. Auch ist anzunehmen, daß Großunternehmer weniger gern eine Arbeit, wie den Heidelberger Tunnelbau, übernehmen, wenn sie bloß die Arbeit zu leisten hätten. Der Umfang der letzteren reduziert sich dann auf die Hälfte, vielleicht auf noch weniger, und es werden sich dafür keine Großunternehmer finden, denn diese wollen nicht nur die Arbeit, sondern das Ganze ausführen und übernehmen damit auch die Verantwortlichkeit dafür. Eine Zusage, daß für solche Bauten die Trennung der Steinlieferung von der Herstellung der Arbeit erfolgt, kann nicht in Aussicht gestellt werden. Wir sind in anderen Fällen soweit als möglich entgegengekommen; wir trennen die Steinlieferung von der Bauausführung, soweit sie sich lösen läßt. Wir vergeben jetzt schon einzelne Steinlieferungen besonders, wo früher auch vereinte Vergabe war, aber eine vollständige Trennung der Lieferung bei diesen Bauten können wir auch nicht in Aussicht stellen. In allen Fällen zu trennen, würde eine Erschwerung für die Verwaltung sein und eine Quelle von Klagen und eine Aufhebung der Garantie, die der Unternehmer zu leisten hat, mit sich bringen, deren Folgen die Verwaltung nicht gut auf sich nehmen kann.

Bürgermeister Dr. Weiß: Ich darf wohl aus den Worten des Herrn Regierungsvertreters entnehmen, daß eine Geneigtheit besteht, bei anderen Bauten in dem von mir angeregten Sinne entgegenzukommen. Und ich möchte hoffen, daß das bei den jedenfalls doch auch ziemlich umfangreichen Hochbauten, die da in Aussicht stehen, der Fall sein möchte. Es könnte dadurch der badischen Steinindustrie, der die Lieferungen für den Tunnel entgangen sind, eine gewisse Kompensation geboten werden.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 4, Bericht der Budgetkommission und Beratung über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für 1910 und 1911 nebst den eingekommenen einschlägigen Petitionen, erhält das Wort der Berichterstatter

Berichterstatter Freiherr Böcklin von Böcklinsau: Das vorliegende Budget des Eisenbahnbaues stellt eine Ausgabeforderung von 65,2 Millionen Mark. Dazu kommen noch, wie aus den Nachweisungen über den Fortgang des Eisenbahnbaues ersichtlich ist, etwa 18 Millionen zu übertragende Restkredite, so daß diesmal dem Eisenbahnbau im ganzen 83 Millionen zur Verfügung stehen. In der vorigen Budgetperiode betrug diese Summe 94 Millionen Mark, so daß wir es heute mit einem Rückgang von 11 Millionen Mark zu tun haben. Auf dem vergangenen Landtage glaubte Ihre Budgetkommission darauf hinweisen zu sollen, wie der ständig wachsende Aufwand für den Eisenbahnbau und das damit verbundene Anwachsen unserer Eisenbahnschuld, unsere Eisenbahnrente gefährden und damit ernstlich störend auf den Staatshaushalt einwirken könnte. Damals wurde eine Art von Kalkulation vorgenommen, und es wurde in Aussicht gestellt, daß in etwa 5 oder 6 Jahren wir eventuell dahinkommen könnten, daß wir in unserem größten Staatsbetriebe vor einer Unterbilanz ständen. Die Tatsachen haben dem leider nur allzu sehr Recht gegeben. Heute sind wir schon soweit, daß eine verhältnismäßig kleine wirtschaftliche Depression uns in einem noch viel kürzeren Zeitraum in eine sehr unangenehme Situation gebracht hat und daß dem Steuerzahler nun in Aussicht gestellt ist, daß er in verhältnismäßig großem Umfange dazu beitragen muß, um einen Staatsbetrieb, der seiner ganzen Natur nach dazu berufen ist, sich selbst zu unterhalten, lebensfähig zu erhalten. Ich glaube, daß wir daraus die Lehre ziehen dürfen, daß nur eine gesunde Fundierung unserer Eisenbahnschuldentilgungskasse es ermöglicht, über wirtschaftliche Krisen hinweg zu kommen. Die Großh. Regierung hat Ihnen inzwischen über diese Frage eine Denkschrift vorgelegt und sie damit in den Vordergrund der allgemeinen Beachtung gestellt, und es wird wohl heute kaum mehr jemanden geben, der nicht zur Überzeugung gekommen ist, daß auch auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues ein vorsichtiges Fortschreiten geraten ist. Wenn wir heute es nur mit 83 Millionen statt mit 94 Millionen zu tun haben, so brauchen wir deshalb noch nicht zu glauben, daß es mit unserem Eisenbahnbau nun ernstlich bergab ginge. Blicken wir einmal nach Preußen. Dort ist für den Bau der größeren Bahnhöfe die Summe von 400 Millionen Mark eingestellt. Wenn wir die preußischen Eisenbahnverhältnisse auf Baden mit dem 20. Teil übertragen, so würden diesem Auf-

wand von 400 Millionen etwa 20 Millionen für die größeren Bahnhöfe in Baden entsprechen. Wir haben aber in dem vorliegenden Budget es schon mit einem Aufwand von 40 Millionen zu tun, und der Aufwand für die größeren Bahnhöfe in der augenblicklichen Bauperiode beträgt allein über 200 Millionen Mark. Also ich glaube, angesichts dieser Zahlen darf man wohl ruhig zu der Überzeugung kommen, daß bei uns mit Baupmitteln noch keineswegs geknausert wird. Dann ist aber auch weiter der Rückgang in den Baupmitteln ein natürlicher. Wir haben in den jüngstverfloffenen Bauperioden das nachgeholt, was schon lange hätte geschehen sollen und sind jetzt durch diese Kraftanstrengung der letzten Budgetperioden eben nur wieder auf das Laufende gekommen. Wenn nun die Großh. Regierung der unerfreulichen Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse bei der Vorlage des Budgets in weitgehendstem Maße Rechnung getragen hat, so hat sie darin die volle Zustimmung Ihrer Budgetkommission gefunden.

Die Großh. Regierung hat nun in Rücksicht auf die allgemeine Finanzlage von der Einstellung von Mitteln für den Bau einzelner Bahnhöfe, darunter für den auf dem vorliegenden Landtag hier in diesem hohen Hause umstrittenen Bahnhof Emmendingen, dessen unbedingte Notwendigkeit Ihre Budgetkommission in Zweifel stellte, der aber von der Großh. Regierung als unerlässlich bezeichnet wurde, abgesehen. Die größte Beachtung findet aber die Zurückstellung des Baues dreier neuer Bahnlinien, die auf dem vorigen Landtag durch Gesetz genehmigt waren. Die eine, Offenburger-Kork, konnte im Hinblick darauf, daß die interessierten Gemeinden sich nicht zur Übernahme der ihnen gesetzlich zufallenden Leistungen entschließen konnten, nichts ins Budget aufgenommen werden. Bei den andern beiden Linien, Stodach-Dwingen-Friedingen und Unteruhldingen-Meersburg, hat die Großh. Regierung ausdrücklich unter Hinweisung auf die allgemeine Finanzlage, bei der die Eisenbahnschuldentilgungskasse ja die ausschlaggebende Rolle spielt, von der Einstellung von Mitteln abgesehen. In Ihrer Kommission findet die Enttäuschung, die dieser Beschluß der Großh. Regierung in den Gegenden, die nun den Bau der einmal gesetzlich genehmigten Bahnen bestimmt erwarteten, ein volles Verständnis, aber Ihre Kommission glaubt auf der andern Seite auch den Standpunkt der Großh. Regierung teilen zu sollen, wonach für solche Bahnen, die nicht nur nicht den Zins für die Kapitalanlage aufbringen können, sondern die auch noch einen recht erheblichen Beitrag zu den Betriebskosten erfordern und damit dem allgemeinen Staatshaushalt schmer zur Last fallen, in Zeiten wirtschaftlicher Depression keine Mittel ins Budget eingestellt werden sollen. Die Großh. Regierung hat aber in dem andern hohen Hause ausdrücklich erklärt, daß sie den Bau der Linien keineswegs aufgegeben habe, sondern daß man nur zuwarten wolle, bis sich die allgemeine Finanzlage gebessert habe; Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, hofft, daß dies recht bald der Fall sein möge.

Bei dieser Gelegenheit fanden in Ihrer Kommission einige prinzipielle Fragen noch Erörterung. Zunächst wurde von einer Seite die Frage der Privatbahnen angeschnitten. Man sagte, jetzt sei der Moment gekommen, wo der Staat erklären müsse, daß er nicht mehr in der Lage sei, neue Linien zu bauen, ob es da nicht angezeigt sei, den privaten Unternehmern wieder zuzulassen, damit er sein Geil verfolge. Es wurde darauf hingewiesen, daß der Privatunternehmer, der ja

allerdings auf Gewinn ausgehe, die Bahn verhältnismäßig billiger bauen und betreiben könne, also eher auf seine Kosten komme wie der Staat, und daß er in den Gegenden, die den Bau einer Bahn herbeiführten, den Leuten schließlich lieber sein werde, auf einer Privatbahn zu fahren, wie auf gar keiner.

Einen teilweisen Ersatz für die Stellung von Eisenbahnlinien glaubte Ihre Kommission auch in der Einrichtung von Automobillinien sehen zu können. Wir haben ein gutes Beispiel an Bayern. Dort hat man mit Automobillinien gute Erfahrungen gemacht. Nach einer Nachweisung, die Ihrer Kommission vorlag, sind in Bayern schon über 400 Kilometer solcher Automobillinien geschaffen worden mit einem verhältnismäßig kleinen Anlagekapital, und dieses Anlagekapital hat sich mit 5 Prozent, also mit einer sehr ansehnlichen Quote verzinst. Der Automobilverkehr hat das Gute, daß er gewissermaßen als ein Vorbote des Eisenbahnbetriebes anzusehen ist. Es ist dabei nicht die Anlage kostspieliger Gleise notwendig, die, wenn sich die Linie nicht rentieren sollte, nicht beseitigt werden können, die immer dort liegen. Der Automobilbetrieb ist beweglicher. Zeigt die Automobillinie, daß sie sich bewährt, daß der Verkehr dort belebungsfähig ist, dann kann der Automobillinie bald die Bahn folgen. Ich glaube, daß wir große Aussicht haben für den Ausbau derartiger beweglicher Linien, wenn einmal unsere großen Kraftwerke erstellt sind; wenn es einmal dahin kommt, daß wir die Kilowattstunde zu 4 oder 5 Pfennig, wie das ja gar nicht ohne Aussicht ist, erstellen können, dann ist Aussicht vorhanden, daß unser Land bald von einem großen, engmaschigen Netz elektrischer Bahnen, teils mit, teils ohne Gleise durchzogen wird, und dann wird den Verkehrsbedürfnissen mancher Gegenden wohl abgeholfen sein.

Nun hat die Stellungnahme der Großh. Regierung bei der Einstellung von Mitteln für neue Bahnen mancherorts die allerhöchste Kritik gefunden; dem gegenüber glaubt ihre Kommission darauf hinweisen zu sollen, daß für die heute im Amt befindlichen leitenden Männer die Lage keine sehr leichte ist. Sie haben von früher her, aus der Zeit eines wirtschaftlichen Aufschwungs, wo man geneigt sein konnte, die Entwicklungsmöglichkeit unserer Eisenbahnen zu überschätzen, Verpflichtungen übernommen, die heute, wo wir in einer wirtschaftlichen Depression stehen, und die Folgen einer etwas laxen Eisenbahnpolitik sich unangenehm fühlbar machen, nicht leicht zu erfüllen sind. Den Vorwürfen gegen die heute im Amt befindliche Eisenbahnverwaltung kann Ihre Kommission durchaus nicht beitreten. Heute, da wir den wirtschaftlichen Erfolg vergangener Jahre im Eisenbahnbetriebe übersehen können, darf man wohl sagen, daß es angezeigt gewesen wäre, die Erträge günstiger wirtschaftlicher Perioden dazu zu verwenden, die heute unerschwinglich notwendigen Bauausführungen damals schon vorzunehmen; es hätte sich vielleicht auch damals empfohlen, mit der Zusage des Ausbaues unrentabler Linien etwas zurückhaltender zu sein. Wenn man damals so vorgegangen wäre, wäre die finanzielle Entwicklung unserer Eisenbahnen eine gleichmäßigere und stetigere gewesen. Auf jeden Fall glaubt Ihre Kommission, daß es ungerechtfertigt erscheint, wenn man der heutigen Verwaltung allein die Verantwortung hierfür zuspricht. Die Haltung der heutigen Verwaltung wird ihre volle Würdigung wahrscheinlich erst dann finden, wenn der in der Denkschrift über die Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse ange-

kündigte Moment eintritt, wo wir einen Zuschuß zur Eisenbahnschuldentilgungskasse zahlen müssen in der Höhe von etwa 10 Millionen, eine Summe, die heute etwa der Hälfte unserer direkten Steuern entspricht.

Wie auf früheren Landtagen, so hat auch diesmal der Aufwand für die größeren Bahnhöfe Ihre Kommission eingehend beschäftigt. Auf dem vergangenen Landtag hat Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, geglaubt, an die Großh. Regierung die Anfrage richten zu sollen, inwieweit der Bau der beiden großen Bahnhöfe Offenburg und Basel unbedingt notwendig sei, und wie weit sich eine Einschränkung dieser gewaltigen Projekte erzielen lasse. Auch diesmal hat Ihre Kommission diese Anfrage wiederholt und hat von der Großh. Regierung eine allerdings etwas allgemein gehaltene Antwort erhalten. Es wurde in dieser erklärt, man sei unausgesetzt darauf bedacht, eine Einschränkung der großen Bauprojekte herbeizuführen, es sei zu diesem Behufe eine Kommission eingesetzt, die Frage sei jedoch noch nicht endgültig gelöst worden.

Ihrer Kommission erschien es nun auffallend, daß diese Frage, die doch von überaus großer Bedeutung sei, und die nun schon im dritten Landtag gestellt wurde, noch nicht ihre Lösung finden konnte. Jetzt, wo ein verhältnismäßig großer Teil der größeren Bahnhöfe (bei einzelnen schon mehr als die Hälfte) fertig gestellt ist, ist der Entschluß einer Einsetzung einer Kommission vielleicht schon zu spät gefaßt! Immerhin glaubt Ihre Budgetkommission, die Hoffnung nicht aufgeben zu sollen, daß es vielleicht doch noch gelingen werde, den Bau dieser gewaltigen Projekte etwas einzuschränken. Zu dieser Hoffnung glaubt sie sich ganz besonders berechtigt; denn aus dem vorliegenden Budget ist ersichtlich, daß außer der Finanzlage noch andere Momente einen einschränkenden Einfluß haben ausüben können. So sehen wir, daß einzelne Projekte eine Einschränkung erlebt haben durch Einführung des deutschen Staatsbahnwagenverbands und die damit verbundene Einschränkung des Verschubgeschäfts und durch die Einschränkung des Personenzugfahrplans. Leider hat sich aber dieser Einfluß bei den großen Bahnhöfen, die, wie der Offenburger Bahnhof — ein 20 Millionenprojekt — doch gerade im Hinblick auf das Verschubgeschäft erstellt wurden, nicht erkennen lassen. Und dort hätte er sich nach der Meinung der Budgetkommission doch in der Potenz zeigen sollen. Ihre Kommission glaubt auch heute noch, wie in früheren Budgetperioden, daß es sich bei den großen Bahnhöfen empfiehlt, das für die Entwicklung späterer Zeiten notwendige Gelände im vollsten Umfange zu beschaffen, daß es aber äußerst bedenklich ist, jetzt schon einen Bau zu erstellen für den Umfang eines Verkehrs, wie er etwa in 20 oder 30 Jahren Platz greifen könne. Veränderungen in der Verkehrstechnik, wie Einführung des elektrischen Betriebs, Einführung der Betriebsmittelgemeinschaft, Übernahme eines Teils des Transportes durch die Rheinschiffahrt, können solche Umwälzungen hervorrufen, daß der Zeitpunkt der vollsten Ausnützung dieser großen Bahnhöfe noch viel weiter hinausgerückt wird, als man dies ursprünglich angenommen hat. Bis dahin haben aber Zins, Unterhaltung und Betriebskosten eine größere Summe verschlungen, wie die ursprünglichen Anlagekosten selbst betragen haben. Ihre Kommission glaubt, der Bahnverwaltung auch heute noch dringend empfehlen zu sollen, sich das Gelände zu sichern, aber den Bau selbst nur soweit zu erstellen, als er im heutigen Augenblick und in den nächsten 4 oder 5 Jahren zu erstellen notwendig ist. Daß das möglich ist, hat

die Großh. Regierung an einem Projekt selbst bewiesen, das ist bei dem Bahnhof in Durlach, wo sie den Bau getrennt hat, in einen Vollausbau und einen Teilausbau. Aus den Plänen ist dort ersichtlich, wie beim Teilausbau das Gelände gesichert ist, wie es von verhältnismäßig wenig Schienensträngen durchzogen ist, und wie der Vollausbau diese Lücken ausfüllt und ergänzt. Das wäre der modus procedendi, den Ihre Kommission empfehlen möchte.

Aus der Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues ist ersichtlich, daß die Großh. Regierung gerade beim Bau einzelner Bahnhöfe besonders schnell vorgegangen ist. Sie hat teilweise, um den Bau beschleunigen zu können, Administrativkredite erwirkt, teilweise sind nicht unerhebliche Etatüberschreitungen eingetreten. Soweit die Großh. Regierung hierbei bemüht ist, in sachgemäßer Weise die wirklich dringenden Projekte fertig zu stellen, hat sie den Beifall Ihrer Kommission, weil Ihre Kommission glaubt, daß hiermit für den Bau neuer Bahnlinien eine freie Bahn geschaffen wurde.

Auch im vorliegenden Budget befinden sich einige Projekte, bei denen der Gesamtaufwand im Verhältnis zum ursprünglichen Projekt wieder gewachsen ist, obwohl zugegeben ist, daß die Zahl dieser angewachsenen Projekte gegenüber früheren Jahren erheblich zusammengeschumpft ist. Der Herr Vertreter der Großh. Regierung erklärte in der Budgetkommission, daß es sich hier noch um übernommene Reste aus alter Zeit handle, wo man es nicht so genau genommen habe, daß jetzt reiner Tisch gemacht worden sei, und daß die Großh. Regierung in Zukunft bestrebt sein werde, die Projekte möglichst dem tatsächlichen Aufwand entsprechend zu entwerfen und fertig durchgearbeitet den Landständen vorzulegen. Wenn Ihre Budgetkommission sich hiermit auch zufrieden gab, so glaubte sie doch die Frage der Vergebung der Arbeiten anschnitten zu sollen.

Die Großh. Regierung entwirft z. Bt. die Pläne selbst. Sie fertigt die Pläne, die Voranschläge und macht die Einheitspreise alsdann zum Gegenstand der Ausschreibung und der Offerten der Privatunternehmung. In Ihrer Kommission wurde die Frage angelegt, ob es sich nicht empfehle, auch die Bearbeitung der Projekte selbst zum Gegenstand der Privatkonkurrenz zu machen, da hierdurch gewährleistet sei, daß die Projekte, in der verschiedensten Art und Weise bearbeitet, auch die verschiedensten Lösungen finden könnten, und daß damit die Großh. Regierung in der angenehmen Lage sei, verschiedene Lösungen zur Auswahl vor sich zu haben. Dann, glaubte man, sollte die gesamte Arbeit vergeben werden, womit auch die Folgen von Berechnungsfehlern wie die beim Bahnhof in Basel, die ja an sich keine große Bedeutung hatten, vermieden wurden. Die Großh. Regierung glaubte aber, dem sich nicht anschließen zu sollen; sie meinte, durch diese Form der Vergabung könnten die Interessen der kleinen Unternehmer und der Handwerker nicht gewahrt werden, wovon wir ja ein Beispiel vorhin gehört haben, und es sei auch schwierig, bei etwaigen im Laufe der Bauausführung notwendig werdenden Projektänderungen mit den Unternehmern ein Einverständnis herbeizuführen.

Bei dieser Gelegenheit wurde auch das Vorgehen der Großh. Regierung bei der Vergabung der Entwürfe der größeren Bauprojekte besprochen, das mehrfach den Gegenstand einer allerschärfsten Kritik gebildet hat.

Ihre Kommission hat mich ermächtigt, zu erklären, daß sie sich davon überzeugt hat, daß das Vorgehen der Großh. Regierung in dieser Frage ein durchaus korrektes war, und daß die Angriffe auf die Regierung in dieser Frage unberechtigt waren.

Oberbürgermeister Dr. **Widens**: Ich glaube, man kann demjenigen, was der Herr Berichterstatter soeben ausgeführt hat, im großen und ganzen zustimmen. Ich selber habe leztlich bereits bei Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets darauf hingewiesen, daß wir uns wohl im Laufe der Jahre in zu viele Eisenbahnbaunternehmungen gleichzeitig eingelassen haben, aber jetzt vor der Notwendigkeit stehen, das Angefangene tunlichst bald zu vollenden, indem es wirtschaftlich verkehrt sein würde, wenn man etwa das Tempo, in dem diese Bauten ausgeführt werden, in irgend erheblicher Weise verlangsamten wollte. Ich habe damals aber auch schon betont, daß nach meiner Ansicht mit neuen Baunternehmungen auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung eine gewisse Zurückhaltung geboten sei, und es tritt uns eine solche ja auch im vorliegenden Budget entgegen, und zwar in einem Maße, das in verschiedenen Landesgegenden nichts weniger als angenehm berührt hat. Bei den Erörterungen aus Anlaß des Eisenbahnbetriebsbudgets ist meinerseits aber auch gesagt worden, daß es unbillig wäre, wenn man für die schwierige Lage, in der sich gegenwärtig unser Eisenbahnwesen im Lande befindet, ohne weiteres die Männer verantwortlich machen wollte, welche augenblicklich an der Spitze der Geschäfte stehen. Ich kann auch heute der Gerechtigkeit halber nur wiederholen, daß ein großer Teil der Dinge, die wir jetzt beklagen, auf frühere Zeiten zurückzuführen ist. Was speziell den Eisenbahnbau anbelangt, so hat man leider in einer Periode, in welcher verhältnismäßig reiche Mittel zur Verfügung standen, auf diesem Gebiete fast gar nichts mehr getan. Es war das in der zweiten Hälfte der 80er Jahre und noch im Anfang der 90er Jahre. Man ist damals der Meinung gewesen, daß das Geld am besten in den Taschen der Steuerzahler aufgehoben sei, und hat in Konsequenz dieser Anschauung eine Steuerermäßigung eintreten lassen, für die eigentlich niemand von Herzen dankbar gewesen ist. Dagegen hat man veräußert, die Überschüsse jener Zeit gerade auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung in nutzbringender Weise zu verwenden. Wir sind später vielleicht in das andere Extrem verfallen. Es wurde dann mit einem Schlage zu viel in Angriff genommen. Aber man muß da doch sagen: es war das eben in Zeiten der Fall, die wirtschaftlich günstiger sind wie die heutigen. Nur ist wohl zuwenig berücksichtigt worden, daß später auch einmal wieder Zeiten des Rückschlages, Zeiten der wirtschaftlichen Depression kommen könnten, und als solche in der Tat eingetreten waren, hat sich dann allmählich die Situation herausgebildet, in der wir uns jetzt befinden, für die man aber, wie ich nochmals betonen möchte, die Männer, die jetzt die Geschäfte zu leiten haben, nicht schlechthin verantwortlich machen kann. Ich glaube, man muß vielmehr anerkennen, daß dieselben ehrlich und redlich bemüht sind, der großen Schwierigkeiten, wie solche dormalen bestehen, Herr zu werden. Ich möchte mich aber auch den Ausführungen des Herrn Berichterstatters anschließen, welche dahin gegangen sind, daß die Debatten in der Zweiten Kammer, wie sie sich auf dem Gebiete der Beteiligung der hochbautechnischen Referenten der Ministerien an der unmittelbaren Ausführung von staatlichen Bauten bewegten, damit geendet haben, daß die Großh. Regierung

daraus gerechtfertigt hervorgegangen ist. Ich glaube, es kann nicht behauptet werden, daß hier Inkorrektheiten vorgekommen sind, die zu tadeln wären, und ich habe den Eindruck, daß auch die Beteiligung des hochbautechnischen Referenten des Eisenbahnministeriums an der Ausführung der Bahnhofsbauten in Basel unter besonderen Verhältnissen, wie sie seitens der Großh. Regierung im anderen Hohen Hause dargelegt worden sind, zu berechtigten Beschwerden keinen Anlaß gibt. Immerhin wäre ich der Großh. Regierung dankbar, wenn sie, was gerade diese Baseler Angelegenheit betrifft, noch über eines Auskunft geben würde. Es ist mir erst jetzt ein Artikel in der Frankfurter Zeitung zu Gesicht gekommen, der, wie es scheint, am nämlichen Tage erschienen ist, an dem die bezüglichen Verhandlungen in der Hohen Zweiten Kammer stattgefunden haben. In diesem Artikel ist behauptet, daß der hochbautechnische Referent des Eisenbahnministeriums nicht nur sein Privatbureau, sondern, was bis jetzt in der Kammer noch nicht festgestellt worden sei, für die Arbeiten, für die er ein nach der Hamburger Norm nicht begründetes hohes Architektenhonorar beziehe, auch die Beamten und Angestellten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Anspruch nehme. Ich kann kaum glauben, daß die desfallsigen Behauptungen richtig sind, möchte aber doch der Großh. Regierung Gelegenheit geben, sich auch über diese Sache zu äußern und uns zu sagen, wie die einschlägigen Dinge liegen.

Der Herr Berichterstatter hat gemeint, daß vielleicht durch die Einrichtung und durch den Betrieb von Automobillinien der eine oder andere Wunsch, der in dieser oder jener Landesgegend auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, bezw. des Eisenbahnbetriebs bestehe, wenigstens bis auf weiteres zur Erfüllung gebracht werden könne. Er hat auf die günstigen Erfahrungen hingewiesen, die in dieser Richtung speziell in Bayern gemacht worden sein sollen. Demgegenüber kann ich nur sagen, daß die Erfahrungen, die wir in der Stadt Heidelberg mit dem Betrieb solcher Automobillinien gemacht haben, nicht sonderlich günstig gewesen sind, und ich höre Ähnliches auch aus anderen Landesteilen. Es ist eben der Betrieb solcher Automobile ein sehr kostspieliger. Schon die Unterhaltung der betreffenden Fahrzeuge erfordert bedeutende Aufwendungen. Es trägt aber auch der starke Verbrauch von Benzin bei den großen Automobilen, wie sie da notwendig sind, zur Steigerung der Betriebskosten in sehr erheblichem Maße bei. Wir waren in Heidelberg in verhältnismäßig kurzer Zeit aus finanziellen Gründen genötigt, unsere Automobillinien wieder eingehen zu lassen, bezw. dafür Ersatz durch Erbauung elektrischer Bahnlücken zu schaffen. Es ist auch kein hervorragender Genuß, in so großen und schweren Automobilen zu fahren, und ich stehe daher den bezüglichen Ausführungen des Herrn Berichtstatters etwas skeptisch gegenüber. Eher noch würde ich mit mir über seine Anregung reden lassen, ob es sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen für uns nicht empfehlen dürfte, den Wünschen einzelner Landesteile in bezug auf neue Bahnen durch KonzeSSIONIERUNG der einen oder anderen Privatbahn entgegenzukommen. Viel wird aber auch auf diesem Wege nicht zu erreichen sein, da eben die rentablen Linien oder doch diejenigen, die einigermaßen Aussicht auf eine Rente gewähren, in der Hauptsache bereits gebaut sind und man höchstwahrscheinlich für wenig rentable Linien oder für solche, die überhaupt kaum eine Rente in Aussicht stellen, das Privatkapital nicht wird gewinnen können. Wir haben übrigens gerade auf diesem Gebiete im Lauf der

letzten zwei Jahrzehnte auch einen merkwürdigen Wandlungsprozeß durchgemacht. Man hat bei uns längere Zeit hindurch — auch in der Zweiten Kammer ist das der Fall gewesen — das gemischte System vertreten. Man wollte haben, daß eine Anzahl von Linien als Staatsbahnlücken gebaut werde, man wollte auf der andern Seite aber in gewissem Umfange auch Privatbahnen zulassen.

Allmählich hat wenigstens in dem anderen Hohen Hause die Stimmung umgeschlagen. Man ist dort immer mehr und mehr zu der Meinung gekommen, daß man neue Privatbahnen überhaupt nicht mehr konzeSSIONIEREN und daß man die Linien, die man für baumwürdig halte, vom Staat aus bauen und betreiben solle. Dabei hat, wie mir scheint, eine nicht geringe Rolle der Umstand gespielt, daß man eben mit den Privatbahnen mitunter keine sehr guten Erfahrungen zu machen Gelegenheit hatte. Neuerdings scheint nun aber allerdings wieder mehr Stimmung für die Zulassung von Privatbahnen vorhanden zu sein. Für wenig rentable Linien werden aber, wie gesagt, Gesellschaften kaum zu engagieren sein, und es ist vielleicht überhaupt besser, wenn wir uns bezüglich neuer Bahnen zunächst eine gewisse Reserve auferlegen, bis der Staat wieder in die Lage kommt, sich dem Bau neuer Linien zuzuwenden. Habe ich doch die Hoffnung, daß er dazu wieder imstande sein wird, wenn unsere wirtschaftlichen Verhältnisse wieder besser geworden sein werden. Dafür, daß die Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage nicht zu lange mehr auf sich warten lassen wird, liegen aber jetzt schon mancherlei Anzeichen vor.

Ich möchte über die neue Heidelberger Bahnhofsanlage noch einiges bemerken, glaube indes, daß es den Intentionen des Hohen Hauses mehr entsprechen wird, wenn ich das erst bei der Beratung des Spezialbudgets tue.

Berichterstatter Freiherr von Böcklin: Da bei den einzelnen Positionen meinerseits nichts zu bemerken ist und ich im allgemeinen auf den gedruckten Bericht verweisen kann, möchte ich mir den Vorschlag erlauben, daß die einzelnen Wünsche jetzt vorgebracht werden.

Hiernach wird die allgemeine mit der speziellen Beratung verbunden.

Oberbürgermeister Dr. Wilkens: Es ist von einem der beiden Vertreter der Stadt Heidelberg in der Zweiten Kammer, dem Herrn Abg. Dr. Koch, bei Beratung des Eisenbahnbaubudgets anerkannt worden, daß die Arbeiten, welche mit der neuen Heidelberger Bahnhofsanlage zusammenhängen, unter der umsichtigen und energischen Leitung des Herrn Oberingenieurs Tegeler, den ich für einen hervorragenden Eisenbahntechniker halte, verhältnismäßig rasch von statten gehen. Ich kann mich dieser Anerkennung nur anschließen. Es ist natürlich aber die Bauzeit für die von mir verwaltete Stadt und namentlich für das Rohrbacher und Bergheimer Bauviertel, die hauptsächlich von den Bauarbeiten berührt werden, ein sehr wenig angenehmes Übergangsstadium; und es haben daher die Bewohner gerade dieser Stadtteile den Wunsch, daß die Fertigstellung der in Betracht kommenden Arbeiten tunlichst beschleunigt werden möge. Es hat nun im Zusammenhang damit bei einer Anzahl von Bewohnern dieser Stadtteile eine gewisse Beunruhigung hervorgerufen, daß in dem

Budget für 1910/11 kein Betrag für das neue Heidelberger Aufnahmegebäude vorgesehen ist, und ich erlaube mir deshalb die Anfrage, ob darauf gerechnet werden kann, daß wenigstens ins nächste Budget eine erste Rate für die Erstellung eines neuen Stationsgebäudes für Heidelberg zur Aufnahme kommen wird. Ich möchte mir überhaupt bei diesem Anlaß die Frage gestatten, ob die Großh. Regierung jetzt schon in der Lage ist, eine bestimmte Auskunft darüber zu geben, bis zu welchem Zeitpunkt nach ihrer Ansicht die Vollendung der gesamten Anlage zu erwarten steht. Was die Verhandlungen angeht, die zwischen Staat und Stadt wegen Verwendung des alten Bahnhofgeländes noch zu führen sein werden, so hofft die Stadt, wie ich hier ausdrücklich aussprechen möchte, in dieser Beziehung auf größeres Entgegenkommen seitens der Eisenbahnverwaltung, als letzterer solches in der Zweiten Kammer von einem Redner empfohlen worden ist. Bedauert habe ich, daß von der Großh. Regierung im anderen Hohen Hause erklärt worden ist, daß die Veränderung der Karlsruher Bahnhofanlage mit den zwei Niveauüberführungen am Karlsruh und am sogenannten weißen Übergang noch für einige Zeit dilatorisch behandelt werden soll. Ich habe auf die Gefahren, welche mit diesen beiden Übergängen in ihrer dormaligen Beschaffenheit für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs verbunden sind, früher schon in der Zweiten Kammer wiederholt hingewiesen, und ich glaube, daß die Beseitigung derselben, bezw. die Erstellung von Straßenbrücken über diese beiden Übergänge notwendiger ist, als manche ähnliche Maßnahme, die auf fraglichem Gebiete in den letzten Jahren da oder dort, und zwar nicht nur an Hauptlinien, sondern auch an Seitenlinien, zur Ausführung gekommen ist. Ich will allerdings die Großh. Regierung in dieser Sache über ein gewisses Maß hinaus nicht drängen; ich möchte aber doch den bestimmten Wunsch aussprechen, daß sie die Angelegenheit im Auge behalten und in tunlichster Eile diese Frage, die ich für sehr wichtig halte, einer entsprechenden Lösung entgegenführen möge.

Minister Freiherr von Marshall: Zunächst muß ich der Budgetkommission dieses Hohen Hauses meinen Dank aussprechen für die gründliche und sachgemäße Prüfung des vorliegenden Eisenbahnbudgets und dem Herrn Berichterstatter für seinen eingehenden Bericht.

Die Großh. Regierung kann sich mit den Schlussfolgerungen, zu denen der Bericht im einzelnen gelangt ist, im wesentlichen einverstanden erklären. Der Grundton, auf welchen das Ihnen vorliegende Eisenbahnbudget abgestimmt worden ist oder — wie ich fast sagen möchte — trotz der 82 Millionen, die in Anforderung gebracht sind, herabgestimmt worden ist, ist der einer weisen Sparsamkeit. Es waren eingehende Verhandlungen, in der Generaldirektion selbst, im Ministerium, in gemeinsamen Beratungen mit der Generaldirektion und im Staatsministerium erforderlich, bis eine Einigkeit über die dem Landtag hier zu machende Vorlage erzielt war. Ich sage, das Budget ist abgestimmt auf den Grundton weiser Sparsamkeit; „weiser Sparsamkeit“, denn es würde gewiß im höchsten Grade unwirtschaftlich sein, wie es auch von den beiden Herren Vorrednern anerkannt worden ist, wenn wir nicht die Konsequenzen früherer Beschlüsse ziehen wollten, die die Regierung in vollstem Einverständnis mit den beiden Hohen Häusern des

Landtags gefaßt hat, wenn wir nun etwa Bauarbeiten, die sich im Vollzug befinden, einstellen, oder ein wesentlich verlangsamtes Tempo hier eintreten lassen würden. Ich befinde mich darüber in voller Übereinstimmung mit Ihrer Budgetkommission, daß wir die Konsequenzen früherer Beschlüsse vollständig ziehen, daß wir aber dabei doch in Betracht ziehen müssen, ob es nicht möglich ist, an im Gang befindlichen Bauarbeiten noch weitere Ersparnisse zu erzielen. Die Kommission, die eingesetzt worden ist, um zu prüfen, inwieweit etwa noch eine Einschränkung für die Entwürfe der großen Bahnhöfe ohne Beeinträchtigung des sicheren Betriebs und einer geordneten Verkehrsabwicklung erzielt werden kann, nimmt ihre Aufgabe sehr ernst, und wenn Sie auch heute die Mittel vollständig bewilligen, die bezüglich der großen Bahnhofbauten in Anforderung gebracht sind, so wird es niemand mehr wie mich und gewiß auch die ganze Eisenbahnverwaltung erfreuen, wenn es möglich ist, hier noch gewisse Summen zu ersparen, die dann zum Wohle des Landes in anderer, fruchtbringender Weise verwendet werden können.

Die Ausführungen des Herrn Berichterstatters darüber, ob es nicht möglich ist, gewisse Arbeiten bei den großen Bahnhöfen zu verschieben, den Vollausbau hintanzuhalten und sich mit einem Teilausbau zu begnügen, betreffen eine Frage, die schon seit längerer Zeit eine besondere Beachtung bei der Eisenbahnverwaltung gefunden hat. Der Herr Berichterstatter hat namentlich auf den Bahnhof Durlach hingewiesen, der soweit fortgeschritten ist, daß gerade dieser Unterschied zwischen Vollausbau und Teilausbau in die Erscheinung treten konnte. Aber das Gleiche findet auch beim Bahnhofe Karlsruhe statt. Beim Bahnhof Karlsruhe sind für den Vollausbau 7 Bahnsteige vorgesehen; es werden aber zunächst nur 5 Bahnsteige zur Ausführung gelangen, und es wird das in einer sehr in die Augen fallenden Weise in die Erscheinung treten; zwischen den verschiedenen Bahnsteigen und der Güterhalle wird ein großer freier Raum zu bemerken sein, und es werden sich gewiß dann viele fragen, wie die Eisenbahnverwaltung dazu kam, diese Güterhalle soweit zurückzulegen. Sie tut es aber, weil sie auch die Bedürfnisse künftiger Zeiten im Auge behalten muß, weil sie aber zunächst nur diejenigen Arbeiten vorzieht, deren Ausführung sich für die nächste Zeit als ein Bedürfnis erweist.

Es werden ja so vielfach Vorwürfe gegen diese großen opulenten Bahnhöfe im Lande erhoben, namentlich in denjenigen Landesteilen, die zunächst auf eine Bahnverbindung verzichten müssen. Es tritt da sehr oft eine Verwechslung ein zwischen dem Betriebsbahnhof und demjenigen, was nur ein Teil des Bahnhofes ist, dem Aufnahmegebäude. Man sagt, den Städten werden große prunkvolle Bahnhofgebäude erstellt, die sich als Millionengräber erweisen, und für das Land wird nichts getan! Es kann nicht entschieden genug auf diesen Unterschied zwischen Bahnhöfen und Aufnahmegebäuden hingewiesen werden. Das Aufnahmegebäude bildet auch bei unseren neuen Bahnhöfen ganz entschieden nur einen verhältnismäßig kleinen Teil des ganzen Bahnhofs. Auch bezüglich des finanziellen Aufwands beim Bahnhof in Basel wird für das Aufnahmegebäude nur etwa der zwanzigste Teil von dem ganzen Aufwand für die Bahnhofanlagen in Anspruch genommen. Beim Bahnhof in Karlsruhe bildet die für das Aufnahmegebäude in Anforderung gebrachte Summe etwa den 17. Teil

der ganzen Summe, die für die Erstellung der hiesigen Bahnhofsanlage in Anspruch genommen wird. Und diese großen Bahnhofsanlagen, sie erfolgen ja im Interesse des ganzen Landes. Der Zug vom Lande her nach der Stadt wird immer größer und umfangreicher, und infolge davon müssen im Interesse der ländlichen Bezirke die Gleisanlagen auf den großen Bahnhöfen ganz anders ausgestaltet werden, als dies früher notwendig war. Für die Bewältigung des Verkehrs vom Lande in die Stadt ist gerade eine so kostspielige Ausgestaltung erforderlich.

Es ist die Frage gestreift worden, ob man nicht wieder zu dem System des Privatbaues bei Eisenbahnlinien zurückkehren sollte. Ich muß mich denjenigen anschließen, die hier Bedenken erheben.

Bei den vielen Petitionen, die Ihnen wegen des Baues neuer Bahnen zugegangen sind, wurde Ihnen seitens der Großh. Regierung fast ausnahmslos erklärt, daß die Einnahmen, die aus dem Verkehr zu erhoffen sind, nicht einmal die Betriebskosten decken. Es ist deshalb auch kaum denkbar, daß Unternehmer sich finden werden, die den Bau solcher Bahnen übernehmen, und wenn sie sich finden, so werden sie es nur tun gegen die Zuhilfenahme eines sehr erheblichen Zuschusses seitens der Staatsverwaltung, der dann à fond perdu gegeben werden muß. Außerdem gibt ja — und das ist Ihnen ebenfalls bekannt — der Betrieb dieser Privatbahnen, die ganz notwendig auf die Erwirtschaftung einer bescheidenen Rente bedacht sein müssen, auch zu vielen Ausstellungen Veranlassung. Ich glaube daher nicht, daß wir in der Lage sein werden, wieder zu diesem System zurückzukehren.

Was nun speziell den Bahnhof Basel anbelangt, so ist bei der Verhandlung in der Zweiten Kammer schon der Nachweis erbracht worden, daß die hier gegen die Eisenbahnverwaltung erhobenen schweren Vorwürfe jeder Begründung entbehren. Ich freue mich aber, auf eine Anfrage noch entsprechend antworten zu können, die Herr Oberbürgermeister Dr. Wildens heute gestellt hat, und daß ich in der Lage bin, eine Behauptung zurückzuweisen, die in der Presse vor kurzem auftauchte, wonach Bureauarbeiten für den Basler Bahnhof auf der Generaldirektion gefertigt worden sein sollen. Die Behauptung, daß Prof. Moser für Arbeiten, die die Projektierung des Baseler Bahnhofs betreffen, und für die er, wie Ihnen bekannt ist, nach den sog. Hamburger Normen bezahlt wird, Beamte der Generaldirektion in Anspruch nimmt, kann ich nicht entschieden genug zurückweisen. Alle diese Arbeiten werden durch sein Privatbureau vorgenommen, und es sind einzelne seiner Bediensteten ausschließlich mit diesen Arbeiten beschäftigt. Die Folge ist natürlich auch die, daß die nach den Hamburger Normen berechnete Summe von 56 000 M., gar nicht mehr so hoch erscheint, weil der Architekt ja den erheblichsten Teil derselben dazu verwenden muß, um diejenigen seiner Bediensteten zu bezahlen, die diese Projektierungsarbeiten im einzelnen ausführen.

Was nun noch den Heidelberger Bahnhof anbelangt, so bin ich leider nicht in der glücklichen Lage, dem Herrn Oberbürgermeister Dr. Wildens erklären zu können, daß bereits im nächsten Budget für 1912/13 eine Anforderung für das Aufnahmsgebäude wird aufge-

nommen werden können. Ich bitte, sich gegenwärtig zu halten, daß zunächst der neue Güterbahnhof für Heidelberg erstellt werden muß. Dann kann erst der jetzige Güterbahnhof verschwinden. In dem nächsten Budget werden die Anforderungen für Erstellung des neuen Güterbahnhofs und zugleich für die Beseitigung des alten angefordert werden, und dann erst wird man in der Lage sein, zu dem Bau des Aufnahmsgebäudes für den Personenbahnhof zu schreiten, da für die Herstellung der Zugänge zum neuen Personenbahnhof das Gelände benutzt werden muß, welches zurzeit von dem jetzigen Güterbahnhof in Anspruch genommen wird.

Wir befinden uns alle unter dem Druck der gegenwärtigen Finanzlage. Wir wollen aber deshalb die Hoffnung nicht aufgeben, daß wir in nicht zu ferner Zeit mit einem erfreulicherem Bild werden rechnen können. Dann, hoffe ich, wird sowohl die Regierung als die Volksvertretung sich gegenwärtig halten, daß bei jeder Entwicklung vor allem Stetigkeit notwendig ist. Herr Oberbürgermeister Dr. Wildens hat meines Erachtens mit Recht ausgeführt, daß bei der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens nicht genug Stetigkeit gefordert werden kann, wir müssen auch, wenn einmal in Zukunft die Verhältnisse sich erheblich wieder gebessert haben, doch weise Zurückhaltung üben. Wir müssen bei den weiteren Beschlüssen, die dann gefaßt werden, uns immer gegenwärtig halten, daß zumal bei der Eisenbahn Lokomotivführer und Bremser einträchtig zusammenwirken müssen.

Im Schlußwort bemerkt der Berichterstatter

Berichterstatter **Herr Böcklin von Böcklinsau**: Sehr war es zu begrüßen, daß die Großh. Regierung in der Lage war, die Tartarennachricht der „Frankfurter Zeitung“ in so prompter Weise zu widerlegen. Es ist bedauerlich, daß solche alarmierende Gerüchte in einem Blatte vom Ansehen der „Frankfurter Zeitung“ Aufnahme finden konnten. Mit der ruhigen, vornehmen Sachlichkeit, die auch der politische Gegner an ihr achten kann, steht aber in letzter Zeit das Gebaren ihres badischen Korrespondenten in Widerspruch. Es kann dem Weltblatt nur geraten werden, sich nach einer andern Persönlichkeit umzusehen, wenn es an seinem Ansehen hierzulande nicht empfindlich Schaden nehmen will.

Ich brauche auf die einzelnen Posten des Etats nicht mehr einzugehen, da sie im gedruckten Bericht hinreichend erläutert sind, ebensowenig ist dies bei den einzelnen Positionen nötig. Ich kann mir jedoch nicht versagen, bei der Petition über die Bahn Stodach-Fridingen auf die an die beiden Hohen Häuser des Landtages gelangte Denkschrift hinzuweisen, die, wie das sowohl von Seiten der Großh. Regierung wie auch von der Hohen Zweiten Kammer bemerkt wurde, im Inhalt, Ton und Stil durchaus nicht einwandfrei war. Es kann den Petenten nur geraten werden, daß sie, falls sie eine derartige Petition wieder vorlegen, sich von anderer Seite bedienen lassen, wenn sie ihrer anerkannt guten Sache nicht mehr schaden als nützen wollen.

Ihre Budgetkommission beantragt

I. zu genehmigen:

Die Ausgaben im Spezialbudget des Eisenbahnbaues Seite 4 bis 34 mit . . . 65 286 400 M. abzüglich der nachverzeichneten hier abzusetzenden Positionen:

1. § 70 Güterwagen mit	9 437 000 M.
Bewilligt unterm 15. April 1910.	
2. § 18. Beseitigung der Schienenebenen Landstraßenübergänge beim Niederbühlertor in Nastatt, I. Teilforderung mit	50 000 M.
von der Regierung zurückgezogen	9 487 000 M.
Somit restlich	55 779 400 M.

II. Die Einnahmen im Spezialbudget Seite 36 907 480 M.

III. Über die im Bericht zu den §§ 9, 13, 42 und 45 behandelten Petitionen gemäß den dazu gestellten Anträgen zu beschließen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 5, Bericht der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Bitte der Gemeinden Kilsheim, Schweinberg, Steinfurt, Steinbach, Gundheim, Dörlesberg, Nassig, Sonderriet, Mehlfhof, Reicholzheim, Uffigheim und Eiersheim um Fortsetzung der Bahnlinie Wallbüren—Hardheim nach Kilsheim, und die Bitte der Stadt Wertheim um Erbauung einer Bahnlinie Hardheim—Kilsheim—Wertheim, erhält das Wort der Berichterstatter

Stadtrat **Boeckh**: Es handelt sich um zwei Eingaben, die ihrer Erledigung heute entgegenstehen. Eine Eingabe stammt von der Gemeinde Kilsheim und einer Reihe weiterer Gemeinden und hat zum Gegenstand die Fortsetzung der Bahnlinie Wallbüren—Hardheim nach Kilsheim, die andere ist eine Eingabe der Stadt Wertheim um Erbauung einer Bahnlinie von Hardheim nach Kilsheim, und weiter von Kilsheim nach Wertheim.

Der Gegenstand der beiden Eingaben war schon im vorigen Landtag Gegenstand der Beratung und Beschlussfassung in beiden Häusern des Landtages. Damals war es eine Eingabe sämtlicher beteiligten Gemeinden mit einem Primär- und einem Eventualantrag. Der Primärantrag ging dahin, daß eine Bahnlinie gebaut würde von Hardheim über Kilsheim nach Wertheim in einer Länge von 32 km, und eventuell, wenn diese ganze Linie nicht bewilligt werden sollte, mindestens eine Linie von Hardheim nach Kilsheim, eine Linie, die wohl eine Länge von 10 oder 14 km haben würde. Über diese damals gemeinsam gestellte Petition hat sich feinerzeit die Großh. Regierung geäußert; sie hat damals gesagt, daß die nur im allgemeinen geschilderten wirtschaftlichen Verhältnisse nicht zwingend seien, eine Bahn zu erstellen, und sie hat damals auf Grund einer Veranschlagung die Anlagekosten dieser gesamten Bahn auf 7 Millionen angegeben und zugleich den eventuellen Betriebsverlust berechnet auf 368 000 M.

In beiden Häusern des Landtags hat diese Petition eine verschiedene Beurteilung gefunden. Es hat die Zweite

Kammer das Bedürfnis nach einer solchen Bahn anerkannt, hat aber gleichzeitig bemerkt, daß das vorhandene Material nicht genüge, um ein abschließendes Urteil über die Sache zu gewinnen, sie war aber der Meinung, daß die Vorlage genauer Kosten- und Ertragsberechnungen wünschenswert sei und hat dann am Schluß dieser Erörterungen die Petition der Großh. Regierung empfehlend überwiesen.

Bei der Beratung in diesem hohen Hause am 8. August 1908 hat man auf Grund des Inhalts der Petition und auf Grund der Erklärungen der Großh. Regierung von Seiten der Kommission den Antrag gestellt, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen, und es ist auch dieser Antrag einstimmig angenommen worden.

Heute nun wenden sich die Beteiligten wieder an die beiden Häuser des Landtages, und zwar waren es zunächst die Gemeinden Kilsheim und die übrigen Gemeinden mit Ausnahme der Stadt Wertheim, welche eine besondere Eingabe einreichte. Sie erklären dort, daß in den Gemeinden, wie sie sich ausdrücken, „eine große Unzufriedenheit und die allgrößte Erbitterung“ über die Art der Erledigung der früheren Petition herrsche, und daß sie nunmehr den dort eventuell gestellten Antrag auf Erstellung der Bahnlinie Hardheim—Kilsheim ihrerseits stellten.

Eine nähere Begründung zu diesem Antrag geben sie, abgesehen von den Gründen, die früher schon vorgetragen wurden, nur in einer Richtung, sie sagen nämlich, daß am 27. Februar d. J. in Kilsheim die Gründung eines landwirtschaftlichen Lagerhauses vollzogen worden sei, welches die Aussicht eröffne, daß ein erheblicher Verkehr durch den Betrieb dieses Lagerhauses sich entwickeln werde, und sie erklären dabei, dieser Beschluß hätte nur gefaßt werden können — wie sie sich ausdrücken — „im Hinblick auf die festeste Zuversicht, daß der gerechten Forderung um Erstellung bzw. Fortführung der Eisenbahn von Hardheim bis Kilsheim der Verwirklichung in aller kürzester Zeit entgegengekehrt werden kann“. Am Schluß ihrer Eingabe sagen sie weiter, daß sie der Ansicht seien, daß, wenn ihre Wünsche nicht erfüllt würden, ein weiterer Rückgang der 22 Orte mit 15 000 Einwohnern und eine weitere Zunahme der Landflucht zu erwarten sei.

Die später eingelaufene Eingabe der Stadt Wertheim wendet sich zunächst gegen die Eingabe der anderen Gemeinden insofern, als sie sagt, es sei nicht richtig, wenn man aus dieser Eingabe den Schluß ziehen wolle, daß die beteiligten Gemeinden eventuell auch mit der alleinigen Herstellung der Teillinie Hardheim—Kilsheim zufrieden sein würden; das sei nicht der Fall, und die Stadt Wertheim müsse ihrerseits ihren früheren Antrag wiederholen. Wertheim macht darauf aufmerksam, daß technische Schwierigkeiten nicht vorlägen; es handle sich nur zwischen Deden- und Bestenheid — eine Strecke von 8 km — um einen bemerkbaren Höhenunterschied und dieser betrage auch nur 180 m. Die Stadt Wertheim sagt, bei der gegenwärtigen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse sei zu befürchten, daß der Verkehr aus dem badischen Gebiet nach den bayerischen Grenzstädten zum Nachteil der badischen Grenzstädte abgelenkt werde.

Die Großh. Regierung hat nun eine ausführliche Erklärung zu dieser Eingabe abgegeben, welche abgedruckt ist als Anlage des gedruckten Berichts und auf die ich hiermit verweisen kann. Sie bemerkt in technischer Beziehung folgendes: Daß die Linie Hardheim—Kilsheim je nach der Route, die man wählt, einen Bauaufwand von 3 300 000 M. erfordere bzw. 2 100 000 M. und daß in beiden Fällen der Geländeerwerb 180 000 M. oder

260 000 M. erforderlich würde. Sie berechnet ferner die Gesamtkosten der ganzen Linie auf 7 800 000 M. und den Geländeerwerb dieser Linien auf 530 000 M. Was nun diese Angaben betrifft, so wird man wohl die Baukosten annähernd als richtig ansehen müssen; was aber die Geländekosten betrifft, so wird man der Berechnung nicht vollständiges Vertrauen schenken können. Man wird ja in dieser Beziehung sehr häufig enttäuscht und sieht sich einem größeren Aufwand gegenüber als man vorgeesehen hatte.

Was sodann das zu erwartende Betriebsergebnis betrifft, so berechnet die Großh. Regierung für die Teillinie einen jährlichen Betriebsverlust von 106 000 M. und für die ganze Linie einen jährlichen Betriebsverlust von 368 000 M.; in dieser Richtung sind aber die Unterlagen keine vollständig sicheren. Die Großh. Regierung geht einmal von den Ausgaben aus, die mit dem Betrieb verbunden sind; hier wird die Berechnung ungefähr stimmen. Andererseits berechnet sie die Einnahmen, die zu erwarten sind und hier ist Ihre Kommission der Ansicht, daß ein Irrtum insofern vorliegt, als man nicht die gegenwärtig vorhandenen Verhältnisse allein in Berechnung ziehen kann. Die Beteiligten Gemeinden erwarten ja — und wie wir glauben annehmen zu können mit Recht —, daß durch Einführung einer Bahnverbindung die Verkehrsverhältnisse wesentlich verbessert werden würden, und daß dann eine höhere Einnahme für die Bahn zu erwarten sei, als nach dem gegenwärtigen Stand. Also wir sind der Ansicht, daß wohl in dieser Beziehung die Berechnung der Generaldirektion nicht vollständig richtig sein wird, und daß das Ergebnis ein besseres sein wird, als es hier angegeben ist. Ob freilich hierdurch eine annähernde oder vollständige Ausgleichung des Defizits, daß berechnet ist, zu erwarten sein wird, das vorauszusagen, wird man nicht in der Lage sein. Wenn nun allerdings feststeht, daß ein wirkliches Bedürfnis der betreffenden Gemeinden vorliegt, daß sie wirklich einer Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage bedürfen, die nur durch die Gewährung einer Bahn erwartet werden kann, so steht auf der anderen Seite fest, daß es sich um eine Ausgabe von etwa 3 Millionen handelt, bei Herstellung der ganzen Linie um eine Ausgabe von beinahe 8 Millionen, und aus diesen beiden sich ergänzenden Erwägungen hat die Kommission den Schluß gezogen, daß sie Ihnen einerseits nicht Übergang zur Tagesordnung empfehlen will, andererseits aber auch nicht in der Lage ist, die Eingabe der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen. Sie stellt deshalb den Antrag, es wolle die Eingabe der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme mitgeteilt werden.

Beheimert Dr. Hübsch: Ich möchte meiner Freude Ausdruck geben, daß Ihre Kommission dem dringlichen Wunsche der Gemeinde Wertheim nach Durchführung der Linie Walldürn—Hardsheim bis zum Maintal gegenüber heute eine freundlichere Stellung eingenommen hat, als dies vor zwei Jahren der Fall gewesen ist. Ich habe mir vor zwei Jahren im Hohen Hause hier schon erlaubt, darauf hinzuweisen, daß es bei diesem Wunsche sich nicht sowohl um eine Förderung und Mehrung der wirtschaftlichen Wohlfahrt handelt, als vielmehr um einen wirtschaftlichen Existenzkampf, in dem eine strebende Bevölkerung unterliegen wird und unterliegen muß, insbesondere gegenüber der Konkurrenz der aufblühenden bayerischen Mainstädte, wenn ihr nicht nur der Wunsch nach Erstellung der Bahnlinie, die sie erstrebt, verjagt wird, sondern wenn auch noch durch die Erstellung einer badischen Konkurrenzlinie die Gefahr geschaffen wird, daß der Verkehr der badischen Höhenorte zwischen Main

und Tauber, der sich naturgemäß nach dem Verkehrsmittelpunkt am Main hinzieht, durch die Konkurrenzlinie abgeleitet wird. Und dies geschieht in einem Zeitpunkt, in dem nach Ansicht der Petenten infolge der Einführung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main, infolge der in Aussicht genommenen Kanalisierung des unteren Mains und infolge der Ausführung der Linie Miltenberg—Wertheim begründete Hoffnung besteht, daß ihre Stadt sich zu einem Stapelplatz und Umschlagplatz für das ganze badische Hinterland, besonders, was den Kohlentransport anbelangt, entwickeln und ihre frühere Blüte wieder erlangen könne. Es muß entmutigend und lähmend auf die Arbeitskraft und Arbeitsfreudigkeit einer Bevölkerung wirken, die sicherlich in unbeschreiblicher Weise die Staatshilfe noch nie in Anspruch genommen hat und die, wie ich vor zwei Jahren auch schon darzulegen mir gestattete, durch Jahrzehnte hindurch die stetig wiederkehrenden Hochwasserschäden und Hochwasserfluten als eine selbstverständliche Last willig getragen hat und noch trägt, wenn den Wünschen einer solchen Bevölkerung gegenüber stets das unerbittliche non possumus der Finanzlage entgegengehalten wird, währenddem der Staat anderen Landesteilen gegenüber, denen wir ja von Herzen auch alles Gute gönnen, stets eine opferwillige Hand hat. Ich möchte in der Beziehung darauf hinweisen, daß im vorigen Landtage 5 Linien genehmigt worden sind: Unteruhldingen—Meersburg, Stockach—Fridingen, Singen—Weuren, Offenburg—Kork, Tauberbischofsheim—Königsheim und daß dabei die Kommission dieses Hohen Hauses vor zwei Jahren erklärt hat, daß von diesen Linien ein jährlicher Gesamtverlust zu Lasten des allgemeinen Staatshaushalts von 481 700 M. zu erwarten steht. Von diesem Gesamtverlust fällt auf die Linie Königsheim—Tauberbischofsheim, die im diesmaligen Budget Aufnahme gefunden hat und nun in Ausbau kommen soll, ein reiner Betriebsverlust von 12 000 M. — hierbei ist von einer Zinsberechnung der Anlagekapitalien natürlich nicht die Rede — ein Ausfall von 12 000 M. auf eine Linie von 6 Kilometern, die zwei Ortschaften: Königsheim und Tauberbischofsheim miteinander verbindet, die fast in der gleichen Zeit auf bequemere Landstraße miteinander verkehren können, wie mit der Eisenbahn. Umso mehr hat es nunmehr wohl die Petenten mit Freude und Genugtuung erfüllen müssen, daß Ihre Kommission in dem vorliegenden Bericht zum Ausdruck gebracht hat, daß es sich nicht sowohl um die Frage handelt, ob nach dem gegenwärtigen Stand der wirtschaftlichen Verhältnisse eine Rentabilität zu erwarten sei, sondern darum, ob durch die Erstellung einer Bahnverbindung nicht einer drohenden Entvölkerung vorgebeugt und die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage des betreffenden Landesteils herbeigeführt werden könne, die einerseits den Wohlstand ihrer Bewohner wesentlich hebt, andererseits aber auch dadurch zu einer besseren Gestaltung der Betriebsergebnisse führen wird. Es wird die Petenten mit Genugtuung erfüllen, daß Ihre Kommission erklärt hat, daß sie ein gewichtiges Interesse des in Betracht kommenden Landesteils um Erstellung einer Bahnverbindung anerkennen müsse.

Es soll nun nicht verkannt werden, und wird wohl von den Petenten auch nicht verkannt, daß das von ihnen neuerdings in Vorschlag gebrachte Projekt einer Fortführung der Linie von Hardsheim nach Kilsheim nach dem Maintal einen sehr großen Kostenaufwand in Anspruch nehmen wird. Es ist in der Mitteilung der Großh. Regierung darauf hingewiesen, daß voranschlagsmäßig ein derartiges Projekt 7,8 Millionen kosten und der Betriebs-

ausfall auf 56 000 M. sich berechnen würde. Es soll nicht verkannt werden, daß ein solcher Aufwand als ein ernstes und schwerwiegendes Hindernis den Wünschen der Petenten entgegensteht. Es wird aber auch anerkannt werden müssen, daß es sich nur um einen vorläufigen Kostenschlag handelt, und daß auch die Einschätzung der Betriebseinnahmen zunächst nur als eine vorläufige angesehen werden kann. Es ist zu beachten, daß diese Linie, die neuerdings in Vorschlag gebracht worden ist, durch den Verkehrsbereich des überwiegend größten Teils der an der Bahn interessierten Orten führen würde und daß deshalb es wohl wünschenswert wäre, wenn die Großh. Regierung ihr besonderes Augenmerk diesem Projekte schenken würde. Die Großh. Regierung hat nun ihrerseits einen gangbareren Weg angedeutet, auf welchem dem Wunsche der Stadt Wertheim und der mit ihr verbundenen anderen Gemeinden entsprochen werden könnte, indem sie darauf hinweist, daß dies auf dem viel billigeren Wege der Fortführung der Linie Hardheim—Külsheim nach Reicholzheim geschehen könne, wo nur von einem Kostenaufwand von 3½ Millionen die Rede sein würde. Und es würde ja sicher dem Wunsche der Gemeinde Wertheim auch entgegengekommen, wenn die Ausführung eines derartigen Objekts in ernste Erwägung gezogen werden wollte. Darüber kann kein Zweifel bestehen, daß mit Ausführung einer Stichbahn von Hardheim nach Külsheim, wie solche im andern Hohen Hause befürwortet ist, niemand befriedigt werden kann. Die Wertheimer selbstverständlich nicht, weil sie die vollständige Verbindung nicht erhielten, aber auch die Stadt Külsheim nicht, denn ihre Verkehrsbeziehungen, besonders ihr Viehhandel, weisen nach Wertheim und nicht nach Hardheim. Es hat dies die Großh. Regierung in den Bemerkungen, die sie bezüglich der wirtschaftlichen Rentabilität dieser Bahnlinie gemacht hat, auch anerkannt. Es wird also unter allen Umständen, wenn die Linie Hardheim—Külsheim zur Ausführung kommen sollte, an eine Fortführung nach Wertheim gedacht werden müssen.

Nach allem dem möchte ich mir gestatten, an die Großh. Regierung die dringliche Bitte zu richten, in dem Antrage der Kommission, der die Petition der Gemeinde Wertheim der Regierung zur Kenntnisnahme überweist, nicht nur die kühnen Worte „zur Kenntnisnahme“ lesen zu wollen, sondern ihr Augenmerk auch auf die wärmere Begründung und Würdigung dieses Antrages lenken und nach befriedigender Lösung einer Frage suchen zu wollen, die für einen ganzen Landesteil eine Lebensfrage ist.

Bürgermeister Bierneisel: Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß für jene Gegend eine wirtschaftliche Notwendigkeit vorliegt zum Bau einer Bahn. Ich möchte das noch an einem Beispiel erläutern. Es wurde des öfteren davon gesprochen, namentlich in der Landwirtschaftskammer, daß die Getreidepreise und sonstigen Preise landwirtschaftlicher Produkte gerade in jener Gegend zwischen Hardheim und Külsheim wesentlich niedriger sind, als wie in anderen Landesteilen und daß man bei einer Bahnlinie, die an und für sich nicht rentabel ist, auch darauf ein Augenmerk lenken müsse, daß die Verhältnisse jener Gegend steuerlich und wirtschaftlich gebessert würden. Ein anderes Moment, das in die Augen springend ist, ist die Erhöhung der Schlachtviehpreise. Es hat im vorigen Jahre die Landwirtschaftskammer Untersuchungen anstellen lassen im ganzen Lande, wie die Schlachtviehpreise bezw. die Lebendgewichtspreise für Rälber und Schweine sich stellen, und dabei hat sich gezeigt, daß

im Kreise Mosbach die Preise um 6—7 Pf. pro Pfund Lebendgewicht niedriger sind als wie in anderen Landesteilen, und es hat sich die Frage aufgeworfen, warum gerade in diesem Gebiet die Preise niedriger sind als wie sonstwo, und wir kamen zu dem Schluß, daß nur das Fehlen einer entsprechenden Bahnverbindung diese niedrigen Fleischpreise verursachen könne und zwar deswegen, weil durch das Fehlen einer Bahn der Bagentransport, das Fuhrwerk, in Betracht kommen muß für eine größere Strecke bis zur Bahn und dadurch große Ausgaben notwendig sind. Wenn man in Betracht zieht, daß etwa nur die Hälfte dieses Preises der Landwirtschaft zugute käme bei Vorhandensein einer Bahn, so darf man wohl annehmen, daß für ein Tier 5—6 M. mehr bezahlt werden könnte. Wenn dieser Betrag der landwirtschafttreibenden Bevölkerung zukommen könnte, so würde jedenfalls die Steuerkraft jener Gegend bedeutend gebessert werden. Ich möchte aber auch dabei noch auf etwas anderes hinweisen. Wir haben in diesem Hohen Hause noch weitere Bahnwünsche behandelt, die Petition um Erbauung einer Bahn von Strümpfelbrunn nach Hardheim. Hier haben wir zwei Projekte, und wir wissen, daß auch noch eine andere Linienführung nach Tauberbischofsheim gewünscht wird. Es sind das Projekte, die unklar sind, die keine feste Linienführung vorgesehen haben, und da möchte ich der Großh. Regierung ans Herz legen, sie möge sich mit diesen Fragen ernstlich befassen und gerade jetzt, wo an die Erbauung nicht gedacht werden kann, sich ein vollständiges Bild darüber machen, welche Linie an und für sich die richtige und baumwürdige sein würde. Daß etwas für jene Gegend geschehen muß, darüber sind wir uns alle einig, und zwar ist die Erbauung einer Bahn in jener Gegend umso dringender notwendig, weil es an dem Straßenbau in jener Gegend vielfach fehlt. Der Kreis Mosbach hat jetzt die höchste Umlage von allen Kreisen des Landes, etwa 4 Pf., und hat trotz dieser Umlage eine bedeutende Schuld auf sich nehmen müssen für Straßenbauten und ist soweit gekommen, daß er für die nächsten 10 Jahre keine neuen Straßen erbauen kann, eben weil ihm die Mittel fehlen. Er hat sich an die Großh. Regierung gewandt um größere Zuschüsse für Straßenbauten. Es war aber auch nicht möglich, dafür etwas zu erhalten, und so sollte die Großh. Regierung diesem Bahnbau näher treten.

Ich möchte auch noch auf etwas anderes hinweisen, nämlich darauf, daß in jener Gegend noch weitere Bahnwünsche bestehen und möchte auch darauf hinweisen, wie vielleicht Bahnwünsche, die nicht vollständig gerechtfertigt sind, begegnet werden kann. Es besteht das Bestreben, eine Bahn zu erhalten von Wertheim nach Würzburg, und gerade diesem Wunsche entspringt auch die vorliegende Petition. Die Gegend will eine Verbindung haben zu dem nächstgelegenen größeren Verkehrsmittelpunkt. Es war die Absicht, von Bayern diese Linie an der bairischen Grenze entlang zu führen und sie in Reichenberg einmünden zu lassen. Wenn diese Linienführung von der bayerischen Regierung gewählt würde, würde ein Teil des bairischen Landes, gerade jener Teil, der an der Grenze liegt, eine Bahnverbindung haben, und es würde der Gedanke, der noch in jener Gegend herrscht, eine Bahnverbindung von Tauberbischofsheim nach Würzburg über Grobrinberfeld zu erhalten, auf diese Weise ausgeschaltet werden. Wenn jene Bahnlinie von Wertheim nach Würzburg aber unterhalb Würzburg etwa bei Weitzhöchheim einmünden würde, wie ein anderes Projekt vorsieht, dann würde in Zukunft diese beiden Häuser immer die Frage

beschäftigen, ob eine Linie von Laubersbischofsheim nach Würzburg nicht auch noch gebaut werden solle.

Ich wollte das hier anführen, um der Großh. Regierung nahe zu legen, die Frage zu prüfen, ob nicht unsere Landesregierung sich mit der bayerischen Regierung in Verbindung setzen sollte, um eine Linienführung zu wählen, die es uns benimmt, eine Bahn, für die wahrscheinlich Zuschüsse gewährt werden müssen, zu bauen, und andererseits doch die Bevölkerung einer Bahnlinie nahe zu bringen, so daß sie ihre Produkte besser verwerten kann.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 6a, Bericht über die Petition der Sparfassenrechner, die Abänderung des Fürsorgegesetzes betreffend, erhält das Wort der

Berichterstatter Bürgermeister **Viernsichl**: Der Vorstand des badischen Sparfassenrechner-Vereins wünscht in seiner Eingabe Abänderung der Bestimmungen des § 13 des Fürsorgegesetzes für Gemeinde- und Körperschaftsbeamte.

Der Vorstand führt dazu aus: Durch das Fürsorgegesetz sollte zunächst eine, je nach den Erfahrungen später zu erweiternde, aus- oder umzugefaltende Grundlage eines Versorgungsinstitutes für Gemeinde- und Körperschaftsbeamte geschaffen werden.

Das Gutachten des Mathematikers der Allgemeinen Versorgungsanstalt ist unrichtig. Es ist zu vorsichtig aufgestellt. Es läßt unberücksichtigt, daß jederzeit leistungsfähige Versicherungsträger wie Gemeinden, Sparfassen und Körperschaften vorhanden sind. Bei der Darstellung sind nur die Kapitalien, wie Eintrittsgeld, Verbandsumlage, Mitgliederbeiträge und Staatszuschuß aufgeführt, während die beträchtlichen Zinsen hieraus unberücksichtigt bleiben.

Die Rechenergebnisse der Abteilung B weichen wesentlich von der Wahrscheinlichkeitsberechnung ab. Für die Übergangszeit ist ein Einnahmefuß von 16,73 Proz. und ein Ausgabefuß von 16,75 Proz. des Einkommensanschlages angenommen. Es betragen aber in Wirklichkeit die Einnahme von 1898—1908 12,5 Proz. bis 18,4 Proz., die Ausgabe nur 1—4 Proz. Dementsprechend hat sich ein enormes Anwachsen des Reservefonds ergeben, das im Gutachten nicht vorgesehen war.

Bei Änderung des Gesetzes im Jahre 1906 wurde durch die Großh. Regierung ein neues Gutachten eingeholt.

Dieses erscheint den Petenten noch vorsichtiger zu sein, da es nach Berücksichtigung einiger berechtigter Wünsche zu einer Verbandsumlage in Abteilung A von 11,5 Proz. und B bis 24 Proz. des Matrifularanschlages kommt.

Die Bittsteller glauben sich auch dadurch benachteiligt, daß das Gesetz von 1906 die Neuerrichtung des Einkommensanschlages nur alle drei Jahre vorsieht, während nach dem alten Gesetz die Feststellung jährlich stattfand.

Es erscheint ihnen ungerechtfertigt, daß die jetzige Generation einen Reservefonds schaffen soll, der es schon der nächsten Generation ermöglicht, ohne erhebliche Beitragsleistung die vollen Bezüge zu erhalten. Das Ver-

mögen der Kasse ist in dem Zeitraum von zehn Jahren 1898—1908 von 367 241 M. auf 2 136 739 M. gestiegen. Es wird deshalb Änderung nach dem württembergischen System (Umlageverfahren) gewünscht. Württemberg gewährt nach 10 Jahren 40 Proz. der pensionsberechtigten Bezüge als Ruhegehalt. Die Steigerung beträgt jährlich $1\frac{3}{4}$ Proz. bis zum Betrage von 2400 M., von da ab $1\frac{1}{2}$ Proz. bis zum Höchstbetrage des Ruhegehaltes von 6000 Mark.

Unser Gesetz bietet nach zehn Jahren 30 Proz. als Ruhegehalt. Derselbe steigt jährlich um 1,25 Proz. bis zum Höchstbetrage von 5000 M. eventuell 70 Proz. des Einkommensanschlages.

Die Umlage beträgt in Württemberg 2 Proz., bei uns in Baden in Abteilung A insgesamt $6\frac{1}{2}$ Proz. und in B 13 Proz. Das Eintrittsgeld ist in Württemberg allerdings höher.

Die Petenten wünschen daher, es möge an Stelle des Kapitaldeckungsverfahrens, richtiger Prämiendeckungsverfahrens, das Umlagesystem gesetzt werden.

Es wird daher angeregt, den § 13 des Fürsorgegesetzes in nachstehender Weise abzuändern.

1. Der Ruhegehalt soll bei 10 Dienstjahren 35 Proz. des zuletzt festgesetzten Dienststeuereinkommens betragen.
2. Der Ruhegehalt soll von 10 Dienstjahren an für jedes weitere Dienstjahr um $1\frac{1}{2}$ Proz. bis zum Höchstbetrage von 75 Proz. steigen, darf jedoch den zuletzt maßgebenden Einkommensanschlag nicht übersteigen.
3. Wenn sich das dienstliche Einkommen eines Beamten ohne eigenes Verschulden während seiner Dienstzeit vermindert hat, so ist auf seinen Antrag der Berechnung des Ruhegehaltes anstatt des zuletzt festgestellten Einkommensanschlages der Durchschnittsbetrag sämtlicher für die einzelnen Jahre der arbeitsfähigen Dienstzeit festgestellten Einkommensanschlages zugrunde zu legen.
4. Diese Berechnung soll auch für die Witwen- und Waisengelder gelten.

Zur Begründung wird noch weiter angeführt, daß die derzeitige Versorgung eine ungenügende sei, und daß bei Staats-, Reichs- und andern Beamten Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung ebenfalls nach dem zuletzt bezogenen Gehalte und nicht nach zehnjährigem Durchschnitt berechnet werden. Da an die Gemeindebeamte ähnliche Anforderungen in bezug auf ihre Leistungen gestellt werden wie in der Staatsverwaltung, so dürfte auch die Ruhegehaltsfrage auf entsprechender Grundlage basieren sein.

Die Großh. Regierung führt aus, daß beim Aufbau einer Rentenversicherung, wie die der Fürsorgekasse, die entscheidende Frage die sei, wie man die Deckung der durch die auftretenden Versicherungsfälle zur Zahlung kommenden Rentenschäden suchen will.

Es werden im allgemeinen drei Systeme angewendet, die auch bereits von den Petenten erwähnt wurden, das Umlageverfahren, die Kapitaldeckung und das Prämiendeckungsverfahren.

Das Umlageverfahren besteht darin, daß die am Jahresluß vorhandenen Fälle auf die Umlageleistenden

umgelegt werden. Dieses System hat den Nachteil, daß die Umlage unverhältnismäßig steigt, wenn die Zahl der Umlageleistenden kleiner wird. Da außerdem von der Bildung eines Reservefonds Umgang genommen wird, so ist die Möglichkeit denkbar, daß eine Zeit kommen kann, in der die nötigen Deckungsmittel fehlen. Es ist zwar das einfachste aber auch unsicherste Verfahren.

Beim Kapitaldeckungsverfahren wird für jeden der im Laufe eines Jahres neu eintretenden Versicherungsfälle der Barwert jeder einzelnen Belastung durch sämtliche künftig aus dem Falle noch zu zahlenden Renten berechnet und die gesamte Belastungssumme auf die Beitragleistenden umgelegt. Es ist hier auch eine Steigerung der Umlage im Laufe der Jahre zu erwarten, die jedoch nicht allzugroß wird, weil sie nur durch die Steigerung der Pensionenfälle mit wachsendem Alter zum Ausdruck kommt.

Das vollkommenste Verfahren ist das Prämiendeckungsverfahren. Während sich die beiden ersten Systeme nicht um die künftig zu erwartenden neuen Schadenfälle kümmern, sondern sich lediglich von den Ereignissen der einzelnen Jahre abhängig gemacht haben, will das Prämiendeckungsverfahren auch für die Zukunft Vorprognose treffen, indem es in die wahrscheinlichen Ergebnisse derselben mit Hilfe der Statistik eindringt und auf die gefundenen Ergebnisse eine durchschnittliche und im Laufe der Versicherung gleichbleibende Prämie konstruiert, die für sämtliche künftige Zahlungsverbindlichkeiten Deckung bietet. Die Prämie ist anfangs höher als die Umlage, also höher als der einseitige Bedarf. Dieses Mehr der Prämie bildet die Prämienreserve, die dazu dient, später, wenn die Umlage die Prämie übersteigt, das weniger an Prämie wieder auszugleichen. Die Grundlagen zu diesem System können nur durch genaue, gewissenhafte Berechnungen schwieriger Art gewonnen werden. Die Gutachten der Karlsruher Lebensversicherung sind auf sachgemäße, einwandfreie Voraussetzungen aufgebaut worden. Der gewählte Zinsfuß mit 3½ Prozent ist der Sachlage angemessen. Zurzeit werden allerdings 4,147 Prozent erzielt, doch ist es sehr fraglich, ob dieser günstige Stand längere Zeit aufrecht erhalten bleiben kann.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß bei einem ungünstigeren Geldstande eine Reduktion des Zinsgenusses eintritt.

In Anbetracht der derzeitigen guten Aussichten hat das Großh. Ministerium genehmigt, daß versuchsweise vom Verwaltungsrat der Fürsorgekasse die Verbandsumlage in Abt. A von 3½ Proz. auf 3 Proz. und in Abt. B von 9 auf 8 Proz. ermäßigt werde. Einschneidende Änderungen erscheinen zurzeit bei dem gewählten System untunlich.

Der Hinweis auf die württembergischen Verhältnisse sei nicht angängig. Diese Kasse besteht erst etwa 15 Jahre. Sie ist noch in dem für das Umlageverfahren günstigen Stadium. Es erscheint daher nicht ausgeschlossen, daß sie im Laufe der Zeit ähnliche ungünstige Erfahrungen macht, wie solche bei Kassen, die auf dem Umlageverfahren aufgebaut sind, schon eintraten. Es wird in dem der Regierungserklärung angegeschlossenen Gutachten daran erinnert, daß die im Jahre 1865 gegründete Sterbekasse des badischen Ratsschreibervereins sich infolge der immer größer werdenden Umlage nach 26 Jahren wieder auflöste.

Die Auffassung der Petenten, daß nach dem badischen Verfahren der jetzigen Generation die Lasten für künftige Geschlechter aufgebürdet werden, ist unrichtig. Beim Prämienverfahren zahlt jede Generation ein, was an sie ausgezahlt werden muß, beim Umlageverfahren dagegen lebt die Gegenwart auf Kosten der Zukunft.

Die Annahme, der Reservefonds sei überschüssig, ist ebenfalls unzutreffend. Die Reserve ist vielmehr ein Schuldposten der Kasse, der in seiner rechnerisch festgestellten Höhe vorhanden sein muß, wenn die Kasse kein Defizit aufweisen soll.

Um ein richtiges Bild der Verbandsumlage (§ 49) zu bekommen, kann man nicht nur die reinen Kasseneinnahmen und Ausgaben einander gegenüber stellen, wie es die Petenten getan zu haben scheinen, sondern man muß den Einnahmen das Vermögen auf Ende des Vorjahres zuzählen und den Ausgaben die auf Ende des Betriebsjahres erforderliche Prämienreserve für sämtliche Versicherungen.

Das gelegentlich des Abänderungsgesetzes von 1906 erhobene neue Gutachten der Karlsruher Versorgungsanstalt beruht auf genauer rechnerischer Grundlage, die bereits die im Gesetzentwurf vorgesehenen Verbesserungen berücksichtigt.

Es wurde bei Beratung des Gesetzes bereits darauf hingewiesen, daß eine Umlageerhöhung durch die beabsichtigten Abänderungen nötig fallen werde.

Durch diese Umgestaltung des Gesetzes im Jahre 1906 sind der Fürsorgekasse rund 600 Mitglieder neu zugezogen, denen zum größten Teil frühere vorgelegte Dienstjahre angerechnet wurden, so daß durch diesen Zugang eine ungünstige Einwirkung auf die Kasse möglich ist.

Die Großh. Regierung glaubt einer Abänderung des § 13 des Gesetzes in gewünschter Weise zurzeit nicht zustimmen zu können, weil eben das durch die Novelle vom 3. September 1906 umgestaltete Fürsorgegesetz in seinen Wirkungen noch nicht in ausreichendem Maße übersehen werden kann.

Ein neues technisches Gutachten sollte auch dann erst erhoben werden, wenn angenommen werden kann, daß die Wirkungen der Novelle wenigstens ungefähr übersehen werden können, und die durch die Erweiterung des Kreises der Teilnehmer unregelmäßige Alterszusammensetzung des Mitgliederstandes eine natürlichere geworden ist.

Außerdem erscheint es zweckmäßig, die endgültige Neugestaltung der Reichsversicherungsgegesetzgebung abzuwarten, die wohl auf das badische Gesetz ihre Rückwirkung äußern wird.

Aus dem Dargelegten geht hervor, daß das System das der badischen Fürsorgekasse zugrunde gelegt ist, das Beste sein wird. Es bietet den Kassenmitgliedern die größten Garantien für den sicheren Bestand der Kasse, und es darf dafür wohl das Mehr an Leistungen in Kauf genommen werden.

Die Gründe, aus welchen die Großh. Regierung eine Änderung des Gesetzes jetzt nicht wünscht, verdienen ihre volle Beachtung.

Die Wünsche der Petenten erscheinen zwar, wenn auch die denselben zugrunde gelegten Voraussetzungen, bezüg-

lich der aufgestellten Berechnungen, nicht ganz zutreffen, an u. für sich gerechtfertigt. Dieselben dürften jedoch erst verwirklicht werden können, wenn sich die Folgen der Novelle des Fürsorgegesetzes vom 3. September 1906 besser übersehen lassen.

Ihre Kommission kommt daher zu dem Antrage:

Das Hohe Haus wolle die Petition des Vereins der badischen Sparkassenrechner der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 6b) Petition des Gastwirts Fritz Kimmelin in Karlsruhe um Rechtschutz, erhält das Wort der Berichterstatter.

Kommerzienrat Meier: Die Petition, über welche ich dem Hohen Hause zu berichten die Ehre habe, ist vom Gastwirt Fritz Kimmelin in Karlsruhe eingereicht. Derselbe hat sich mit einem Bittgesuch um Rechtschutz an das Hohe Haus gewendet. Er glaubt, daß ihm durch die Großh. Staatsverwaltungsbehörde (Ministerium des Innern) eine schwere Rechtsverletzung und eine große Vermögensschädigung zugefügt worden sei und sucht diese Behauptung in folgendem zu begründen:

In dem Hause Kaiserstraße 75 werde seit 1835 die Realwirtschaft zum silbernen Anker betrieben. Wegen Baufälleigkeit sei das Haus Kaiserstraße 75 und das nebenstehende Haus Kaiserstraße 73, beide dem Vorbesitzer zeit gehörend, im Jahre 1894 abgebrochen worden.

Zeit habe das Gasthaus an derselben Stelle wieder aufbauen wollen, aber die eingereichten Baugesuche seien zweimal abgewiesen worden. Der Gesuchsteller sei dann vom Bezirksamt aufgefordert worden, den Wirtschaftsbau auf sein nebenliegendes Grundstück Kaiserstraße 73 auszu dehnen. Das dieser antlichen Aufforderung entsprechende Baugesuch sei genehmigt worden. Es stehe fest, daß die Ausdehnung der Wirtschaft zunächst nicht vom Vorbesitzer beabsichtigt gewesen, vielmehr nur auf amtliche Veranlassung hin erfolgt sei. Es stehe außerdem aber auch fest, daß durch die teilweise Mitbenützung der Grundfläche des Hauses Kaiserstraße 73 keine Vergrößerung, sondern eine Verminderung der dem Wirtschaftsbetrieb dienenden Bodenfläche eingetreten sei. Die Realwirtschaft sei dann unter wiederholter Genehmigung der Behörde von verschiedenen Wirten unbehindert betrieben worden. Im Jahre 1904 habe er und seine Ehefrau die Wirtschaft erworben und am 27. Dezember 1904 die bezirksamtliche Genehmigung zum Betriebe der Realwirtschaft zum silbernen Anker erhalten.

Erst im Jahre 1908, also nach 13jährigem Betrieb, sei von der Sportelvisitation die Rechtsgültigkeit der Realwirtschaft angezweifelt worden und das Bezirksamt Karlsruhe habe sich diesem Zweifel angeschlossen. Der Bezirksrat Karlsruhe habe aber einstimmig gegen die Stimme des Vorsitzenden die Rechtsbeständigkeit der Realwirtschaft bejaht, jedoch sei vom Vorsitzenden des Bezirksrats gegen dieses Erkenntnis mit Erfolg Rekurs ergriffen worden. Das Großh. Ministerium habe die Entschliezung des Bezirksrats, weil im Widerspruch mit gesetzlichen Bestimmungen stehend, wieder aufgehoben

und verfügt, daß das Realrecht nicht bestehe. Die gegen diese Verfügung gerichtete Klage beim Großh. Verwaltungsgerichtshof sei erfolglos geblieben. Durch das endgültige Urteil sei Petent ohne sein Verschulden vermögensrechtlich schwer geschädigt und in seinem Rechtsgefühl verletzt.

In einem Nachtrag zur Petition wird auf die Ausführungen in der Zeitschrift für Verwaltung und Verwaltungsrechtspflege 1909 Nr. 24 verwiesen, welche den Standpunkt des Petenten in mancher Beziehung stützen.

Petent bittet, das Hohe Haus wolle sein Gesuch in dem Sinne dem Großh. Staatsministerium empfehlend überweisen, daß entweder seine Realwirtschaftsgerechtigkeit weiter bestehen bleibe, oder daß ihm der durch das Verschulden der Verwaltungsorgane entstandene Schaden ersetzt werde.

Dies der wesentliche Inhalt der Petition.

Nach den vorliegenden Akten des Großh. Verwaltungsgerichtshofs stützt sich dessen Urteil der Hauptsache nach auf § 10, Absatz 2 der Gewerbeordnung, welcher kurz und bündig besagt: „Realgewerbeberechtigungen dürfen fortan nicht mehr begründet werden.“

Über Erweiterungen oder Verlegungen von bestehenden Realrechten enthält die Gewerbeordnung nichts. Dagegen wird in § 51 der badischen Vollzugsverordnung zur Gewerbeordnung von 1883 bestimmt: „Die dermalen bestehenden Realberechtigungen an Wirtschaften dürfen nicht auf andere Gebäude übertragen werden.“

Beide Bestimmungen erachtet das Urteil des Verwaltungsgerichtshofes als vom Bezirksamt Karlsruhe bei der Konzessionserteilung im Jahre 1904 nicht beachtet und es sei daher infolge eines Verfehlers dieser Behörde die Genehmigung erteilt worden, auf dem nicht realberechtigten Boden des Hauses Nr. 73 der Kaiserstraße die Realwirtschaftsgerechtigkeit auszuüben. Eine wesentlich erteilte Genehmigung zur Ausübung des Realrechts, dessen Nichtbestehen sich später herausstelle, habe keinen rechtlichen Boden und keinen Anspruch auf Beachtung. Es wird im Urteil weiter ausgeführt, daß nicht in jeder Veränderung, bezw. nicht in jeder geringfügigen Ausdehnung des realberechtigten Lokales auf einen seit her nicht realberechtigten erworbenen Boden eines Nachbargrundstückes, eine unzulässige Verlegung erblickt werden könne. Allein im vorliegenden Fall habe zwar keine Vergrößerung des realberechtigten Raumes stattgefunden, aber es müsse trotzdem als eine unzulässige Erweiterung erscheinen, wenn — wie hier geschehen — der seit her dem Wirtschaftsbetrieb gewidmete Raum nicht mehr den Hauptbestandteil der Wirtschaft bilde.

Es befinden sich zwar zwei Drittel der heutigen Wirtschaft auf realberechtigtem Boden, allein auf diesem Boden befindet sich eben nicht der Hauptbestandteil des Wirtschaftslokales, sondern nur die hinteren Räume, während der vordere, an der Straße gelegene Saalraum auf nichtrealberechtigtem Boden untergebracht sei.

Dies der Hauptinhalt des verwaltungsgerichtlichen Urteils.

Als der Vorbesitzer des Realrechts im Jahre 1895 vom Großh. Bezirksamt veranlaßt wurde, seine Wirtschaft auf sein nebenliegendes Haus Kaiserstraße 73 auszu dehnen, hätte es sich wahrscheinlich ermöglichen lassen, durch andere Baupositionen den Hauptteil der Wirt-

schaft im seither benützten Raum zu belassen, wenn der Baugesuchsteller vom Bezirksamt, das ja auch über die Wirtschaftssachen zu entscheiden hat, hierauf aufmerksam gemacht worden wäre.

Es wäre geradezu Sache des Bezirksbeamten gewesen, vor Genehmigung der Baupläne den Realrechtsbesitzer auf die Gefahr für die Fortexistenz seines Realrechtes hinzuweisen.

Dem Laien drängt sich daher unwillkürlich die Frage auf, ob es denn notwendig war, ein 13 Jahre lang bestandenes und ausgeübtes Recht, das von der Behörde wiederholt bestätigt wurde und das keine Gefahren oder Nachteile für das öffentliche Interesse zeitigt hat, nachträglich als nicht existent zu erklären, ohne einen andern Grund als den, daß die ursprünglichen und späteren behördlichen Bestätigungen zu Unrecht erfolgt und daher nicht rechtswirksam geworden seien.

Man sollte meinen, daß doch auch im öffentlichen Recht und im Verhältnis der Behörden zum beteiligten Publikum die Grundsätze von Treu und Glauben zu gelten haben und daß es daher die Behörde unterlassen sollte, ohne zwingenden Grund einen so erheblichen Eingriff in die Vermögensverhältnisse eines Bürgers auszuüben.

Nachdem der Grobsh. Verwaltungsgerichtshof in der Sache ein Urteil gesprochen hat, müssen rechtliche Erörterungen ausscheiden, da das Hohe Haus nicht in der Lage ist, ein Urteil abzuändern oder aufzuheben. Anders aber liegt die Frage in sachlicher Beziehung. Hier sollen die oben vom Petenten angezogenen Ausführungen in der Zeitschrift für badische Verwaltung und Verwaltungsrechtspflege wörtlich vorgetragen werden, weil kürzere, trefflichere und sachlichere Dinge auch von Ihrem Referenten nicht ins Feld geführt werden können. Es wird hier nach Erörterung einer andern Rechtsfrage ausgeführt:

„Weit mehr interessiert jedoch die Frage, was sachlich von einer derart motivierten Aberkennung bisher unangefochtener Realrechte zu halten ist. Das Bezirksamt kann ja auch sonst von sich aus, namentlich beim Wechsel des Wirtschaftsinhabers, Anlaß finden, die Daseinsbedingungen eines Realrechts aufs neue unter die Lupe zu nehmen und ihm das Leben abzuspochen. Das ist z. B. schon geschehen in dem in Zeitschrift 1907 Seite 209 mitgeteilten Falle, wo es sich um ein Realrecht handelte, das vor über 30 Jahren mit Wissen der Behörde auf ein Nachbargrundstück übertragen und zu dessen Ausübung dann die Erlaubnis beiläufig ein Dutzendmal anstandslos erteilt worden war. Sicherlich ist die Verwaltungsbehörde verpflichtet, das Verbot des § 10 Absatz 2 Gewerbeordnung zu respektieren und ihm Geltung zu verschaffen. Aber „so klar und einfach ein Gesetz sein mag — gegenüber der Vielgestaltigkeit der Lebensverhältnisse kann es nur Richtlinien geben: seine Anwendung auf den einzelnen Fall erfordert die selbständige, freie Tätigkeit des Urteilenden.“ Darum hat auch bei Anwendung der an sich so einfachen Vorschrift des § 10 Absatz 2 Gewerbeordnung ein verständiges Ermessen Platz zu greifen, und es ist klar, daß dieses Ermessen gerade bei nachträglicher Würdigung der Frage, ob die räumliche Verschiebung oder Erweiterung einer Wirtschaft sich in Hinblick auf Erhaltung des Realrechts noch in erlaubten Grenzen gehalten hat oder nicht, der Natur der Sache nach einen recht weiten Spielraum hat. So ist die Möglichkeit gegeben, die Rücksicht auf das Angemessene, Zweckmäßige, Schädliche, von der alle Verwaltungstätigkeit

geleitet sein muß, walten zu lassen, ohne sich vom Boden des Gesetzes zu entfernen. Kurz gesagt: die Verwaltungsbehörde sollte die ernstlichen Bedenken tragen, ohne Not sich selbst zu desabouieren und dadurch ihr eigenes Ansehen und das Vertrauen in die Zuberlässigkeit ihrer Amtsführung zu erschüttern, zumal wenn dabei beträchtliche Vermögenswerte der Beteiligten auf dem Spiele stehen und aus deren Verlust Schadensersatzansprüche gegen den Staat entspringen können.

Wir sind der Meinung, daß der hier vorliegende Fall besondere Beachtung verdient. In einer Zeit, in der allerhand Mächte an der Arbeit sind, die Autorität der Staatsgewalt zu untergraben und die Grundfesten des Staates zu erschüttern, sollte alles vermieden werden, was jenen Mächten Waffen in die Hand drückt.

Nachdem also feststeht, daß durch ein Versehen der Behörde der Petent ohne sein Verschulden eine schwere finanzielle Schädigung erfahren hat und nachdem es zweifelhaft erscheint, ob er etwaige Regreßansprüche an seine Vorleute mit Erfolg geltend machen kann, sollte er aus Billigkeitsgründen schadlos gehalten werden.

Eine vorliegende Äußerung des Grobsh. Ministeriums des Innern stellt sich ebenfalls auf den Standpunkt, daß die Frage der Ungültigkeit des Realrechts bezw. der Ausdehnung desselben auf das Anwesen Kaiserstraße 73 durch das Urteil des Grobsh. Verwaltungsgerichtshofes zuungunsten des Petenten entschieden sei.

Im einzelnen wird ausgeführt, daß es sich bei der Frage, ob der Wirtschaftsbetrieb des Petenten als Realgerechtigkeit anzuerkennen sei, nicht um eine Ermessungsfrage der Verwaltungsbehörden handelt. Maßgebend für die Beurteilung des Falles sei vielmehr die zwingende Rechtsvorschrift des § 10 Absatz 2 der Gewerbeordnung, wonach neue Realrechte für die Folge nicht mehr begründet werden dürfen. Es erscheine nicht angängig, von der Anwendung dieser reichsgesetzlichen Vorschrift lediglich wegen der privaten Interessen des Gesuchstellers abzugehen. Dabei sei zuzugeben, daß die Anwendung dieser Bestimmung für den Petenten mit Härten und Weiterungen verknüpft gewesen seien, aber es könne nicht angenommen werden, daß durch die Aberkennung des Realrechtes ein Schaden von 30 000 M. entstanden sei.

Es werde als richtig anerkannt, daß seitens der Verwaltungsbehörden bei der Behandlung der Bau- und Wirtschaftsgesuche Versehen unterlaufen seien, allein dies erkläre sich daraus, daß für die Baugesuche das Bezirksamt, dagegen für den Bestand des Realrechts der Bezirksrat zuständig gewesen sei.

Im Hinblick auf die besondere Lage des Falles sei das Ministerium bereit, das Bezirksamt anzuweisen, bei künftigen Fall des Eigentumswechsels oder aus anderem Anlaß eine möglichst entgegenkommende Haltung einzunehmen. Ebenso könne bei künftiger Festlegung der Wirtschaftstagen auf die besonderen Verhältnisse Rücksicht genommen und gnadenvoller Erlaß in Erwägung gezogen werden.

Dagegen müßte gegenüber dem Antrag des Petenten, ihm die Realgerechtigkeit wieder zu verleihen, eine ablehnende Stellung eingenommen werden. Ebensonenig könne eine Verpflichtung der Staatskasse, dem Petenten zu entschädigen, anerkannt werden.

Die vom Großh. Ministerium des Innern gemachten Zusagen scheinen Ihrer Kommission nicht ausreichend zu sein. Insbesondere glaubt sie daran festhalten zu sollen, daß, wenn auch keine rechtliche Verpflichtung des Staates vorliegen sollte, den Petenten zu entschädigen, dies doch aus Billigkeitsgründen empfohlen werden könnte.

Ihre Petitionskommission stellt daher den Antrag:

„Das Hohe Haus wolle über das in erster Linie gestellte Petikum — Wiederherstellung der Realgerechtigkeit — aus den vorgelegten Gründen zur Tagesordnung übergehen“;

dagegen wolle das Hohe Haus den in zweiter Linie gestellten Antrag: „das Großh. Staatsministerium wolle dem Petenten für den durch Versehen der Verwaltungsorgane entstandenen schweren Verlust an seinem Vermögen eine entsprechende Entschädigung leisten“, der Großh. Regierung empfehlend überweisen.“

Oberlandesgerichtspräsident Dr. Dörner: Gestatten Sie mir im Anschluß an den Bericht der Kommission nur wenige Worte. Ich schide voraus, daß ich den vorliegenden Fall nur aus dem gedruckten Bericht kenne; die Akten sind mir nicht vorgelegen. In der Sache selbst finde ich mich nicht ganz in Übereinstimmung mit den Ausführungen, die die Abweisung des von dem Petenten gestellten Gesuches seitens des Großh. Ministeriums zur Folge hatten. Nach dem Bericht ist diese Abweisung erfolgt, weil maßgebend für die Beurteilung des Falls die zwingende Rechtsvorschrift des § 10 Abs. 2 der Gewerbeordnung. Ich habe anlässlich meiner Arbeiten über badisches Landesprivatrecht mich mit der Materie des Realrechts auch befaßt, und ich bin dabei zu der abweichenden Auffassung gekommen — die ich nachzuprüfen bitte —, daß § 10 Abs. 2 der Gewerbeordnung zwar der Begründung neuer Realrechte im Wege steht, nicht aber der Übertragung bestehender Realrechte auf ein anderes Grundstück. Dieser letztere Fall liegt hier vor. In den Kommentaren zur Gewerbeordnung wird, soviel ich sehe, übereinstimmend dargelegt die Meinung, daß die Übertragung bestehender Realrechte auf ein anderes Grundstück von dem reichsrechtlichen Verbote nicht betroffen sei, sondern daß die Regelung dieser Frage dem Landesrecht überlassen ist, und daß auch in der Tat in anderen Bundesstaaten, insbesondere in Sachsen und in Württemberg, die Übertragung mit behördlicher Bewilligung ausdrücklich gestattet ist, was gegenüber einem reichsrechtlichen Verbote ja nicht statthaft wäre. Das Gleiche gilt für Bayern, wie ich in meinem Landesprivatrecht durch entsprechende Literaturzitate belegt habe.

Wenn darnach auch die Frage nicht reichsrechtlich geregelt ist, wenn also Reichsrecht der Übertragung nicht entgegensteht, so besteht allerdings eine landesrechtliche Vorschrift in dem § 51 der Vollzugsverordnung zur Gewerbeordnung, die die Übertragung von Realwirtschaftsrechten auf unsere Grundstücke für Baden verbietet. Also immerhin ist das durch landesrechtliche Norm gegebene Verbot bei der ursprünglichen Bewilligung und der späteren Konzessionserteilungen unbeachtet geblieben. Die Frage aber, ob eine Übertragung überhaupt vorliegt in einem Falle, in welchem das Realrecht nicht auf ein ganz anderes Grundstück übertragen wird, sondern in welchem der Betrieb fortgesetzt wird auf dem

bisherigen Grundstück und nur ausgedehnt wird auf Teile des angrenzenden Grundstücks, die scheint mir eine Tatfrage, und ich stimme vollständig dem bei, was in dieser Hinsicht an der im Bericht angezogenen und abgedruckten Stelle der „Zeitschrift für Verwaltung“ ausgeführt ist, daß nämlich diese Frage, nachdem sie wiederholt von Seiten der zuständigen Behörde geprüft und verneint war, nicht hinterher erst von neuem von derselben Behörde hätte unter die Lupe genommen und in entgegen-gesetztem Sinne entschieden werden sollen. Die Folge, die daraus für die Beteiligten entstanden sind, sind ja sehr unheilvolle. Schwerer aber als der materielle Vermögensverlust wiegt für mich die Folge, daß eben das Vertrauen in die Autorität der Behörden durch die spätere Entziehung des Realrechts in Frage gestellt wird.

Ich möchte nur noch ein Wort sagen zu dem Anlaß, der zu der wiederholten Untersuchung der Frage geführt hat. Die Sportelvisitation hat bei ihrer Prüfung der Kosten und nach dem Studium älterer Akten gefunden, daß das Realrecht schon beim Vorbesitzer nach Erstellung eines Neubaus nicht mehr hätte anerkannt werden sollen. Ich glaube, damit hat die Sportelvisitation über ihre Befugnis, über die ihr zukommende Aufgabe hinausgegriffen. Die Sportelvisitation hat zu prüfen, ob für die Entschädigungen und Bewilligungen der Behörden, so wie sie erfolgt sind, die Kosten richtig angelegt sind, sie hat aber nicht zu prüfen, ob die Behörden nach Lage der Akten eine andere Entscheidung oder Bewilligung hätte aussprechen sollen. Damit greift sie über auf das Gebiet der sachlichen Prüfung, die ihr nicht zukommt, so wenig wie der Gerichtskostenrevision, der sie ausdrücklich versagt ist. Ich möchte wünschen, daß auch seitens der Sportelvisitation für ihr Gebiet ein solches Übergreifen fernerhin unterbleiben möge.

Was die Sache anbelangt, so bin ich mit dem Antrag der Kommission vollständig einverstanden. Ich glaube, nach Lage der Sache ist es nur billig, daß der Petent entschädigt wird für die Vermögensnachteile, die ihm zugegangen sind. Ich werde also für den Antrag der Kommission stimmen.

Wirkl. Geheimer Rat Dr. Lemals: Der Fall des Petenten Rimmeln ist mir ziemlich genau bekannt, da ich amtlich damit beschäftigt war. Ich habe in dieser Sache als Richter einen Spruch fällen oder an der Fällung eines Spruches teilnehmen müssen, gegen den sich mein Billigkeitsgefühl auf das heftigste gestraut hat. Der Tatbestand ist ja den verehrten Herren bekannt; ich will ihn ganz kurz, nochmals rekapitulieren. Der Rechtsvorgänger des Bittstellers besaß hier in der Kaiserstraße zwei Anwesen, Nr. 75 und Nr. 73. Auf dem Anwesen Nr. 75 ruhte ein Realwirtschaftsrecht. Der Mann legt im Jahre 1895 die beiden Anwesen nieder und reicht Baugesuche ein. Die Baupolizeibehörde, das Bezirksamt, beanstandet ihm wiederholt die eingereichten Gesuche, und erteilt ihm schließlich den Rat, die Grenze von Nr. 73 mehr nach Westen zu verschieben, weil dann die Gebäude mehr Luft und Licht bekämen. Der Bauherr befolgt diesen Rat, so daß nun das Wirtschaftsgebäude auf dem vergrößerten Grundstück Nr. 73 steht.

Welche Folge diese Verschiebung für den Fortbestand des Realrechtes hatte, davon war mit keiner Silbe die Rede, und es hat auch in der Folge das Bezirksamt das neue Wirtschaftsgebäude als realberechtigt anerkannt, und dem nunmehrigen Petenten, der im Jahre 1904 das An-

wesen Kaiserstraße 73 erwarb, ohne weiteres die Erlaubnis zur Ausübung des Realwirtschaftsrecht erteilt.

Nun hat einige Jahre später, 1908, die Sportelvisitation, den Bezirksratsbescheid, der dem Petenten die Wirtschaftserlaubnis erteilte, beanstandet, und das führte zu einem Rechtsstreit zwischen dem Petenten und der Staatsbehörde über die Existenz des Realrechts — lediglich das war der Gegenstand des Streits — und zu dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs, das zu Ungunsten des Petenten erkannt und ausgesprochen hat, daß auf denjenigen Teilen des Wirtschaftsgebäudes, welche sich nicht auf dem ehemaligen Grundstück Nr. 75 befinden, ein Realrecht nicht bestehe. Ich muß nun in diesem Punkt meinem verehrten Kollegen Dörner widersprechen. Herr Präsident Dörner hat ausgeführt, der § 10 Abs. 2 der Gewerbeordnung, welcher die Neubegründung von Realrechten verbietet, rechtfertigt es nicht, auch die Übertragung des Realrechts von dem berechtigten Grundstück auf ein anderes zu unterjagen. So wird aber diese Bestimmung in den meisten deutschen Staaten ausgelegt, und jedenfalls ist es in Baden seit Mitte der 70er Jahre feststehende Praxis und Judikatur, daß Realrechte nicht übertragen werden können. Übrigens ist ja im vorliegenden Falle die Frage durch den Verwaltungsgerichtshof rechtskräftig entschieden.

Nun entsteht natürlich die Frage: ist hier nicht dem Petenten wirklich infolge des Verfahrens der Staatsbehörde ein empfindlicher Nachteil erwachsen? Das ist meines Erachtens zu bejahen; auch die Großh. Regierung hat das insofern anerkannt, als sie zugibt, daß Versehen unterlaufen sind.

Auf den Rat der Behörde hat der Rechtsvorgänger des Petenten die Verschiebung des Wirtschaftsgebäudes vorgenommen, und die Behörde hat, obwohl sie zugleich Gewerbebehörde ist, es verabsäumt, an die Folgen dieser Verschiebung in bezug auf das Realrecht zu denken und den Bauherrn darauf aufmerksam zu machen. Die Unterscheidung, die das Ministerium in seinem Schreiben etablieren will zwischen dem Bezirksamt und dem Bezirksrat möchte ich denn doch nicht gelten lassen. Das Bezirksamt ist die Baubehörde und die Gewerbebehörde, und es hat allen Anlaß, wenn es einen Rat erteilt, sich dessen Folgen nach jeder Richtung hin klar zu machen.

Darüber will indessen die Kommission durchaus nicht entscheiden, ob der Petent etwa einen Rechtsanspruch auf Entschädigung gegen die Staatskasse mit Erfolg erheben könnte. Das ist eine sehr zweifelhafte Frage. Ein solcher Anspruch würde nur dann vor den bürgerlichen Gerichten Erfolg haben, wenn behauptet werden könnte, der verantwortliche Beamte des Bezirksamts habe eine ihm dem Petenten oder seinem Rechtsvorgänger gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt. Die Kommission will diese Rechtsfrage, wie gesagt, ganz dahingestellt sein lassen; aber sie hält es andererseits für ein Gebot der Billigkeit, daß der Staat allen weiteren Prozessen, die aus diesem Vorgang entstehen könnten, begegnet, und dem Manne eine angemessene Entschädigung gewährt.

Was die Großh. Regierung in Aussicht gestellt hat: wohlwollende Prüfung der Bedürfnisfrage bei künftiger Verleihung der persönlichen Konzession — gnadeweser Nachlaß der jeweils anzusetzenden Taxe —, das erscheint doch als ein gar zu ungewisser Wechsel auf die Zukunft. Die Realberechtigung bildet einen Bestandteil des gewerblichen Vermögens, sagt das Vermögenssteuergesetz; eine Einbuße an Vermögen hat also der Mann erlitten, und er soll infolgedessen entschädigt werden. Deshalb möchte

ich das Hohe Haus bitten, dem Antrag der Kommission beizutreten.

Vielleicht wird dann auch die Großh. Regierung Anlaß nehmen, dahin zu wirken, daß die Sportelvisitation künftig sich in bezug auf Beanstandung von Bezirksratsbeschlüssen etwas mehr Zurückhaltung auferlegt. Es hat mich sehr gefreut, daß Herr Präsident Dörner der Ansicht, die ich schon seit lange vertritt, beigepflichtet hat, der Ansicht nämlich, daß dergleichen Beanstandungen die Sportelvisitation über ihre dienstliche Aufgabe hinausgreift. Die Sportelvisitation hat lediglich zu prüfen, ob die Sporteln und Taxen konform den Beschlüssen der Behörde angesetzt sind, und ob sie in geordneter Weise eingezogen werden; nicht aber hat sie die Beschlüsse der Behörde selber einer sachlichen Kritik zu unterziehen. Und das ist hier geschehen. So wird vielleicht dieser Fall, wenn er auch für die Staatskasse zunächst eine unerwünschte finanzielle Folge hat, nach jener anderen Richtung hin von einer heilsamen Wirkung begleitet sein.

Ministerialdirektor Geheime Rat Dr. Glöckner: Die Großh. Regierung ist mit dem Antrag Ihrer Kommission in ihrem zweiten Teil nicht einverstanden, und ich muß bitten, daß das Hohe Haus diesem Antrag seine Zustimmung versagt.

Die Sach- und Rechtslage ist in dem Kommissionsbericht und durch die Ausführungen der beiden Herren Vorredner zur Genüge klar gestellt; ich darf nur vielleicht zurückkommen auf das baupolizeiliche Verfahren, in dem nach Ansicht der Kommission und der beiden Herren Vorredner dasjenige Versehen vorgekommen ist, daß Billigkeitsgründe dafür begründet soll, daß die Staatskasse eine Entschädigung gewähre. Dieses baupolizeiliche Verfahren war ein sehr gründliches und, wie ich nach einer Prüfung der Bauakten sagen kann, durchaus zweckmäßiges. Es ist in diesem baupolizeilichen Verfahren insbesondere die gesundheitliche Bedeutung des Umbaus dieser beiden Anwesen sorgfältig geprüft worden. Es sind in dem baupolizeilichen Verfahren — was überhaupt eine Ausnahme ist — die Akten sogar zweimal dem Ortsgesundheitsrat der Residenzstadt Karlsruhe mitgeteilt worden. Diese Bedeutung hat die Baupolizeibehörde der Sache beigelegt, weil das Hinterhaus des Anwesens Kaiserstraße 75 als Typhusquelle bekannt war. Es sind also ernsthafte Gründe vorgelegen, die die Baupolizeibehörde dazu bewogen haben, das erst eingereichte Baugesuch, das einen schmalen Hof mit Hinterhäusern auf beiden Seiten vorah, nicht zu genehmigen; und schon bei Begutachtung des ersten Baugesuchs hatte sich die Baukontrolle dahin ausgesprochen, es müsse bei diesem Umbau der vorhandenen baufälligen Häuser insbesondere dafür gesorgt werden, daß Luft und Licht zu diesem Hinterhause herankommen könne, um die gesundheitliche Gefahr, die bis dahin für die Allgemeinheit, nicht bloß für die Bewohner dieses Hauses aus dem verendeten Hinterhaus sich ergeben hatte, zu beseitigen. So kam die Baupolizeibehörde — zunächst die Baukontrolle und dann die Baupolizeibehörde — dazu, mit dem Bauherrn eine andere Einteilung zu erörtern und so kam schließlich der Bauherr dazu, in dem dritten Baugesuch sich auf den Standpunkt der Baupolizeibehörde zu stellen und seinen Plan nach diesen Vorschlägen umzuändern. Es ist ja nun richtig, daß bei diesem ganzen baupolizeilichen Verfahren, obwohl die Baupolizeibehörde, das Bezirksamt Karlsruhe, auch die Gewerbebehörde ist, der Punkt ganz außer Betracht blieb, daß es sich hier um ein Realrecht handelte, und daß

hier die Verschiebung der Wirtschaftslokalitäten doch nicht ganz unbedenklich ist. Das ist aber nicht bloß seitens des Bezirksamts Karlsruhe unbeachtet geblieben, es ist auch dem Bauherrn selber nicht zum Bewußtsein gekommen, und ich glaube, man muß diesem selbst da auch eine gewisse Verantwortung in der Sache zuschieben. Es ist doch nicht zu bestreiten, daß die Behörde in keinem wohlverstandenen Interesse sich mit dieser Sache so intensiv befaßte und zu einer Lösung zu kommen sich bestrebt, die seinen persönlichen Interessen durchaus entsprach; daß er sich dann aber darauf verlassen, und nicht auch selber die Augen aufgemacht hat, die Verantwortung dafür wird man ihm noch zuschieben können.

Was nun die Rechtsfrage angeht, so ist sie, wie auch die Kommission anerkannt hat, und auch die beiden Herren Vorredner nicht weiter bezweifelt haben, mit dem Spruch des Verwaltungsgerichtshofes entschieden. Der Verwaltungsgerichtshof hat im Gegensatz zu der Auffassung, die Herr Präsident Dörner im allgemeinen für das Reichsgewerberecht, vertreten hat, entschieden, daß nach der badischen Landesgesetzgebung der § 10 Absatz 2 GewO. dahin aufzufassen sei, daß eine Verlegung der Realwirtschaften nicht statthaft ist. Das ist, wie Herr Präsident Lewald ausgeführt hat, seit Mitte der 70er Jahre feststehende Praxis. Sie ist bei der Vollzugsverordnung zur Gewerbeordnung vom Jahre 1883 sodann auch kodifiziert worden, und dieser Praxis liegt eine große Zahl von Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes zugrunde. Ich glaube also, der Umstand, daß in Bayern und Sachsen dem § 10 der Gewerbeordnung landesrechtlich eine andere Auslegung gegeben ist, dem steht die badische Praxis nicht entgegen, wenn auch vielleicht daraus gefolgert werden könnte, daß durch ein badisches Landesgesetz etwa für die Folge etwas anderes bestimmt werden kann.

Nun fragt es sich, wie gestaltet sich die Sachlage für den Besitzer dieses Hauses, nachdem der Verwaltungsgerichtshof diese Entscheidung gegeben hat. Das Bezirksamt hat auf Einkunft der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes den Mann veranlaßt, für seine Wirtschaft eine persönliche Konzession einzuholen. Es ist dabei nicht näher untersucht worden, ob er überhaupt noch ein Realrecht für einen Teil seiner Wirtschaft hat, und ob eine persönliche Konzession nur nötig ist für einen Teil seiner Wirtschaft oder für die ganze Wirtschaft. Man hat, um ihn hinsichtlich der zu erhebenden Taxe möglichst zu schonen, es für zulässig erachtet, ihm die Verlegung einer persönlichen Wirtschaftskonzession aus einem Lokal, in dem er früher eine solche persönliche Konzession erworben hatte, auf das Haus Kaiserstraße 73 zu gestatten. So ist die Sache erledigt worden, und sie hat geendigt mit einer Taxe von 330 M., die angelegt wurde. Das ist also die finanzielle Schädigung, daß bei der jetzigen, vom Verwaltungsgerichtshof bestätigten Rechtslage bei jedem Wechsel in der Person des Wirtschaftsinhabers eine Taxe zu bezahlen ist. Es kommt aber weiter in Betracht, daß, da es sich um eine persönliche Konzession handelt, jeweils auch die Bedürfnisfrage zu prüfen ist. Das ist in einer Stadt wie Karlsruhe, die über 15 000 Einwohner hat, nach der Gewerbeordnung nur dann nötig, wenn ein bezüglisches Ortsstatut besteht. In der Stadt Karlsruhe besteht ein Ortsstatut; es findet aber auf bestehende Wirtschaften keine Anwendung. „Die Erlaubnis zum Betrieb einer Gast- oder Schankwirtschaft — bestimmt das Karlsruher Ortsstatut — in

solchen Räumlichkeiten, in welchen innerhalb eines Jahres vor Einreichung des Erlaubnisgesuches eine Wirtschaft nicht betrieben wurde, soll nur erteilt werden, wenn der Nachweis eines vorhandenen Bedürfnisses erbracht wird.“ Für Wirtschaftsräumlichkeiten, in denen im letzten Jahr vor Einreichung des Erlaubnisgesuches eine Wirtschaft betrieben wurde, soll also die Bedürfnisfrage nicht geprüft werden. Das ist der heutige Stand. Es ist aber auch möglich — obwohl es, gerade in Karlsruhe, nicht sehr wahrscheinlich ist —, daß in späteren Jahren etwa die Bedürfnisfrage durch Ortsstatut allgemein eingeführt wird. Jetzt ist in Karlsruhe die Bedürfnisfrage nur mit der eben erwähnten Einschränkung und jeweils nur für 5 Jahre eingeführt worden, weil man sich nur zögernd dazu entschlossen hat und weil Zweifel über die Zweckmäßigkeit eines solchen Ortsstatuts auch bei den Gemeindefolklegen bestanden haben. Aber gesetzt den Fall, daß später einmal ein Ortsstatut auch für jede Wirtschaft, die seither betrieben wurde, die Prüfung der Bedürfnisfrage für die Konzession verlangen sollte, so wäre für eine Jahrzehnte lang betriebene Wirtschaft von einem gewissen Umfang, wie sie hier in Frage steht, die Sachlage nicht viel anders, denn in der Beziehung hat das System der Personalkonzession der Gewerbeordnung nicht vermocht, die realen Verhältnisse zu ändern, und man muß mit einer gewissen Einschränkung anerkennen, daß bei den bestehenden persönlichen Wirtschaftskonzessionen doch so etwas realrechtartiges sich aus der Macht der Verhältnisse heraus entwickelt hat. Es wird nie einer Gewerpelizeibehörde einfallen, Wirtschaftlokale und Wirtschaftsbetriebe, wie z. B. in Karlsruhe „Hotel Erbprinz“ oder „Hotel Germania“, wenn sie in andere Hände übergehen, durch Verneinung der Bedürfnisfrage zu beseitigen. Also in gewissem Umfang kommt einer Personalkonzession eine ähnliche Bedeutung bei, wie einer Realkonzession, und insofern trug vielleicht die frühere Gesetzgebung den wirtschaftlichen Verhältnissen mehr Rechnung, als das jetzige Personalkonzessionsystem der Gewerbeordnung. Deswegen wird auch bei einer Wirtschaft wie der hier in Frage stehenden, nicht besorgt werden dürfen, daß dieses Personalkonzessionsystem je dazu führen würde, bei einem Eigentumswechsel die Wirtschaftskonzession zu versagen. Nach dem neuesten Plan, der in den Akten sich befindet, ist der ganze untere Stock dieses Anwesens Kaiserstr. 73, das 538 Quadratmeter umfaßt, so weit es nicht Hausgang, Treppenhaus und Hofraum ist, lediglich für Wirtschaftsräume verwendet. Die Wirtschaftsküche ist im ersten Obergeschoß, u. dort sind auch noch weitere Wirtschaftsräume. Bei einem Wirtschaftsbetriebe von dieser Ausdehnung wird aber nie damit zu rechnen sein, daß etwa, weil kein Realrecht mehr da ist für die ganze Wirtschaft, im Fall eines Wechsels in der Person des Wirtes, die Bedürfnisfrage verneint und damit die Konzession versagt werden könnte. Es fehlt also nach Auffassung der Großh. Regierung an einer irgend ins Gewicht fallenden Schädigung. Erzellenz Lewald hat wohl ausgeführt, nach dem Vermögenssteuergesetz bilde das Realrecht einen Bestandteil des Vermögens. Gewiß, aber ich glaube, im einzelnen Fall ist das sehr schwer zu werten, es ist namentlich sehr schwer zu bestimmen der Unterschied zwischen dem Wert, den ein Haus wegen einer darin betriebenen Personalkonzession hat und dem Wert eines Realrechts aus der früheren Zeit. Ich bin also nicht nur der Meinung, daß eine Rechtsverletzung nicht vorliegt, sondern ich bin weiter auch der Meinung, daß von einem nennenswerten Vermögensschaden, insbesondere von einem Schaden, den

die Verwaltungsbehörde durch Nachlaß der Lage nicht paralytisieren könnte, nicht die Rede sein kann, und deswegen möchte ich bitten, daß das Hohe Haus dem Antrag der Kommission nicht seine Zustimmung gebe.

Es ist darauf hingewiesen worden, daß die Möglichkeit des Schadenersatzes, die der Petent etwa hätte, doch nur eine sehr entfernte sei. Es ist insbesondere von Erzellenz Rernald ausgeführt worden, daß die Kommission Zweifel habe, ob die Voraussetzungen vorliegen, unter denen nach dem bürgerlichen Gesetzbuch gegen die Beamten, die das baupolizeiliche Verfahren zu besorgen hatten, ein Schadenersatzanspruch mit Erfolg verfolgt werden könnte. Es kommen aber nicht bloß jene Beamten in Frage, sondern der jetzige Petent wird sich natürlich mit vollem Recht an seinen Vorgänger halten, der im Jahre 1894 der Eigentümer des Hauses war und der in jenem baupolizeilichen Verfahren mitwirkte. Und dann, und darauf möchte ich doch auch aufmerksam machen, kommt noch in Frage, ob nicht gegenüber der Stadtgemeinde Karlsruhe ein Schadenersatz deswegen geltend gemacht werden könnte, weil im Grundbuch sich ein Eintrag befindet, daß auf Grundstück Nr. 73 ein Realrecht eingetragen ist. Es ist wohl anzunehmen, daß, als der jetzige Petent im Jahre 1904 das Haus erworben hat, er sich aus dem Grundbuch über den Bestand des Realrechts überzeugt hat. Das Grundbuch enthält nun bei dem Haus Kaiserstr. Nr. 73 die Bemerkung: Hierauf ruht das Realwirtschaftsrecht „Zum silbernen Anker“; man sehe Beilage Nr. 671 von 1897. Diese Grundbuchbeilage, auf die hier verwiesen ist, ist eine Beurkundung, vorgenommen von Notar Fräulin, derzufolge der Erwerber des Hauses Nr. 75, in dem die Wirtschaft jetzt nicht mehr betrieben wird, auf die Ausübung des Realwirtschaftsrechts in seinem Hause verzichtet. Das ist die Grundlage für den Eintrag im Grundbuch, wonach jetzt auf Haus Nr. 73 ein Realrecht ist, und ich glaube, bei der Haftung des Grundbuchbeamten, die hier in Betracht kommen wird, wird vielleicht die Möglichkeit gegeben sein für den jetzigen Petenten, sich schadlos zu halten, und zwar bei der Stadt Karlsruhe, da hier ein Gemeindegrundbuchamt in Frage steht.

Es ist dann ausgeführt worden, daß das Verfahren der Verwaltungsbehörde gegen Treu und Glauben verstoße und daß daraus eine Schädigung des Gefühls für die Staatsautorität erwachsen sei, da im Jahre 1904 auch dem jetzigen Petenten vom Bezirksrat die Erlaubnis zur Ausübung einer Realwirtschaft auf seinem Grundstück Nr. 73 erteilt wurde, und der Bezirksrat dann im Dezember 1908 ausdrücklich erklärte, keine Veranlassung zu haben, an dem früheren Bezirksrats-Beschluß etwas zu ändern, und nunmehr im Jahr 1909 das Ministerium die beiden Bezirksratsentscheidungen aufgehoben habe. Ich muß das in Abrede stellen. Mit der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs ist die Sache in rechtlicher Beziehung auch für die Verwaltungsbehörden in einer unanfechtbaren Weise erledigt. Nachdem der Verwaltungsgerichtshof sich ohne Einschränkung auf den Standpunkt des Ministeriums des Innern gestellt hat, kann nicht davon die Rede sein, daß die Verwaltungsbehörden irgend etwas getan haben, was geeignet wäre, das Gefühl für die Staatsautorität zu schädigen, denn „Gehorsam dem Gesetze“ ist eine der wichtigsten Pflichten, die der Beamte zu beobachten hat, sie ist in seinem Beamteneid ausdrücklich vorgeschrieben, und dieser Gehorsam dem Gesetze zielt nicht nur für den Verwaltungsgerichts-

hof, sondern er zielt sich erst recht für das Ministerium des Innern. Ich muß ausdrücklich betonen, daß das Ministerium des Innern, selbst wenn es die Überzeugung gehabt hätte, daß diese nicht gerade angenehme Auseinandersetzung in diesem hohen Hause die Folge ist, nicht in der Lage gewesen wäre, anders zu entscheiden als entschieden worden ist aus den Rechtsgründen, die auch die Billigung des Verwaltungsgerichtshofs erhalten haben.

Es ist angedeutet worden in einer Ausführung in der Zeitschrift für Verwaltung, daß das Ministerium, die Verwaltungsbehörde, in der Lage gewesen wäre, hier nach Billigkeitsgründen zu entscheiden. Ich muß dem widersprechen. Der Verwaltungsgerichtshof hat in einer Anzahl von Fällen, wo es sich um verhältnismäßig unbedeutende Erweiterungen von Realwirtschaften handelte, diesen Billigkeitsgründen auch Rechnung getragen, und anerkannt, daß derartige unbedeutende Erweiterungen einer Realwirtschaft zulässig seien. Hier aber hat der Verwaltungsgerichtshof aus Gründen, die nicht weiter nachgeprüft werden können, die das Ministerium ebenfalls früher anerkannt hatte, entschieden, daß hier diese Billigkeitsgründe auscheiden müssen. Und wenn das für den Verwaltungsgerichtshof bindend war, so sehe ich keine Möglichkeit, daß etwa die Verwaltungsbehörde vorher hätte diesen Billigkeitsgründen Rechnung tragen können.

Nun noch ein Wort über die Aufgabe der Sportelvisitation. Es ist in der Veröffentlichung in der Verwaltungszeitschrift, von der vorhin schon die Rede war, angeführt worden, und Herr Präsident Dörner und Erzellenz Rernald haben sich dem angeschlossen, daß es nicht Aufgabe des Sportelvisitors sei, in eine solche Nachprüfung der Behandlung der Wirtschaftsgesuche bei den Bezirksämtern einzutreten, wie es hier und wie es auch in andern Fällen geschehen und zur Kenntnis des Verwaltungsgerichtshofs gekommen ist. Ich möchte nun zunächst darauf hinweisen, daß die Aufgabe der Sportelvisitationsbeamten doch nicht so ganz unterschätzt werden darf. Die Einnahme aus den Sporteln und Taxen der Verwaltungsbehörden beträgt im neuesten Budget 1 682 670 M. jährlich; zusammen mit den Strafen der Verwaltungsbehörden, mit den Abhörgebühren und dergl. ist in der betreffenden Budgetposition im Budget des Ministeriums der Finanzen eine jährliche Einnahme von 2 101 060 M. in Rechnung gestellt. Bei einer Gesamtausgabe der allgemeinen Staatsverwaltung von 101 Millionen nach demselben Budget will das doch immerhin etwas bedeuten, und ich möchte glauben, daß es für die gesamte Finanzlage durchaus nicht gleichgültig ist, ob die Sportelvisitatoren ihre Pflicht erfüllen oder nicht. Es hat sich nun aus Anlaß der Ausführungen des Herrn Vorredners in der Verwaltungszeitschrift die Steuerdirektion, der diese Kostenrevisionen angegliedert sind, veranlaßt gesehen, ebenfalls in der Verwaltungszeitschrift sich hierzu zu äußern, und sie hat auf einen früheren Fall hingewiesen, in dem die Sache schon zu einer Entscheidung gekommen sei, und wo das Ministerium des Innern sich darüber ausgesprochen hat, ob dem Kostenrevisor die Befugnis und Verpflichtung obliege, in der Art das Verfahren der Bezirksämter zu kontrollieren. Das Ministerium ist bei jenem Anlaß im Jahre 1904 zu dem Ergebnis gekommen, daß der Sportelvisitor seine Befugnis nicht überschritten habe, und die Steuerdirektion weist in dieser Veröffentlichung darauf hin, daß auch im Gebiete des Gerichtskostenwesens die Fest-

setzung des Streitwerts der Kognition des Kostenrevisors nicht entzogen sei. Es wird hier ausgeführt, daß das Oberlandesgericht Karlsruhe schon wiederholt zu der Frage Stellung genommen habe, ob der Kostenrevisor sich begeben lassen könne, auf den Streitgegenstand selbst sich beziehende Gerichtsbeschlüsse, z. B. gerichtliche Feststellung des Streitwerts, zu beanstanden, und daß der Gerichtshof stets im anderen Sinne entschieden hat, als es jener Auffassung für beinahe selbstverständlich hält. Ich kann auf die Details, die dem Herrn Präsidenten Dorner jedenfalls auch gegenwärtig sind, nicht weiter eingehen. Ich möchte also nur noch einmal darauf hinweisen, daß für die Berechtigung des Sportelvisitors, in dieser Weise die Tätigkeit der Bezirksämter nachzuprüfen in diesen besonderen Fällen, die zu einem Lag-anlaß Anlaß geben können, sich recht gute Gründe geltend machen lassen.

Ich möchte damit schließen, daß ich wiederhole: es ist über die Höhe des Schadens in keiner Weise etwas festgestellt; es ist namentlich mit der Erklärung des Ministeriums, daß bezüglich des Lag-nachlasses im Falle des Eigentumswechsels den Rückfichten Rechnung getragen werden soll, die Ihre Kommission zu ihrem Antrag gebracht haben, den Wünschen des Petenten in auszeichnendem Maße entgegengekommen, und ich möchte daher nochmals bitten, daß das Hohe Haus dem Antrag Ihrer Kommission nicht zustimmen möge.

Stadttrat **Boeckh**: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Gestatten Sie mir nur ganz wenige Worte, um meine Übereinstimmung mit dem Kommissionsantrag, insbesondere mit dem zweiten Teil desselben kurz zu begründen. Wenn ich das tue, möchte ich Sie gleich von vornherein vor einem Irrtum bewahren; Sie müssen ja nicht glauben, daß ich durch die Andeutungen des Herrn Regierungsvertreters, daß etwa eine Haftbarkeit des Grundbuchamts Karlsruhe konstruiert werden könnte, mich veranlaßt sehe, mich zum Wort zu melden. Ich habe das vorher schon getan gehabt, und wenn ich es vorher nicht getan haben würde, so würde ich es gewiß nachträglich auch nicht getan haben; dies würde mich auch nicht zu einem Worte der Entgegnung veranlassen haben. Wenn mich allerdings ein Beteiligter in meiner Eigenschaft als Anwalt fragen würde, ob er gegen den Grund- und Pfandbuchführer der Stadt Karlsruhe oder gegen die Stadt Karlsruhe selbst eine Klage erheben solle, so würde ich keine Minute darüber im Zweifel sein, was ich diesem Manne zu antworten hätte. Hier gebe ich aber keine Antwort darauf.

Nun zur Sache selbst!

Der Herr Regierungsvertreter hat davon gesprochen, daß ja doch, nachdem einmal ein unrichtiger Rat erteilt worden ist, auch den Mann selbst eine gewisse Verantwortung treffe. Nun ist es eine gute Eigenschaft unserer Bevölkerung und besonders auch der Karlsruher, daß auch sie Vertrauen zu den Beamten hat, so lange diese nicht dieses Vertrauen durch Mißbrauch derselben verloren haben. Und wenn nun dieser Mann das Vertrauen hatte, daß wenn ihm ein Beamter, an dessen bona fides nicht nur er nicht zweifelt, sondern auch heute noch kein Mensch zweifelt, einen Rat gibt, dazu noch einen unerbetenen Rat, daß dann dieser Beamte sich die rechtlichen Konsequenzen überlegt haben, und sie richtig beurteilt haben wird, so hat dieser Mann gewiß sich keine Fahrlässigkeit zu schulden kommen lassen, sondern er hat getan, was ein ehrlicher, anständiger

Bürger tun kann, und tun wird, er hatte Vertrauen und er durfte Vertrauen haben, und ich meine doch immerhin, die Großh. Regierung wäre die letzte Instanz, die dieses Vertrauen irgend wie beanstanden oder erschüttern sollte. Also mit dieser Einwendung war es doch wohl nicht in Ordnung.

Was nun die Rechtsfrage betrifft, so ist dieselbe durch den Großh. Verwaltungsgerichtshof endgültig entschieden, soweit es sich um den Fortbestand eines Realrechts handelt; sie ist aber auch nach meiner Meinung durchaus richtig entschieden. Dieses Realrecht kann nach der bestehenden Gesetzgebung nicht in der Weise ausgedehnt werden, wie es nach der Genehmigung und der Ausführung des Bauborhabens vorausgesehen war. Aber die Frage ist, inwiefern durch die Vorgänge, wie sie einmal da liegen, eine Rechtsverbindlichkeit zur Entschädigung begründet ist; diese Frage ist nicht entschieden, und sie würde eventuell durch die bürgerlichen Gerichte entschieden werden müssen. Es ist gesagt worden, und zwar mit ziemlicher Bestimmtheit, daß die rechtliche Verbindlichkeit des Staates doch eine recht zweifelhafte sein würde; ich glaube aber, es kommt bei der Beurteilung einer zivilrechtlichen Haftbarkeit der Umstand doch mit in Betracht, der eben von mir auch kurz angedeutet worden ist, nämlich: für den unerbetenen und aufgedrungenen und dazu mit amtlicher Autorität gegebenen Rat pflegt man in höherem Maße haftbar zu sein als für einen sonstigen Rat, den erbeten und fahrlässigerweise unrichtig erteilt worden ist, und darum handelt es sich. Der Mann hat gar keinen Rat haben wollen, sondern er ist ihm unerbeten in Ausübung amtlicher Autorität erteilt worden, und da muß man und müssen auch die bürgerlichen Gerichte viel strenger die Haftbarkeit prüfen, als in anderen Fällen.

Nun sagt man freilich: ja, es ist kein Schaden da, oder es ist jedenfalls nur ein unbedeutender Schaden da. Die 330 M. Gebühr für eine persönliche Konzeption ist schließlich alles. Ob 330 M. für den, der sie zu bezahlen hat, viel oder wenig ist, ist Geschmacksache; aber es ist auch nicht richtig, daß das der einzige Schaden ist, sondern der Wert des Hauses ist tatsächlich gemindert, in der allgemeinen Anschauung gemindert, ein Schaden, der in natura nicht gut zu machen ist außer auf einem Wege, der viel Geld kostet, nämlich dadurch, daß man die Anlage wie sie ist, wieder zerstört und die Wirtschaft rekonstruiert auf ihren früheren Bestand. Das kostet natürlich viel Geld und ist viel teurer als ein Schadensersatz sein würde.

Also, ich meine, die Sache liegt aber weiter so, daß es sich nicht nur um eine Rechtsverbindlichkeit handelt sondern daß zunächst Gründe der Billigkeit vorliegen, daß dieser Mann entschädigt wird. Ob der von dem Beteiligten angegebene Betrag gerade richtig ist oder ein anderer ist eine andere Frage; aber daß der Mann entschädigt werden muß, liegt nicht nur im Interesse dieses Mannes selbst, sondern es liegt auch im Interesse der Verwaltungsbehörde, denn die Anschauung, daß man Vertrauen und zwar unbedingtes Vertrauen in die Handlung eines Verwaltungsbeamten setzen darf, kann und soll nicht erschüttert werden. Daß der Mann mit ausführlichen rechtlichen Auslegungen davon überzeugt werden soll, daß er nichts zu fordern hat, das wird nicht gelingen, sondern der Mann wird das Bewußtsein haben, daß ihm Unrecht geschehen ist. Dieses Bewußtsein wird er nicht verlieren, und er wird

es auch auf andere Leute, mit denen er verkehrt, übertragen. Ich kann daher nicht anders sagen, als daß ich glaube, es liegt hier im Interesse der Großh. Regierung selbst, daß sie nicht bei dem ersten bleibt, was sie vielleicht ihrer eigenen Überzeugung nach und ihrem eigenen Wunsche nach, jetzt zu tun gedenkt, daß sie vielleicht sich mit dem Gedanken einer angemessenen Entschädigung des Mannes befreundet.

Ich möchte also dringend den Antrag der Kommission zur Annahme empfehlen.

Kommerzienrat Meier: Ich glaube, die Erklärung des Herrn Regierungsvertreters kann uns nicht befriedigen. Der Herr Regierungsvertreter hat ausgeführt, daß zwar das Bezirksamt einen Fehler gemacht hat, daß aber der Besitzer des Realrechts ebenfalls Fehler gemacht hätte, weil er nicht aufgepaßt hätte, ob die Realwirtschaft zu Recht übertragen worden sei. Wenn es sich um den jetzigen Besitzer handeln würde, dem der Rat auf dem Bezirksamt gegeben worden ist, so würde das zutreffen; aber die Erklärung, daß die Wirtschaft auf das Nebenhaus ausgedehnt werden soll, ist dem Vorbesitzer gegeben worden, nicht dem jetzigen Besitzer. Nicht der Vorbesitzer ist geschädigt, sondern der jetzige Besitzer, der alles getan hat, was er konnte. Er hat durch Einsicht des Grundbuchs sich davon überzeugt, daß auf der Wirtschaft das Wirtschaftsrecht ruht. Nun kommt man und nimmt ihm das Realrecht weg. Der Schaden, der dem Mann dadurch entstanden ist, scheint mir nicht so gering zu sein, wie es der Herr Regierungsvertreter dargestellt hat, denn der Mann führt in seiner Petition aus, daß er jetzt schon 700 M. Prozeßkosten hat bezahlen müssen. Er ist außerdem vor 4 Jahren vor die Steuerbehörde geladen worden, und man hat ihm dort auseinandergesetzt, daß er wegen seines Realrechts um 5 000 M. in der Steuer erhöht werden müsse. Er hat also seit 4 Jahren aus diesem höheren Betrag die Steuer bezahlen müssen. Da scheint mir doch ein nicht unerheblicher Schaden vorhanden zu sein. Ich glaube daher, daß wir an dem Beschluß der Kommission festhalten und der Regierung empfehlen sollen, daß der Petent entschädigt wird.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Punkt 7, mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über die Petition der Gemeinde Weisweil, die Verlängerung des Rheinuferbaues am Talweg bei der Ausmündung des Altrheins oberhalb der Schiffbrücke auf Gemarkung Weisweil betr., erhält das Wort der Berichterstatter

Geh. Hofrat Dr. Bunte: Der Gemeinderat Weisweil führt darüber Beschwerde, daß trotz seiner rechtzeitigen Einsprache im Jahre 1908 durch die Wasserbauverwaltung, Rheinbauinspektion Freiburg, in letzter Zeit an der Ausmündung des Altrheins in den Rheinstrom oberhalb der Schiffbrücke Uferbauten vorgenommen worden seien, durch welche ein für die Straße Weisweil-Schönau gefährlicher Rückstau des Altrheins hervorgerufen und Schädigungen der Schiffahrt, Fischerei und Landwirtschaft herbeigeführt worden seien.

Im einzelnen wird ausgeführt, daß durch die vorgenannten Uferbauten die früher 140 Meter breite

Mündung des Altrheins wesentlich verengt worden sei, wodurch Stromwirbel entstanden, welche zerstörend auf das Bauwerk selbst wirkten, so daß dessen Unterhaltung mit großen Kosten verknüpft sei; für die Kleinschiffahrt sei der jetzige Zustand gefährlich, und es seien schon wiederholt Unglücksfälle vorgekommen, ein Schiffer sei ertrunken. Im Sommer 1909 sei das Wasser des Altrheins um zirka 40—50 Zentimeter gestaut und dadurch die Straße an einigen Stellen überflutet worden, was früher, vor Herstellung der Bauten, nicht vorgekommen sei; dadurch werde die Fischerei benachteiligt und der schöne Altrhein in eine Schnafenbrutstätte und einen stinkenden Froschteich verwandelt. Der Gemeinderat Weisweil bittet, den durch die vorgenommenen Rheinuferbauten hervorgerufenen Übelstand abstellen zu wollen.

Die Großh. Regierung (Ministerium des Innern) hat darauf folgendes erwidert: Der Kaiserliche Wasserbauinspektor für den Rhein in Colmar, dem die Verwaltung der Schiffbrücke bei Weisweil obliegt, habe schon wiederholt den Bunsch ausgesprochen, daß der Einlenkungsbaunächst der Brücke in die Normaluferlinie vorgerückt und der obere Bau in die Mündung hinein verlängert, die Öffnung also eingeengt werde, damit die Kleinschiffahrt eine sichere Führung durch die Brücke bekomme und diese selbst bei Hochwasser besser angemäht werden könne. Diesem Ersuchen wurde früher nicht entsprochen, weil der Verkehr durch die Brücke nur gering und eine solide Annäherung der Brücke noch in anderer, wenn auch etwas umständlicherer Weise möglich war. Nachdem sich aber die Großschiffahrt bis Basel entwickelt hatte und für die Einrichtung der Schiffbrücken oberhalb Straßburg—Rehl zum Durchlassen des Großverkehrs beträchtliche Staatsmittel — insgesamt über 100 000 M. — aufgewendet worden waren, erschien es als selbstverständlich, daß die Durchfahrt durch die Schiffbrücken in jeder Hinsicht erleichtert und alles vermieden werden mußte, was zu Savarien der Schiffe und Anfahrungen der Brücken Anlaß geben könnte. Dadurch daß sich der Talweg unmittelbar oberhalb der Brücke im Frühjahr 1909 scharf gegen das rechte Ufer wandte, war zu gewärtigen, daß die Steuerung der Bergzüge durch die Brücke erschwert werde und Talschiffe und Talzüge in die Gefahr kommen würden, zu vertreiben und entweder auf die Einlenkung zu fallen oder die Brücke anzufahren.

Da hierdurch sehr große Werte, unter Umständen auch Menschenleben auf dem Spiel stehen konnten, so durfte nicht ruhig zugewartet werden, bis erst Unfälle eintreten, sondern es mußte beizeiten vorbeugend eingegriffen werden. Dies konnte nur in der Weise geschehen, daß dem Talweg der zum Abschweifen in die Mündung erforderliche Spielraum genommen wurde. Das war aber nur durch eine Einengung der Öffnung zu erreichen, die dann auch im Frühjahr 1909 unter tunlichster Rücksichtnahme auf die nach dem Altrhein gehende Kleinschiffahrt und auf den Hochwasserabfluß dadurch bewirkt wurde, daß der obere Bau um 30 m als Tiefbau in die Mündung hinein verlängert und die Einlenkung auf eine Länge von 30 m in ihrer jetzigen Höhe in die Uferlinie vorgeholt wurde, jedoch nicht in solchem Maße, daß die Ausmündung des Altrheins zum Hauptrhein im rechten Winkel stand. Für die Kleinschiffahrt blieb dabei noch eine, in die Uferlinie gemessen, etwa 80 m weite Einfahrt in den Altrhein, die als vollständig ausreichend angesehen wird. Eine nennenswerte Erschwerung des Einfahrens erscheine mit dieser Einengung nicht verbunden und eine Gefahr dann vollständig ausgeschlossen, wenn die Klein-

Schiffer das Ufer etwas oberhalb der Mündung anfahren und, wie dies auch vor Verlängerung des Baues geboten war, den Nachen an der Leine um das Bauende herumführen. Diese Auffassung sei inzwischen dadurch betätigt worden, daß die Badensschiffer seit der Einengung der Mündung ebenso anstandslos in den Altrhein gefahren sind wie vorher. Auch seien Klagen oder Beschwerden von den Weisweiler Badensschiffern bei der Rheinbauinspektion oder ihren Beamten bisher nicht vorgebracht worden.

Der Tod des verunglückten Johann Georg Nikola, den die Petenten als Beweis für die Gefährlichkeit der neuen Anlage aufzuführen, stehe in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Erstellung der Bauten zur Einengung der Mündung. Nikola habe ein Manöver gemacht, welches im Hinblick auf die Nähe der Schiffsbrücke aller Voraussicht nach nicht ohne Unfall ablaufen konnte; er habe es somit an der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers fehlen lassen. Die Fahrt auf dem Oberrhein sei immer schwierig und bis zu einem gewissen Grad gefährlich und die Schiffsführer müssen jeden Augenblick Geistesgegenwart und Entschlußfähigkeit besitzen. Dieser Anforderung dürfte Georg Nikola, der seinerzeit wegen angeborenen Schwachsinns als dienstunbrauchbar vom Pionierbataillon Nr. 14 entlassen worden sei, nicht entsprochen haben.

Von den Petenten wird ferner behauptet, daß durch die Einengung des Altrheins eine Stauung hervorgerufen worden sei, die bei Hochwasser die Straße Weisweil-Schönau und das tiefer gelegene landwirtschaftliche Gelände der Gemarkung Weisweil bedrohe; auch diese Annahme ist nicht zutreffend. Es habe sich vielmehr bei dem Hochwasser im vorigen Jahre gezeigt, daß die Uferbauten keine stauende Wirkung äußern, so daß hierdurch eine Schädigung sicherheitlicher und landwirtschaftlicher Interessen nicht eingetreten sei.

Bei den Maßregeln, die zur allmählichen Verlandung der Altrheine ergriffen werden, werde alle Rücksicht auf die Fischerei genommen, so daß auch die Beschwerden nach dieser Richtung nicht zutreffend seien.

Ihre Kommission hat auf Grund dieser Informationen und der Besichtigung der örtlichen Verhältnisse durch ein Mitglied der Kommission den Eindruck gewonnen, daß die von der Rheinbauinspektion vorgenommenen Änderungen an der Einmündung des Altrheins in den Rheinstrom bei der Weisweiler Schiffsbrücke im Interesse der Großschifffahrt getroffen worden sind und hierfür notwendig erscheinen. Ob und inwieweit durch die Uferbauten lokale Schädigungen herbeigeführt worden sind, wäre einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

Die Kommission beantragt,

die Petition der Gemeinde Weisweil der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Freiherr Böcklin von Böcklinsau: Ich habe Gelegenheit gehabt, mir an Ort und Stelle den Rheinuferbau, der hier Gegenstand der Petition ist, mit Vertretern der Großh. Regierung und der Gemeinde Weis-

weil anzusehen, und konnte dabei feststellen, daß sich Gemeinde und Behörde über einen Punkt bis jetzt noch nicht ganz einig sind. Die Gemeinde behauptet, daß durch diesen Bau, der am Talweg errichtet ist, der Abfluß des Altwassers gehemmt sei, und daß dadurch eine Hebung des Wasserspiegels der Altwasser herbeigeführt werde, die wiederum eine Hebung des Grundwasserspiegels in dem außerhalb des Rheindammes gelegenen Gelände, welches das beste landwirtschaftliche Gelände der Gemeinde Weisweil sei, zur Folge habe. Dadurch würden die Landwirte der Gemeinde Weisweil geschädigt. Sollte das wirklich der Fall sein, dann müßte allerdings dem Übelstand unbedingt abgeholfen werden, denn es wäre unbillig, wenn man die Großschifffahrt schützte, indem man landwirtschaftliche Werte zerstört, was der Fall wäre, wenn das Grundwasser bei landwirtschaftlichen Grundstücken dort gehoben würde. Die Behörden also bestreiten, daß der Grundwasserspiegel gehoben sei; die Gemeinde behauptet es. Als Beweis wird von Seiten der Gemeinde angeführt ein Brückenmeister, der selber bestätigen soll, daß die Überflutung der Straße Rheinau-Weisweil-Schönau jetzt schon bei einem niedrigeren Pegelstand des Talwegs eintrete, als das früher der Fall war. Wäre das Tatsache, so wäre damit der Beweis geliefert. Diese Frage scheint noch nicht gelöst zu sein und ich möchte die Bitte an die Großh. Regierung richten, der Lösung dieser einen Frage, die mir der Kernpunkt der ganzen Petition zu sein scheint, ihre ganze Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Behörde hat die Schlammfänger, die ja auch ein „Stein des Anstoßes“ sind, schon beseitigen lassen.

Ich möchte mir erlauben, hier bei dieser Gelegenheit auf einen Passus zurückzukommen, der in der Antwort der Großh. Regierung enthalten ist und der gerade heute von größter Bedeutung für unsere Rheingemeinden ist. Dort heißt es: „Bei den Maßregeln, die zur Verlandung der Altrheine führen.“ Das heißt also, es sind Maßregeln getroffen, um die Altrheine allmählich verschwinden zu lassen.

Ich möchte nicht verschweigen, darauf hinzuweisen, von wie ernster Gefahr wir Rheingemeinden gerade in diesen letzten Tagen alle bedroht waren und noch bedroht sind. Es haben teilweise nur wenige Zentimeter gefehlt, um den Rhein zum Überlaufen zu bringen — durch das Druckwasser allein sind schon viele Landwirte schwer geschädigt — und gerade dieses Hochwasser, wie wir es jetzt gehabt haben, und wie es schon beinahe seit Menschengedenken, seit den siebenziger Jahren, nicht wieder da war, hat uns bewiesen, von welcher hoher Bedeutung ein aufnahmefähiges Rheinbett, zu dem die Altwasser ja auch gehören, ist.

Ich möchte aus diesem Grunde, auch im Interesse der Fischerei und des Grundwasserspiegels der ganzen Rheinebene bitten, daß man die Frage der Notwendigkeit der Verlandung der Altrheine nochmals eingehend revidiert.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Schluß der Sitzung 2 Uhr 30 Min.

