

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1910

75 (17.3.1910) Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen
Ständeversammlung Nr. 62. Zweite Kammer. 54. öffentliche Sitzung

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

N^o 62.

Karlsruhe, den 17. März

1910.

==== Zweite Kammer. ====

54. öffentliche Sitzung

am Mittwoch den 16. März 1910.

Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Bericht der Wahlprüfungskommission über die Ersatzwahl im 38. Wahlkreis (Rastatt-Bühl-Baden); Berichterstatter Abg. Rebmann.

2. Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen

a) des Rangleirats a. D. Rüd in Karlsruhe um Erhöhung seines Ruhegehalts; Berichterstatter: Abg. Wiedemann;

b) der Witwe des verunglückten Savenarbeiters Sebastian Wacker in Redarau um Entschädigung; Berichterstatter: Abg. Febr. von Gleichenstein;

c) des zurubeseetzten Lokomotivheizers Friedrich Martin in Heidelberg um Erhöhung seines Ruhegehalts; Berichterstatter: Abg. Kramer;

d) der Witwe des Expeditionsassistenten Georg Meigner in Ladenburg wegen Regelung ihrer Hinterbliebenenzüge; Berichterstatter: Abg. Breitenfeld.

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

a) der Gemeinde Gahmersheim um Erstellung einer festen Brücke über den Redar, Berichterstatter: Abg. Odenwald;

b) der Gemeinde Dittigheim wegen Errichtung einer Haltestelle, Berichterstatter: Abg. Morgenthaler.

Präsident Rohrhurst eröffnet um 9¹/₄ Uhr die Sitzung.

Zunächst wird der Eingang folgender Petitionen angezeigt:

1. des Verbands badischer Grund- und Hausbesitzervereine zum Gesetzentwurf, betreffend Änderung der Gemeinde- und Städteordnung;

2. Nachtrag (Beschleunigungsbitte) zu der Petition des Ludwig Babs in Wiesloch um Entschädigung;

3. der Gemeinden des Schlichttales sowie der Gemeinde Tiengen um Fortsetzung der Söllentalbahn von Titisee über St. Blasien durch das Schlichttal in das Rheintal nach Tiengen, übergeben vom Abg. Wittemann;

4. der Gemeinde Aufen Amt Donaueschingen wegen Errichtung einer Eisenbahnstation für Personenzüge, übergeben vom Abg. Görlacher.

Es werden überwiesen: Ziffer 1 der Kommission für Justiz und Verwaltung, Ziffer 2 der Petitionskommission, Ziffer 3 der Budgetkommission, Ziffer 4 der Kommission für Eisenbahnen und Straßen.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

Zu Ziffer 1 derselben erstattet Abg. Rebmann (natl.) Bericht über die Ersatzwahl im 38. Wahlkreis, Rastatt-Bühl-Baden, gewählt Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.), und beantragt namens der Wahlprüfungskommission, die Wahl für unbeanstandet zu erklären.

Der Antrag wird angenommen.

Am Regierungstisch: Zunächst Ministerialdirektor Geheimerat Dr. Glockner, sodann Ministerialdirektor Geheimerat Dr. Kühn, zuletzt Ministerialdirektor Geheimerat Schulz.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung erhalten das Wort

Zu lit. a (Bitte des Kanzleirats a. D. Ludwig Rüdert in Karlsruhe um Erhöhung seines Ruhegehaltes) Berichterstatter Abg. **Wiedemann** (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen: Der Petent, der nach seiner im Jahre 1889 erfolgten Zuruhesetzung als Kanzleirat vom Jahre 1891 bis zum April 1909 als Schreibgehilfe bei der Eisenbahnverwaltung weiter beschäftigt worden war, hatte bereits dem letzten Landtag eine Petition gleichen Betreffs eingereicht, die der Großh. Regierung empfehlend überwiesen wurde. Der Petent hat in Verfolg dieser Petition auch eine Pensionserhöhung erreicht, hält dieselbe aber nicht für genügend und bittet, da seine Zuruhesetzung im Jahre 1889 ungesetzlich gewesen sei und die ihm gegenwärtig gewährte Pension zum standesgemäßen Leben nicht ausreiche, um weitere Erhöhung.

Die Großh. Regierung erklärt, daß der Ruhegehalt des Petenten bei seinem Ausscheiden aus dem Dienste als Schreibgehilfe im Jahre 1909 in Übereinstimmung mit der empfehlenden Überweisung der früheren Petition auf Grund der neuen Fassung des § 43 des Beamten-Gesetzes und des § 35 ebenda unter Anrechnung der bei der Großh. Staats-Eisenbahnverwaltung verbrachten Dienstzeit auf 75 Proz. des maßgebenden einschlägigen Einkommens (auf 2805 M. jährlich) erhöht worden sei. Die Zuruhesetzung im Jahre 1889 habe den damals maßgebenden Bestimmungen entsprochen. Die Zeit der Beschäftigung als Schreibgehilfe sei bei der erfolgten Erhöhung der Pension soweit gesetzlich zulässig in Anrechnung gebracht worden. Falls der Petent die Voraussetzungen für die Bewilligung einer Beihilfe im Sinne des Art. 30 des Etatgesetzes für gegeben erachte, könne er ein diesbezügliches Gesuch einreichen.

Die Kommission glaubt wie schon auf dem letzten Landtag, daß es nicht Sache des Hauses sein könne, zu prüfen, ob die Gründe für die Zuruhesetzung im Jahre 1889 stichhaltig waren; jedenfalls sei der Ruhegehalt damals richtig bemessen worden. Auch habe die Regierung durch die Erhöhung der Pension auf Grund des § 43 des Beamten-Gesetzes von 1908 den gesetzlichen Vorschriften in vollem Maße Rechnung getragen. Eine weitere Erhöhung könne rechtlich nicht begründet werden. Einverstanden sei die Kommission damit, daß die Regierung dem Petenten, falls er sich in einer Notlage befinde, auf Ansuchen eine angemessene Unterstützung zuweist. Im übrigen aber stelle sie den Antrag auf Übergang zur Tagesordnung.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Zu lit. b. (Bitte der Witwe des verunglückten Hafenarbeiters Sebastian Beder in Neckarau um Entschädigung) Berichterstatter Abg. **Fehr v. Gleichenstein** (Ztr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Hafenarbeiter Sebastian Beder ist am 25. Mai 1905 dadurch verunglückt, daß er, als er mit seinem Fahrrad zu schnell und unter Außerachtlassung der gebotenen Vorsicht über den Übergang über die Industriegeleise zwischen Hafen und Station Rheinauhafen in Neckarau fuhr, von einem Rangierzug erfaßt und so schwer verletzt worden ist, daß er an den Folgen der erlittenen Ver-

letzungen starb. Seine Witwe führt aus, die Eisenbahnverwaltung habe ihr allerdings unter der Bedingung des Verzichtes auf jede weitergehende Forderung eine Rente für sich und ihre Kinder angeboten, die sie aber als ungenügend erachtet und im Klagewege eine höhere Rente zu erstreiten versucht habe. Nun sei sie in zwei Instanzen abgewiesen worden, da nach Annahme der Berichte ihren Mann allein das Verschulden an dem Unglücksfall treffe. Sie bittet, ihr mit Rücksicht auf ihre sehr bedrängte Lage trotzdem eine entsprechende Entschädigung zu gewähren.

Die Großh. Regierung lehnt unter Hinweis auf die ergangenen Urteile jede Rechtspflicht zur Entschädigung an die Hinterbliebenen ab, da der Verunglückte den Unfall selbst verschuldet habe und die Eisenbahnverwaltung keinerlei Verschulden treffe, und hält auch die Bewilligung einer Entschädigung im Vergleichsweg nicht mehr für zulässig. Da es sich nicht um die Hinterbliebenen eines Bediensteten der Eisenbahnverwaltung handle, stünden auch budgetmäßige Mittel zur Gewährung einer guttatsweisen Unterstützung nicht zur Verfügung. Dagegen habe sie von der Anforderung der erwachsenen Parteikosten Umgang genommen.

Die Kommission teilt den Rechtsstandpunkt der Großh. Regierung, hält aber in Anbetracht der ungünstigen Lage der Hinterbliebenen eine kleine Unterstützung insoweit für gerechtfertigt, als die Kinder der Verstorbenen noch klein sind, und kommt deshalb dem Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle die Petition in diesem Sinne der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Abg. **Kramer** (Soz.): Ich fühle mich verpflichtet, den Antrag der Kommission mit einigen Worten zu unterstützen. Es ist ja richtig, daß die Großh. Regierung dieser bedauernswerten Frau gegenüber entgegenkommend gezeigt hat, indem sie ihr f. Zt. eine Unterstützung von 400 M. und für jedes Kind eine solche von 100 M. angeboten hat. Die Frau war meiner Ansicht nach auch nicht gut beraten, als sie diese freiwillige Unterstützung der Regierung ablehnte. Allein ein Umstand, den ich erwähnen möchte, hat sie jedenfalls zu diesem Verhalten geführt. Ihr Mann, der verunglückt ist, war nämlich bei der Versicherungsgesellschaft „Feierabend“ für 1000 M. versichert. Die Versicherungsgesellschaft wollte diesen Betrag nicht freiwillig geben, so daß die Frau gegen die Versicherungsgesellschaft zum Prozeß gedrängt wurde, den sie gewann. Dadurch, daß die Frau diesen Prozeß gewonnen ist sie jedenfalls in dem Glauben bestärkt worden, daß sie von der Eisenbahnverwaltung mehr zu beanspruchen habe, als diese ihr geben wollte. Aus diesem Grunde strengte sie einen Prozeß gegen die Verwaltung an, den sie verlor. Es ist bedauerlich, daß diese einen derartigen Ausgang genommen hat, allein es daran nichts mehr zu ändern. Ich möchte aber trotzdem die Großh. Regierung ersuchen, aus Gründen der Billigkeit und Menschlichkeit den Antrag der Kommission wohlwollend auszuführen. Man muß hier vor allem im Auge behalten, daß die Familie durch ein derartiges Unglück ihres Ernährers beraubt worden ist, und im Hinblick darauf möchte ich auch die Herren in dieser Hause ersuchen, dem Antrag Ihrer Kommission Zustimmung zu geben.

Ministerialdirektor Schulz: Wenn der Herr Abg. Kramer meinte, die Regierung habe von Anfang an der Frau Becker eine freiwillige Unterstützung angeboten, so ist das nicht richtig. Es handelte sich zunächst darum, daß die Frau einen Rechtsanspruch geltend machte, und da hat die Verwaltung, obwohl sie auf dem Standpunkt stand, daß ein solcher Anspruch nicht besteht, es aber doch immerhin zweifelhaft war, welchen Ausgang das Gerichtsverfahren nehmen würde, um dem Prozeß vorzubeugen, einen Vergleich vorgeschlagen, indem sie eine jährliche Unterstützung von 400 M. für die Witwe und 100 M. für jedes unerwachsene Kind anbot. Auf dieses Angebot ist die Frau nicht eingegangen, der Prozeß wurde in zwei Instanzen durchgeführt und von der Frau Becker verloren, und damit anerkannt, daß ein Rechtsanspruch nicht besteht. Nun ist die Verwaltung ihrerseits gar nicht mehr in der Lage, aus den Mitteln, die ihr zur Verfügung stehen, eine Unterstützung zu bewilligen, denn sie hat für solche Zweckzwecke keinerlei Mittel. Wir haben wohl Mittel zur Unterstützung von Eisenbahnbediensteten und deren Hinterbliebenen, nicht aber Mittel zur Unterstützung und zu freiwilligen Gaben an außerhalb der Verwaltung stehende Personen. Wir haben auf diesen Gesichtspunkt auch in der Erwiderung an die Petitionskommission hingewiesen; die Petitionskommission hat allerdings diese Bemerkung nicht weiter berücksichtigt. Es könnte nun höchstens in Frage kommen, ob etwa aus dem Dispositionsfonds, aus dem Fonds für im Budget nicht vorgesehene Bedürfnisse, eine Unterstützung gewährt werden soll; darüber hat aber in erster Linie nicht das Eisenbahnministerium sondern das Finanzministerium zu befinden, dem der Dispositionsfonds unterstellt ist. Ich habe Zweifel, ob es möglich sein wird, auf diesem Wege zu einer Vergütung an die Frau zu gelangen. Immerhin wird, wenn der Antrag der Kommission die Zustimmung des Hohen Hauses findet, eine Prüfung in dieser Richtung eintreten.

Abg. Schmidt-Karlsruhe (Zentr.): Ich möchte nur bemerken: Wenn die Petitionskommission zu dem Antrag gelangt ist, in der verlesenen Weise die Petition empfehlend zu überweisen, so hat sie allerdings dabei an den Dispositionsfonds gedacht. Daß aus den Mitteln der Eisenbahnverwaltung nicht eine Unterstützung gewährt werden kann, nachdem der Eisenbahnfiskus ein abweisendes Urteil erstritten hat, das war der Petitionskommission vollständig klar, aber ich glaube, die Petitionskommission war der Meinung, daß hier allerdings ein Fall vorläge, in dem sich die Verwendung von Mitteln aus dem allgemeinen Dispositionsfonds wohl rechtfertigen ließe, zumal die Eisenbahnverwaltung selber bei der immerhin nicht ganz einwandfreien Lage des Falles bereit war, im Vergleichsweg ein sehr viel weitergehendes Entgegenkommen zu zeigen. Ich möchte deshalb im Einverständnis mit der Petitionskommission die Eisenbahnverwaltung bitten, in diesem Sinne bei dem Finanzministerium vorstellig zu werden.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu lit. c (Bitte des zuruhegefesten Lokomotivheizers Friedrich Martin in Heidelberg um Erhöhung seines Ruhegehalts) Berichterstatter Abg. Kramer (Soz.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen: Zur Begründung seines Petitions führt Bittsteller aus, daß er als Heizer und Lokomotivführer verschiedene Unfälle erlitten habe und am 1. Dezember 1909 als dienstuntauglich mit einer Pension von 858 M. jährlich in den Ruhestand versetzt worden sei. Mit diesem Betrag könne er aber mit seiner Familie nicht auskommen und auch keine Stellung erlangen. Ein Gesuch um Unterstützung sei ihm abgeschlagen worden.

Die Regierung gibt zu, daß Martin verschiedene kleinere Unfälle erlitten habe, verweist aber auf die ärztlichen Gutachten, wonach ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Unfällen und der Dienstuntauglichkeit des Martin nicht angenommen werden könne, sodas die Festsetzung eines höheren Ruhegehalts auf Grund des Beamtenfürsorgegesetzes nicht möglich gewesen sei. Ein ausreichend begründetes Unterstützungsgeuch sei bei dem hierfür zuständigen Finanzministerium anscheinend noch nicht eingekommen.

Die Kommission tritt der Regierung dahin bei, daß eine Erhöhung des Ruhegehalts des Bittstellers gesetzlich nicht zulässig sei. Da aber immerhin die Möglichkeit bestehe, daß der jetzige Krankheitszustand des Patienten durch die verschiedenen Unfälle, wenn auch nicht unmittelbar verursacht, so doch vielleicht ungünstig beeinflusst worden sein könne, hält sie die Gewährung einer Beihilfe für der Billigkeit entsprechend und gelangt daher zu dem Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle über die vorliegende Bitte auf Erhöhung des Ruhegehalts auf Übergang zur Tagesordnung beschließen, soweit dieselbe jedoch auf Gewährung einer Beihilfe gerichtet ist, sie der Großen Regierung zur Kenntnisnahme überweise.

Abg. Maier (Soz.): Ich möchte Ihnen die Petition in dem Sinne des Antrags der Petitionskommission empfehlen. Der Regierung möchte ich aber anheim geben, nicht nur in diesem Sinne eine Entscheidung zu treffen, sondern vielleicht auch die Frage zu prüfen, ob der Mann nicht irgendwie bei der Eisenbahnverwaltung wieder beschäftigt werden könnte. Soweit mir der Mann persönlich keine Beschwerden vorgetragen hat, geht sein Bestreben weniger auf eine Unterstützung als auf eine eventuelle geeignete Wiederverwendung bei der Eisenbahnverwaltung.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu lit. d (Bitte der Witwe des Expeditionsassistenten Georg Meigner in Ladenburg um Feststellung ihrer Hinterbliebenenbezüge) Berichterstatter Abg. Breitenfeld (Soz.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen: Der frühere Vorsteher der Main-Neckarbahn-Station Ladenbach, Expeditionsassistent Georg Meigner, ist am Abend des 27. März 1902 in seinem Bureau von einem Strolch in der Absicht überfallen worden, die Stationskasse zu berauben. Bei diesem Anlaß erlitt er durch Revolvergeschüsse Verletzungen im Nacken, am linken Oberarm und an der linken Hand. Meigner wurde durch diese Verletzungen dauernd dienstuntauglich. Bei der in der Folge verfügten Zuruhesetzung ist mit Rücksicht auf sein pflichttreues Verhalten bei fraglichem Anlaß, die Schwere seiner Verletzungen, seine nicht günstigen Vermögensverhältnisse und den noch ge-

ringen Gehaltsbezug in Anwendung des § 3 des Beamtenunfallfürsorgegesetzes vom 27. Juli 1902 der Ruhegehalt mit Allerhöchster Staatsministerialentschließung auf den vollen Betrag des Dienstinkommens von jährlich 2300 M. festgesetzt worden. Meigner ist am 15. Mai 1909 an einer akuten Lungenentzündung gestorben. Der Witwe wurde gemäß § 61 B.G. das normale Wittwengeld von 30 Prozent des Einkommensanschlages von 2300 M. gleich 690 M. jährlich zugewiesen.

Die Bittstellerin behauptet nun, dieser frühe und rasche Tod ihres Mannes stehe in ursächlichem Zusammenhang mit den Verletzungen und den Folgen der Operation. Weiter führt die Petentin aus, daß die Tat vom 27. März 1902 auf sie selbst und auch auf ihre damals 13 jährige Tochter schwer eingewirkt hätte. Sie und die Tochter hätten beim Anblick ihres blutüberströmten Ernährers schwere Nervenerschütterungen erlitten, zu deren Heilung die Petentin in die Heil- und Pflegeanstalt Illenau hätte überführt werden müssen. Die Tochter habe sich von dieser Nervenerschütterung heute noch nicht erholt und sei als geistig minderwertig zu betrachten. Die Gesuchstellerin bittet daher, das Wittwengeld auf Grund des Beamtenunfallfürsorgegesetzes auf mindestens 50 Proz. des Ruhegehaltes ihres verstorbenen Mannes festzusetzen.

Die Regierung erhob auf die Petition hin ein ärztliches Obergutachten über die Frage, ob Meigner an den Folgen jener Verletzungen gestorben sei. Nach diesem Obergutachten kann zwar aus den Akten ein ursächlicher Zusammenhang des Todes des Meigner mit der Verletzung mit Sicherheit oder wenigstens mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht mehr festgestellt werden, es wird aber als nicht ausgeschlossen bezeichnet, daß die den Tod des Genannten in erster Linie bedingte Herzschwäche bei Lungenentzündung eine mittelbare Folge der erlittenen Verletzung gewesen ist. Auf Grund dieses Ausspruches wurde mit Allerhöchster Staatsministerialentschließung vom 23. v. Mts. das Wittwengeld der Bittstellerin auf 50 Proz. des Einkommensanschlages des Verstorbenen, somit auf jährlich 1150 M. vom Beginn des Bezugs an erhöht.

Weiter wird angeführt, daß der Witwe Meigner mit Rücksicht auf ihre hilfsbedürftige Lage aus dem allgemeinen Beihilfefonds im September v. J. eine Beihilfe von 200 M. zunächst auf die Dauer von 5 Jahren bewilligt worden sei. Mit der nunmehrigen Erhöhung des Wittwengeldes um jährlich 460 M. komme diese Beihilfe in Fortfall.

Die Kommission ist zu der Ansicht gelangt, daß angesichts der vermögenslosen Lage der Petentin und des Umstands, daß deren Tochter infolge des Unfalles dauernd und schwer in ihrer Gesundheit geschädigt wurde und in ihrer Erwerbsfähigkeit in gleichem Maße behindert ist, ihr die seither aus dem allgemeinen Beihilfefonds gewährte Beihilfe zu belassen wäre. Sie gelangt daher zu dem Antrag:

Die Hohe Zweite Kammer wolle der Regierung empfehlen, der Petentin neben dem Wittwengeld auch fernerhin eine Beihilfe aus Mitteln des allgemeinen Beihilfefonds zu gewähren.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 3 der Tagesordnung erhalten das Wort

Zu lit. a (Bitte der Gemeinde Salmersheim um Erstellung einer festen Brücke über den Nedar) Berichterstatter Abg. Odenwald (freif.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Eine bei Salmersheim bereits seit 30 Jahren bestehende Fährre kann in der Hauptsache den Personen wie auch den Fuhrwerksverkehr in zufriedenstellender Weise vermitteln. Wenn aber die Fährre, sei es durch Hochwasser oder länger anhaltenden Eisgang, wie dies schon 14 Tage lang ununterbrochen der Fall war, ganz außer Betrieb gesetzt werden muß, tritt der Wunsch nach einer festen Brücke lebhaft hervor.

Die Petentin hatte schon dem letzten Landtag eine Petition gleichen Inhaltes vorgelegt. Die derselben zugrunde liegenden Verhältnisse wurden schon damals eingehend beraten; seitens der Kommission wurde damals der vom Hause auch angenommene Antrag gestellt: „Hohe Zweite Kammer wolle die Petition der Gemeinde Salmersheim der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen in dem Sinne, dieselbe wolle in Erwägung ziehen, ob in jener Gegend nicht eine feste Brücke in Gemeinschaft der interessierten Gemeinden, der Kreisverwaltung Mosbach und des Staats erstellt werden könnte.“

Die Gemeinde Salmersheim erzielt nicht unerhebliche Überschüsse aus dem Betrieb der Fährre über den Nedar; die Kommission glaubt daher, der Gemeinde den Rat geben zu sollen, diese Überschüsse nicht in ihrem Gemeindehaushalt zu verwenden, sondern für einen zu bildenden Fond für Erstellung einer Nedarbrücke verzinslich anzulegen. Vielleicht wären auch die benachbarten Gemeinden und die Kreisverwaltung Mosbach bereit, alljährlich gewisse Beiträge zu diesem Fond beizuschließen. Damit würde das Projekt am meisten gefördert und die Großh. Regierung würde sich zu gegebener Zeit dann eher bereit finden lassen einen Staatszuschuß zu einer festen Brücke, sei es in Salmersheim oder mehr dem Zuge der Seerstraße folgend zwischen Diedesheim und Obrigheim zu leisten. Die Kommission stellt daher den Antrag:

Hohe Zweite Kammer wolle über die Petition der Gemeinde Salmersheim um Erstellung einer festen Nedarbrücke zur Tagesordnung übergehen.

Abg. Pausbach (kons.): Schon im vorigen Landtag ist eine Petition der Gemeinde Salmersheim um Erbauung einer festen Nedarbrücke bei Salmersheim sowie eine Petition der Gemeinden Obrigheim und Diedesheim um Erbauung einer solchen bei Obrigheim-Diedesheim an den Landtag gekommen. Wie der Herr Berichterstatter ausgeführt hat, sind beide Petitionen der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme überwiesen worden, daß an dem einen der beiden Punkte (Salmersheim oder Obrigheim-Diedesheim) eine feste Brücke über den Nedar gebaut werden solle.

Für einen Abgeordneten ist es peinlich, wenn zwei Orte in seinem Wahlkreis, die ihm natürlich gleichwertig sind, daselbe wollen. Wenn man aber bedenkt, daß auf der ganzen Strecke von Eberbach bis Heilbronn (50 km) keine feste Brücke über den Nedar geht, so ist es klar, daß in jener Gegend endlich einmal eine feste Brücke gebaut werden muß, das ist wohl allseitig anerkannt. Es ist aber auch klar, daß in so kurzem Abstand — es sind von

Gahmersheim bis Obrigheim-Diedesheim nur zwei Stunden Wegs — nicht zwei Brücken gebaut werden können.

Ich muß es also der Großh. Regierung überlassen, zu entscheiden, an welchem der beiden Punkte eine feste Brücke gebaut werden soll, wenn sie nur überhaupt, falls es einmal die Finanzlage gestattet, in jener Gegend eine feste Brücke baut, um was ich wirklich bitten möchte.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu lit. b (Bitte der Gemeinde Dittigheim um Errichtung einer Haltestelle) Berichterstatter Abg. Morgenthaler (Zentr.). Aus dem verlesenen Kommissionsbericht ist zu entnehmen:

Die Petentin bittet um Errichtung einer Haltestelle an der Taubertalbahn. Schon bei Erbauung dieser Bahn sowie später noch einige Male ist sie hierwegen vorstellig geworden, aber immer ohne Erfolg. Sie hält die Errichtung einer Haltestelle für nötig im Interesse der Geschäftsleute, der auswärts beschäftigten Arbeiter und der Mittelschulen in Tauberbischofsheim besuchenden Schüler, auch im Interesse des Gepäck- und Expressgutverkehrs, insbesondere des Milchabfahrs nach Mannheim. Wenn auch die Entfernung nach Distelhausen u. Tauberbischofsheim nicht groß sei, so seien doch, besonders bei Regenwetter, die Wege sehr schlecht und deshalb die Reisenden genötigt, ein Fuhrwerk zu nehmen, um zur Bahn zu kommen.

Die Großh. Regierung kann ein Bedürfnis nach Errichtung der gewünschten Haltestelle nicht anerkennen, zunächst wegen der geringen Entfernung der nächstgelegenen Stationen Distelhausen und Tauberbischofsheim (1,9 bzw. 2,4 km), sodann aber wegen der Unrentabilität der Anlage. Die Gemeinde Dittigheim zähle nur 647 Seelen, der zu erwartende Verkehr sei zu gering, wie sich aus dem Verkehr, den die Gemeinde bisher auf den Stationen Distelhausen und Tauberbischofsheim unterhalten habe, ergebe. Die Haltestelle käme dem zu erwartenden Personenverkehr nach unter 47 Personenstationen an die 408. Stelle und dem zu erwartenden Güterverkehr nach unter 366 Güterstationen an die 346. Stelle. Die Kosten der Erstellung belägen sich auf 15 000 M. Schließlich würde auch durch die Einfügung weiterer Halte auf der Taubertalbahn die Einhaltung der ohnedies schon gespannten Fahrzeiten und die Erreichung der Anschlüsse an den Knotenpunkten sehr erschwert.

Die Kommission erkennt zwar an, daß die Entfernung nach der Station Distelhausen nur klein sei, betont aber, daß die Verbindung dahin infolge starker Gefällunterschiede erschwert sei. Es sei anzunehmen, daß, wenn die Haltestelle eingerichtet sein würde, der Verkehr der Gemeinde steige, vielleicht sich verdopple. Die Erstellungskosten von 15 000 M. scheinen der Kommission angesichts der billigen Lohn- und Fuhrbedingungen jener Gegend etwas hoch berechnet zu sein. Ohne Zweifel werde auch Dittigheim selbst einen Zuschuß zu den Erstellungskosten leisten, wie es auch zur Bahn Tauberbischofsheim—Königsheim ziemlich viel Gelände abtrete. Nachdem die Station Sachsenflur, bei der die Entfernungen von Königshofen bzw. Unterschöpfung etwa

die gleichen sind, auf der frequentierten Odenwaldbahn habe eingeführt werden können, könnte „gespannte Fahrzeit“ wie die Notwendigkeit der Erreichung von Anschlüssen wohl auch hier keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bereiten. Übrigens sei anzunehmen, daß der Verkehr der künftigen Station Dittigheim nicht geringer sein werde wie der der Station Sachsenflur. Obwohl nach alledem empfehlende Überweisung am Platze wäre, will die Kommission jedoch in Anbetracht der gespannten Finanzlage nur den Wunsch aussprechen, die Großh. Regierung möge der Errichtung einer Haltestelle bei Dittigheim näher treten, sobald die Verhältnisse dies gestatten, und stellt daher den Antrag:

Die Kammer wolle die Bitte der Gemeinde Dittigheim der Großh. Regierung in dem angegebenen Sinne zur Kenntnisnahme überweisen.

Abg. Dr. Schofer (Zentr.): Es ist nicht das erste Mal, daß ich Ausführungen über die Eisenbahnverhältnisse des Frankenlandes, speziell meines Wahlkreises zu machen habe. Dieses Mal handelt es sich um den in der Nähe von Tauberbischofsheim an der Taubertalbahn gelegenen Ort Dittigheim.

Zunächst spreche ich dem Herrn Berichterstatter für seinen ausführlichen Bericht meinen Dank aus.

Der Ort Dittigheim liegt wie gesagt an der Taubertalbahn. Es ist begreiflich, daß dieser Ort gleich bei Erstellung der Taubertalbahn das Verlangen zum Ausdruck brachte, eine Station zu bekommen. Allein schon im Jahre 1864 hat die Großh. Regierung den Einwohnern von Dittigheim eine abschlägige Antwort auf diese Bitte gegeben. Sie blieben dann Jahre lang ruhig. Im Jahre 1899 aber wiederholten sie, und zwar ziemlich energisch, ihr Gesuch. Abermals nahm die Großh. Regierung eine negative Stellung ein. Im Jahre 1908 gingen zwei Petitionen von Seiten der Gemeinde Dittigheim an die Generaldirektion, um eine Haltestelle der Taubertalbahn zu bekommen. Beide wurden auch diesmal in negativem Sinne beantwortet. Die Großh. Regierung hat auch in ihrer Antwort, die sie der Petitionskommission hat zuteil werden lassen, eine negative Stellung eingenommen. Dieses Nein hat sie mit verschiedenen Gründen zu stützen gesucht. Es ist immer etwas bedenklich, wenn verschiedene Gründe zusammengesucht werden müssen, um eine negative Antwort zu fundieren.

Der eine und vielleicht der Hauptgrund, den die Großh. Regierung anführt, liegt im Kostenpunkt. Aber die 15 000 M., die die Anlage kosten würde, sind doch wirklich eine Bagatelle gegenüber den Positionen, die wir im vorliegenden Eisenbahnbudget stehen haben. Ich habe nachgesehen, was der Bahnhof Basel wieder erfordert wird, es sind 9 700 000 M. Ferner sind angefordert für den Bahnhof in der Stadt Lahr als dritte Teilforderung 2 Millionen, für Offenburg als achte Teilforderung 6 400 000 M., für Karlsruhe als sechste Teilforderung 9 900 000 M., für Pforzheim als sechste Teilforderung 1 400 000 M., für Durlach als fünfte Teilforderung eine Million, für Heidelberg als sechste Teilforderung 3 700 000 M. Das sind sieben Bahnhöfe mit einer Anforderung von 34 100 000 M. in einem einzigen Budget! Angesichts dieser Unsummen, die für die großen Bahnhöfe ausgegeben werden, auf die Bitte um Anwendung dieser 15 000 M. eine negative Antwort! Das erregt draußen im Lande Kopfschütteln.

Das wird auch die Bevölkerung von Dittigheim und Umgebung nicht verstehen, und ich begreife es, wenn sie es nicht versteht. Ich glaube, daß an dem einen Bahnhof in Basel die 15000 M. unschwer erspart werden könnten.

Ein zweiter Grund, den die Großh. Regierung anführt, ist der mangelhafte Verkehr. Sie selber hat die Angabe gemacht, daß die zu befördernden Personen bezüglich der Ankunft sich beziffern würden auf 3360, bezüglich des Abgangs auf 2380, daß sich der Gepäckverkehr bezüglich der Ankunft auf 1670 kg., bezüglich des Abgangs auf 1980 kg belaufen würde, der Eypreßgutverkehr bezüglich der Ankunft auf 4980 kg, bezüglich des Abgangs auf 15350 kg. Speziell muß die Großh. Regierung auch anerkennen, daß ein Milchverkehr im Gewicht von 13200 kg zu konstatieren ist, dazu ein Güterverkehr von 923 Tonnen. Die Erhebungen stammen aus dem Jahre 1907. Ich hätte gewünscht, daß wir neuere Angaben bekommen hätten. Es hat sich also die Großh. Regierung nicht einmal die Mühe genommen, die neuesten Angaben zu erheben, sondern sie hat zurückgegriffen zu den alten Angaben, die der Antwort vom Jahre 1908 zugrunde lagen. Es ist für den Laien unschwer verständlich, daß, wenn Dittigheim eine Station hätte, auch der Verkehr reicher sein würde. Deswegen sind diese Zahlen nicht maßgebend. Immerhin muß die Großh. Regierung auch so zugestehen, daß unter den 417 Stationen im Personenverkehr Dittigheim auch jetzt schon nicht an letzte Stelle sondern an die 408. käme und im Güterverkehr unter 366 Stationen auf die 346. Stelle. Würde aber die Station wirklich errichtet, so würde die Reihenfolge eine wesentlich günstigere werden. Speziell, glaube ich, würde der Milchverkehr, der sich nach der badischen Pfalz hin angebahnt hat, es verdienen, daß eine Station errichtet würde.

Drittens wird von der Großh. Regierung die geringe Entfernung von Tauberbischofsheim und von Dittelhausen angeführt. Ich gebe diese geringe Entfernung zu. Aber nicht weit von Dittigheim liegt Sachsenstur, das von Königshofen und von Unterschüpf auch nicht weiter entfernt ist. Dort kommt noch hinzu, daß die Strecke Hauptstrecke ist, während wir es hier mit einer Nebenbahn zu tun haben.

Als vierten Grund führt die Großh. Regierung die gespannte Verkehrszeit der Züge zwischen Lauda und Wertheim an. Zwei Minuten macht die ganze Geschichte aus. Ich glaube, diese wären noch herauszubringen, namentlich wenn die Großh. Regierung mit der Erstellung des besonderen Einfahrtsgleises auf der Station Lauda etwas voranmacht. Wenn dieses Gleis erstellt ist, sind die zwei Minuten sofort herauszubringen.

Ich möchte dann noch des weiteren darauf aufmerksam machen, daß die Gemeinde Dittigheim sich in einer eigentümlichen Lage befindet. Die jetzige Bahn durch das Taubertal führt auf der Strecke von drei Kilometern durch das Gelände von Dittigheim. Eben wird eine neue Bahn von Tauberbischofsheim nach Königheim erstellt werden, die wiederum die Gemeinde Dittigheim in die Lage versetzt, weitgehend Gelände zur Erstellung dieser Bahn herzugeben. Sobald aber die Gemeinde Dittigheim kommt und eine Station haben will, hat man nur eine negative Antwort. Daß ein derartiges Vorgehen verbittert, das kann ich begreifen.

Es will mir scheinen, daß, wenn eine Station in Dittigheim errichtet würde, eine Schädigung von Tauberbischofsheim nicht eintreten würde; denn, was auf der

einen Seite verloren ginge, würde durch einen reicheren Verkehr auf der andern Seite wieder eingeholt werden.

Die Kommission hat die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen. Die Kommission wäre wohl zu einer empfehlenden Überweisung gekommen, wenn wir in einer anderen Finanzlage wären, und mit Rücksicht auf die Finanzlage will ich einen Antrag auf empfehlende Überweisung nicht stellen.

Ministerialdirektor Schulz: Der Herr Abgeordneter Dr. Schofer glaubte zunächst bemängeln zu sollen, daß die Regierung mehrere Gründe für ihre Ablehnung angeführt hat. Die Regierung hat die Petition erschöpfend beantwortet, sie hat sie in jeder Richtung beleuchtet und hat ihre Bemerkungen dazu gemacht, welche Schlüsse sie aus diesen Verhältnissen ziehen muß. Nun hätte ich aber doch erwarten dürfen, daß der Herr Abg. Dr. Schofer nicht den Grund, den wir nahezu in die letzte Linie gestellt haben, als den von uns in die erste Linie gestellten bezeichnet. Die Antwort der Regierung geht davon aus, daß die Entfernung nach den nächsten Stationen außerordentlich gering sei, das stellt sie in den Vordergrund. Der Herr Abg. Dr. Schofer gab zu, daß die Entfernung gering sei. Daß bei einer geringen Entfernung auch das Bedürfnis nach einer noch näher gelegenen Station gering sein muß, das wird wohl auf der Hand liegen. Gerade mit Rücksicht auf diese geringe Entfernung ist auch eine nennenswerte Verkehrssteigerung durch die Errichtung einer Station in einer etwas größeren Nähe nicht zu erwarten. Daß wir die Verkehrsziffern des Jahres 1907 angegeben haben, hat seinen Grund darin, daß, als die Gemeinde sich seinerzeit, im Jahre 1908, um die Errichtung einer Station bewarb, uns andere Ziffern als die des Jahres 1907 überhaupt nicht zur Verfügung standen. Diese 1907er Ziffern geben übrigens ein durchaus zuverlässiges Bild. Daß im Jahre 1908 die Verhältnisse wesentlich anders gewesen seien, hat ja auch der Herr Abg. Schofer selbst nicht behauptet.

Der Herr Abg. Dr. Schofer meint endlich, es sei der Gemeinde Dittigheim insofern in einer eigenen Lage, als sie Gelände zu der Bahn nach Königheim abtreten müsse. Diese Bahn nach Königheim wird im Interesse der dortigen Landbesitzer errichtet, nicht im Interesse der Eisenbahnverwaltung. Der Eisenbahnverwaltung würde von rein eisenbahnfiskalischem Standpunkt nichts erwünschter sein können, als wenn diese Bahn nicht gebaut würde, da sie bei weitem nicht einmal die Betriebskosten decken wird. Also, ich glaube, dieser Vorwurf ist nicht an die richtige Adresse gerichtet.

Auf die Frage bezüglich der großen Bahnhöfe in diesem Zusammenhang einzugehen, kann ich mir verlagern, da wir noch reichlich Gelegenheit haben werden, diese Frage zu erörtern (Sehr richtig! im Zentrum). Ich glaube, und darin gebe ich dem Herrn Abg. Schofer recht, wenn Ersparnisse an diesen gemacht werden können, so sollen sie gemacht werden, jedoch ganz unabhängig davon, ob die Station Dittigheim errichtet wird oder nicht. Wir müssen dahin streben, unnötige Aufwendungen möglichst hintanzuhalten, und in der Richtung ist auch das Eisenbahnministerium fortgesetzt tätig. Wenn der Beschluß der Kommission angenommen wird, so wird ja wohl bei späterem Besserwerden der Finanzlage Gelegenheit gegeben sein, diese Frage von neuem in Prüfung zu nehmen.

Abg. Dr. Schofer (Centr.): Der letzte Satz der Ausführungen, welche die Großh. Regierung gemacht hat, ist mir der wichtigste und den wird auch die Gemeinde Dittigheim sich merken. Es ist mir aufgefallen, daß sich der Herr Vertreter der Großh. Regierung über das Beispiel von Sachsenflur, über das Analogon, das ich angeführt habe, ausgesprochen hat. Was in Sachsenflur auf jener Strecke recht ist, das muß uns in Dittigheim billig sein.

Der Präsident schließt die Sitzung mit den besten Wünschen für die Osterferien.

Schluß der Sitzung nach $\frac{1}{2}$ 11 Uhr.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Sodann wird die während der Sitzung eingegangene Petition der Gemeinden Merzhausen, Au, Wittman, Sölden, Bollschweil, St. Ulrich, Horben und St. Georgen um Erstellung einer Station für den Personen- und Güterverkehr an der zur Verlegung kommenden Strecke der Hölentalbahn für Merzhausen der Kommission für Straßen und Eisenbahnen überwiesen.

* Karlsruhe, 16. März. 55. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 5. April 1910, vormittags $\frac{1}{4}$ 10 Uhr.

Anzeige neuer Eingaben. Sodann:

Bericht der Budgetkommission und Beratung über das Budget Großh. Ministeriums des Innern für 1910 und 1911. Ausgabe Titel XVII, XVIII und XIX und Einnahme Titel VIII und IX (Wasser- und Straßenbau; Bergwesen; Geologische Landesaufnahme). — Drucksache Nr. 12e —; Bericht-erfasser: Abg. D i ü m m e l.

