

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

226 (18.7.1908) Badischer Landtag. Erste Kammer. 24. öffentliche Sitzung

Beilage zur Karlsruher Zeitung № 226.

Samstag, 18. Juli 1908.

Badischer Landtag.

Erste Kammer.

24. öffentliche Sitzung

am Dienstag, den 14. Juli 1908.

Unter dem Vorsitz des Ersten Vizepräsidenten
Seiner Erzellenz des Wirkl. Geh. Rats Dr. Bürklin.

Tagesordnung:

1. Anzeige neuer Einkäufe.
2. Beratung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Abänderung des Entschuldigungsgesetzes vom 26. Juni 1899 betreffend. B.-Nr. 359. Berichterstatter: Geh. Rat Dr. G ü b s c h.
3. Beratung des Berichts der Petitionskommission über die Petition der staatlich geprüften Werkmeister um Verleihung des Titels Baumeister. Berichterstatter: Freiherr R ü d t v o n C o l l e n b e r g.
4. Die Beratung des Berichts der Budgetkommission, betr. die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1906/1907 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand. B.-Nr. 370. Berichterstatter: Freiherr B ö d l i n v o n B ö d l i n s a u.
5. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petition:
 - a. der Gemeinden Böhlingen, Gaienhofen, Semmenhofen, Horn, Döhningen, Wangen, Weiler, des Gemeinderats Adolfszell, der Kuranstalt Schloß Narbad, sowie des Konsumvereins und des Bauernvereins Wangen um Bewilligung eines Staatszuschusses zum Bau einer schmalspurigen Lokalbahn von Adolfszell über Böhlingen nach Döhningen. (Hörbahn).
Berichterstatter: Freiherr v o n S t o t t i n g e n.
 - b. des Gemeinderats Aufen um Errichtung einer Eisenbahnstation in Aufen.
 - c. des Gemeinderats Grünlingen um Errichtung einer Güterstation in Grünlingen.
Berichterstatter: Abgeordneter K i r s n e r.
 - d. des Gemeinderats Gintfödingen um Errichtung einer Güterstation in Gintfödingen.
Berichterstatter: Freiherr v o n G a y l i n g.
 - e. der Gemeinden Freudenberg, Rauenberg und Ebenheid und Gutsbesitzer Damm zu Dürchhof um Gewährung eines Staatszuschusses zum Bau einer Straße von Freudenberg nach dem Dürchhof zum Anschluß an die Kreisstraße dafelbst.
Berichterstatter: Geh. Kommerzienrat K o e l l e.
 - f. des Gemeinderats Gremmelsbach um Errichtung einer Eisenbahnhaltestelle.
Berichterstatter: Abgeordneter K i r s n e r.
 - g. der Gemeinde Griesen und des Kornhauses Klettgau um Errichtung eines fahrbaren Uebergangs beim Bahnhof in Griesen.
Berichterstatter: Freiherr v o n G a y l i n g.
 - h. des Eisenbahnkomitees Obersimonswald, die Erbauung einer Bahn von Furtwangen über Gütenbach nach Waldsüch.
Berichterstatter: Freiherr v o n G a y l i n g.

- i. des Eisenbahnkomitees Kirshardt, die Erbauung einer normalspurigen Bahn von Eppingen-Nischen nach Wimpfen-Jagstfeld betr.
Berichterstatter: Oekonomierat F r a n k.

6. Beratung des Berichts der Petitionskommission über die Petition der Gemeinde Hohentengen um Verlegung der Steuereinnahmehere von Rötteln nach Hohentengen.
Berichterstatter: Freiherr R ü d t v o n C o l l e n b e r g.

Am Regierungstisch: Präsident des Ministeriums des Innern, Wirkl. Geh. Rat Freiherr von und zu Bodman, Ministerialdirektor Geh. Oberregierungsrat Weingärtner und Geh. Oberregierungsrat Föhrenbach; später: Ministerialrat Dr. Schneider; sodann: Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Freiherr von Marschall und Ministerialdirektor Schulz; zuletzt: Steuerdirektor Wirkl. Geh. Rat Glockner.

Der Erste Vizepräsident eröffnete die Sitzung kurz nach 9 $\frac{1}{2}$ Uhr vormittags und machte dem Hohen Hause folgende Mitteilungen:

Entschuldigt haben sich für die heutige Sitzung die Herren: Geh. Hofrat Dr. Schmidt wegen dienstlicher Abhaltung, Geh. Rat Dr. Windelband, Fürst Reiningen und Abg. Bea, letzterer wegen der Hochzeitsfeier seiner Tochter.

Weiter habe ich dem Hohen Hause die Mitteilung zu machen, daß auf unser Glückwunschtelegramm an Seine Großherzogliche Hoheit den Prinzen Maximilian, unseren Durchlauchtigsten Präsidenten, folgende Antwort eingekommen ist aus Heidelberg:

„Die von Eurer Erzellenz namens der Ersten Kammer ausgesprochenen Wünsche haben mich sehr gefreut und sende ich meinen herzlichsten Dank dafür.
Prinz Max.“

Ferner habe ich dem Hohen Hause zur Kenntnis zu bringen, daß ein Schreiben von Seiner Erzellenz dem Herrn Ministerialpräsidenten von Marschall eingekommen ist, worin er mitteilt, daß der parlamentarische Abend, zu dem er auf heute, Dienstag den 14. Juli, in den Garten des Ministerialgebäudes eingeladen hatte, wegen der inzwischen eingetretenen regnerischen Witterung zu seinem lebhaften Bedauern verschoben werden muß. Das Schreiben führt dann aus:

„Eure Erzellenz beehre ich mich zu ersuchen, die Herren Mitglieder der Ersten Kammer hiervon mit dem Anfügen gefälligst in Kenntnis zu setzen, daß ich mir weitere Mitteilung ergebenst vorbehalte.“

An Petitionen sind eingekommen:

1. Von den Gemeinden Griesheim und Hohlbach um Befreiung von einem Barzuschuß zum Bahnbau Offen- burg-Kork (Budget des Eisenbahnbaues Titel I § 8 und Gesetzentwurf, die Vervollständigung des Staats- bahngesetzes betreffend).

Wird der Budgetkommission überwiesen.

2. Von der Gemeinde und dem evangelischen Pfarr- amt Wilhelmsfeld betreffs der Verlegung der Feier der Kirchweihe daselbst.

Wird der Petitionskommission überwiesen.

3. Von dem Grund- und Hausbesitzerverein Karlsruhe, den Entwurf eines Ortsstraßengesetzes betreffend.

Wird der Kommission für Justiz und Verwaltung überwiesen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung, Beratung des Be- richts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Abänderung des Enteignungs- gesetzes vom 26. Juni 1899 betreffend, S. Nr. 359, erhält das Wort der Berichterstatter

Ministerialdirektor Geh. Rat Dr. Hübsch: Durch- lauchtigste, Hochgeehrte Herren! Der Gesetzentwurf, der Ihrer heutigen Beratung und Beschlussfassung unter- liegt, bezweckt kein neues Enteignungsrecht zu schaffen, sondern stellt sich nur als eine Novelle zur Ergänzung des geltenden Gesetzes vom 26. Juni 1899 dar. Die Zwangsenteignung hat ihre moderne rechtliche Ausge- staltung erst im Laufe des vorigen Jahrhunderts erhal- ten, wo durch die ungeahnte rasche Entwicklung des Ver- kehrs, insbesondere des Eisenbahnwesens, durch die Fort- schritte der Technik und das wachsende Raumbedürfnis der größeren Städte Anlaß gegeben war, in den einzel- nen Bundesstaaten besondere Enteignungsgesetze zu er- lassen. So ist es besonders geschehen in Preußen, Würt- temberg, Hessen, Bayern, Sachsen und anderen kleineren Bundesstaaten.

Die schwierige Materie der Zwangsenteignung hat ihre Grundlage im öffentlichen Recht; denn nur dem Staat kann es zustehen, das Eigentum, welches ja überall un- ter dem Schutz der Verfassung steht, zu entziehen oder zu beschränken. In ihren Wirkungen aber greift die Zwangsenteignung insofern, als sie bestehende Rechte be- seitigt und neue Rechte schafft, in das bürgerliche Recht ein, welches durch den Artikel 109 des Einführungs- gesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch die Regelung dieser Materie dem Landesrecht überlassen hat.

In Baden stand bis 1899 das alte Zwangsabtretungs- gesetz vom 28. August 1835 in Geltung, welches in Ver- bindung mit den zum Zwecke der Enteignung zu Eisen- bahnzwecken erlassenen Gesetzen von 1838 und 1858 ge- meinsam das Enteignungsverfahren regelte. Der äußere Anlaß zur Neuordnung dieser Materie wurde gegeben durch die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches, des- sen neuen Bestimmungen und Vorschriften hinsichtlich des Sachenrechts und des Grundbuchwesens die Vor- schriften über das Enteignungsverfahren angepaßt wer- den mußten. Mußte man aber einmal zu einer solchen grundsätzlichen Neuregelung dieses Verfahrens schreiten, dann schien es auch angezeigt, Hand an die Mängel zu legen, die bei der Handhabung des alten Gesetzes von 1835 während seiner langen Geltungs- dauer zutage getreten waren. In aller Kürze darf ich diese hauptsächlichsten Mängel dahin kennzeichnen, daß das alte Gesetz zwar die Entziehung des Eigen- tums und der Rechte am Grundeigentum kannte, nicht aber eine Beschränkung derselben, daß weiter das alte Gesetz einem besonderen gesetzlichen Zeit- punkt für die Wertbemessung nicht kannte,

und daß ihm die Einführung eines administrati- ven Entschädigungsverfahrens gänzlich fremd war, endlich, daß der Unternehmer nach dem alten Recht jederzeit, selbst nach erfolgtem rechtskräftigem Zi- vilurteil von dem Unternehmen zurücktreten konnte, vorbehaltlich der Entschädigung der Beteiligten.

Das Gesetz vom 26. Juni 1899 hat nun versucht, die- sen Mängeln abzuhelfen, indem es unter Beibehaltung der bewährten Vorschriften des alten Rechts — dahin ge- hört insbesondere die Gestaltung des Abtretungsverfah- rens — sich die Erfahrungen zu Nutze machte, welche in- zwischen andere Staaten, besonders Preußen und Würt- temberg mit den von ihnen erlassenen Gesetzen gemacht haben. Dem Vorbild des preussischen und württember- gischen Gesetzes ist das badische Gesetz nur in einem Punkte nicht gefolgt. Während fast alle anderen moder- nen Enteignungsgesetze, aber auch das alte schweizerische Enteignungsgesetz von 1850 an die Spitze des Verfah- rens eine generelle Anordnung der staatlichen Autorität stellen, die eine allgemeine Enteignungsbefugnis dem Unternehmer verleiht und die Bezeichnung der einzelnen Grundstücke, die abzutreten sind, einer besonderen Ent- eignungsbehörde überlassen, hat das badische neue Gesetz von 1899 das seitherige Verfahren beibehalten, wonach der Entscheidung des Staatsministeriums über die Ab- tretungspflicht ein sehr umfangreiches Abtretungsver- fahren vorausgeht mit Vorlage eines detaillierten Pla- nes und einer besonderen eingehenden Verhandlung mit den Beteiligten nach Offenlegung dieses Planes.

Das Verfahren, welches das Gesetz von 1899 eingeführt hat, teilt sich im ganzen in drei Abschnitte. Es wird ein- geleitet durch das Abtretungsverfahren, das sein Ende findet in der Entscheidung des Staatsministe- riums über die Abtretungspflicht nach voraus- gegangener Planoffenlegung und Verhandlung mit den Beteiligten.

Der zweite Teil ist darin das Entschädigungs- verfahren, welches abschließt mit dem Feststel- lungsbefehl des Landeskommissärs, desjenigen Beamten, der jetzt, nach der jetzigen Gestaltung des Ge- setzes mit der Leitung der Entschädigungsverhandlungen beauftragt ist, und in welchem Verfahren eine Tagfahrt stattfindet, in der mit den Beteiligten über die Feststel- lung der Entschädigung verhandelt wird, in welchem fer- ner eine Kommission, die Schätzkommision tätig ist, die in Verbindung mit dem Landeskommissär nach Stim- menmehrheit die Entschädigung feststellt.

Der dritte Teil ist das Vollziehungsverfahren, welches mit dem Enteignungsbefehl des Landeskommissärs endigt und damit den Zweck des Enteignungsverfahrens, den Übergang des Eigentums auf den Unternehmer, verwirklicht.

Eingeschoben ist noch für besonders dringliche Fälle das sogenannte Dringlichkeitsverfahren, das ist ein Zwischenverfahren zwischen Entschädigungs- und Vollziehungsverfahren insofern, als der Landeskommissär auf Nachweis der Dringlichkeit eine vorläufige Ein- weisung in das abzutretende Grundstück dann aussprechen kann, wenn die im Feststellungsbescheid festgesetzte Ent- schädigungssumme hinterlegt und etwa verlangte Sicher- heit geleistet worden ist.

Nach Angabe der Großen Regierung hat dieses Gesetz von 1899 im großen Ganzen sich bewährt. Es sind un- statistische Feststellungen mitgeteilt worden, aus denen wenigstens soviel zu entnehmen ist, daß in einer großen Anzahl von Fällen durch das Feststellungsverfahren des Landeskommissärs, also durch das Administrativverfah- ren die Anrufung des Gerichts vermieden worden ist. Es ist in dem schriftlichen Bericht angeführt, daß von 269 in

5 Jahren ergangenen Urteilen 73 den Feststellungsbescheid des Landeskommissärs bestätigt haben und daß in einer Reihe anderer Fälle die gerichtlichen Erkenntnisse die Feststellungen des Landeskommissärs nur um ein Geringes überschritten haben.

Das Gesetz trat in Kraft mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch, also am 1. Januar 1900, ist sonach erst in Geltung seit 8 Jahren. Gleichwohl sind sehr bald schon gegen dieses Enteignungsverfahren Klagen laut geworden. Es haben diese Klagen auch besonderen Ausdruck gefunden in den Verhandlungen der Zweiten Kammer vor zwei Jahren in den Sitzungen vom 26. und 27. Juni 1906 und sich insbesondere auf folgende Punkte gerichtet. Es ist insbesondere seitens der Vertreter der Eisenbahnverwaltung darauf hingewiesen worden, daß es unserem Verfahren an einer besonderen Planfeststellung fehle, die getrennt von dem Enteignungsverfahren, ähnlich wie in anderen modernen Gesetzen vorgehen, im Eingang des Verfahrens vorzunehmen wäre. Es wurde auch gewünscht, daß mit dieser Planfeststellung zugleich ein Ausspruch der staatlichen Autorität dahin ergehe, daß auch die anderen weiteren Genehmigungsverfahren, wie z. B. wasserrechtliches und gewerbeamtliches Genehmigungsverfahren durch diese Planfeststellung ersetzt werden sollten, daß sie diese Vorgänge mit umschließen sollte und auf diese Weise das Verfahren verkürzt und vereinfacht werden möge.

Es ist weiter verlangt worden, daß ein einheitlicher Wertbemessungszeitpunkt festgelegt werde, einheitlicher als er im Gesetz bestimmt ist, und daß endlich auch mit der Einleitung des Enteignungsverfahrens eine Beschränkung des Verfügungsrechts der Eigentümer eingeführt werde, also eine rechtliche Sperre und auch eine tatsächliche Sperre dahin, daß auch äußere Veränderungen an den bezüglichen Grundstücken nicht mehr vorgenommen werden dürfen.

Generell wurde dann beklagt, daß der Zeitaufwand, den das neue Verfahren erfordere, ein zu großer ist.

Die Grobsh. Regierung hatte schon vor zwei Jahren zugelegt, daß sie in eine Prüfung dieser Beschwerden eintreten wolle, und das Ergebnis dieser Prüfung ist der nunmehr vorliegende Gesetzentwurf, in welchem den Wünschen nach einem einheitlichen Wertbemessungszeitpunkt u. damit dem Wünsche nach einer wirksameren Behütung der Preistreiberien der Spekulation Berücksichtigung gezollt, und in dem außerdem auch noch die Beschleunigung des Verfahrens herbeizuführen gesucht wird durch eine Reihe von Vorschlägen. Dagegen hat sich die Grobsh. Regierung ablehnend verhalten gegen die Einführung eines besonderen Planfeststellungsverfahrens unter dem Hinweis darauf, daß es besser dem einzelnen Fall überlassen bliebe, zu prüfen, ob, falls Genehmigungen gewerbe- oder wasserpolizeilicher Art notwendig sind, das Genehmigungsverfahren, das das Wasserrecht und Gewerbeamt verlangt, der Staatsministerialentscheidung vorgehen, oder ob es ihr nachfolgen soll; das soll dem einzelnen Fall überlassen bleiben.

Ablehnend hat die Grobsh. Regierung sich auch gegen die Einführung einer Sperre verhalten, dieses tiefen Eingriffes in das Verfügungsrecht des Eigentümers unter Hinweis darauf, daß auch in anderen Gesetzgebungen, insbesondere in Preußen und Württemberg dies nicht für notwendig erachtet werde.

Die Vorlage selbst bedarf eigentlich einer besonderen Erörterung nur in einem Punkt. Es ist zum Zweck der Herbeiführung einer größeren Beschleunigung des Verfahrens, aber auch zur Verlegung des Wertbemessungszeitpunktes auf einen möglichst frühen Zeitpunkt, in dem

§ 35a des Entwurfs ein sogenanntes Vorverfahren in Vorschlag gebracht worden, welches auf Antrag des Unternehmers gestattet werden kann. Dieses Vorverfahren besteht ganz wesentlich darin, daß zur Ermöglichung eines Urteils über die Zulässigkeit des Enteignungsverfahrens und über den voraussichtlichen Umfang des Unternehmens entsprechend abgekürzte Ermittlungen stattfinden, wobei namentlich ein mehr genereller Uebersichtsplan vorgelegt werden soll, der allerdings auch die einzelnen, der Enteignung unterliegenden Grundstücke, nicht aber die Nebenberechtigten bezeichnen muß, so daß mit möglichster Beschleunigung auf die Offenlegung des Plans eine vorläufige Entscheidung des Staatsministeriums über die Zulässigkeit und den Umfang der Enteignung herbeigeführt werden kann. Mit der Offenlegung des vorläufigen Planes würde sich der Zeitpunkt der Wertbemessung verbinden. Dieem Vorverfahren muß aber, und zwar nach dem Voranschlag der Grobsh. Regierung, spätestens im Lauf von zwei Jahren das ordentliche Abtretungs- und Enteignungsverfahren folgen, so daß eine nochmalige Offenlegung auf Grund umfangreicher Detailarbeiten zu erfolgen hat, und dann erst das Enteignungsverfahren einleiten kann.

Die weiteren Vorschläge, die der Entwurf noch bringt, können besondere Bedenken nicht erregen. Es ist zum Zweck der Beschleunigung von der Grobsh. Regierung in Vorschlag gebracht, daß die Frist zur Erhebung der Klage vor dem bürgerlichen Gericht gegen den Feststellungsbescheid des Landeskommissärs von 6 Monaten auf 2 heruntergesetzt werde. Es ist weiter zur Beschleunigung des Verfahrens vorgehen, daß nicht nur der Grobsh. Landeskommissär, sondern auch andere vom Ministerium des Innern bevollmächtigte Beamte mit der Leitung des Entschädigungsverfahrens betraut werden können, und es ist auch vorgehen, daß für die Fälle von Abwesenheit und Geschäftsunfähigkeit kurzerhand vom Landeskommissär besondere Pfleger für den verhinderten Eigentümer bestellt werden können, vorbehaltlich der Rechte des Vormundschaftsgerichts.

Besonderer Erwähnung bedürfen noch die §§ 15 a und 51 a der Vorlage sein. Es handelt sich hier um die Entlastung der Grundstücke, die dem Enteignungsverfahren nicht unterworfen sind, von den darauf haftenden Hypotheken und um die Sicherung der Interessen der auf die Entschädigungssumme angewiesenen Hypothekengläubiger. Auf diese beiden Punkte wird Gelegenheit sein zurückzukommen bei der Spezialdebatte über die betreffenden Paragraphen.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, ist zu dem Vorschlag der Annahme des Gesetzentwurfs mit den von ihr beschlossenen Änderungen und Ergänzungen gekommen; sie ist aber zu diesem Beschluß nicht ohne erhebliche Bedenken gekommen, deren wohl hier Erwähnung zu geschehen hat.

Einverstanden ist die Kommission durchaus damit, daß es volle Billigung verdient, wenn der Wertbemessungszeitpunkt möglichst frühzeitig festgesetzt wird, um der unzulässigen Schädigung vorzubeugen, die die Unternehmer, insbesondere die staatliche Eisenbahnverwaltung dadurch erleiden, daß eben sehr frühzeitig bei allen Unternehmungen dieser Art künstliche und unberechtigte Preissteigerungen und Spekulationen eintreten, und auf diese Weise die Entschädigung in unnatürlicher Weise erhöht wird. Nach dem geltenden Gesetz soll der zu Enteignende volle Entschädigung bekommen, d. h. seine Rechtslage, seine Vermögenslage soll sich nach der Enteignung gleich gut befinden, wie vorher. Er soll keinen Vorteil aus der Enteignung haben, aber auch keinen Nachteil. Es soll, wie sich einer von den Kommentatoren

unseres Enteignungsgesetzes ausdrückt, die Sache so aufgefaßt werden, als ob der Enteignete einen günstigen Verkauf aus freier Hand abgeschlossen hätte. Das Gesetz selber sagt, es sei ihm zu ersetzen der „Wert“. Unter dem Wert ist wohl allgemein zu verstehen der gemeine Wert, der Grundwert, der in der Liegenschaft selbst liegt nach ihrer Lage, nach ihrer Beschaffenheit, nach ihrer Benützung, nach ihrer Benützungsfähigkeit, namentlich auch, soweit der Wert durch eine solche schon erhöht ist. Es soll aber nicht bloß dieser gemeine Wert ersetzt werden, der sich in der Regel, aber nicht immer, mit dem Verkehrswert, mit dem Preis decken wird, denn es kommen Fälle vor, in denen zur Zeit der Enteignung schon eine unnatürliche, eine künstliche Erhöhung oder ein ungewöhnliches Sinken der Preise vorhanden war. Beide Fälle sollen für die Wertbemessung auscheiden, es soll der Enteignete im ersten Fall keinen Vorteil, im letzteren aber auch keinen Nachteil haben. Und gerade dieser Gesichtspunkt der Festhaltung an dem Grundwert, an dem gemeinen Wert, war ja auch mit Ursache, daß die Bestimmung des Gesetzes von 1835 beseitigt worden ist, wonach eine Art Beweisregel aufgestellt worden ist durch die Hinzuziehung des sechsjährigen Durchschnitts der Preise der in die Enteignung einbezogenen Liegenschaften. Außer diesem Grundwert soll aber nach dem Willen des geltenden Gesetzes auch der individuelle Wert ersetzt werden, den die Liegenschaft für den zu enteignenden einzelnen Eigentümer hat. Es ist hierzu u. a. auch der bloße Annehmlichkeitswert zu rechnen. Das Gesetz sagt, es soll auch der Wert ersetzt werden, den der Enteignete „in seinem übrigen Vermögen“ erleidet. Es ist darunter verstanden die Berücksichtigung des individuellen Werts, ausschließlich natürlich des Affektionswertes. Nicht berücksichtigt soll nach dem Willen des Gesetzes werden, diejenige Preissteigerung und diejenige Preisminde- rung, welche durch die Ausführung des Unternehmens selbst hervorgerufen wird. Es ist als recht und billig anerkannt worden, daß darauf der Eigentümer keinen Anspruch machen kann; es wird jede Kompensation zwischen seiner Entschädigung und der Erhöhung des Wertes ausgeschlossen, den das Eigentum erhält durch das Unternehmen; es wird aber auch jede Berücksichtigung mit einer Verminderung des Werts ausgeschlossen, die durch das Unternehmen verursacht wird.

Das sind die Grundsätze, nach denen das Gesetz die Entschädigung geregelt haben will. Um unberechtigter und unnatürlicher Beeinflussung der Wertbestimmung zu begegnen, wären zwei Wege gegeben: einmal der der Sperre, welchen das Schweizer Gesetz eingeschlagen hat, welche verhütet, daß von einem schon sehr frühen Zeitpunkt an irgendwelche äußeren Veränderungen an dem zu enteignenden Grundstück vorgenommen werden dürfen, und welches jede freie Verfügung über das Grundstück verbietet. Eine ähnliche Bestimmung, wenn auch mit beschränktem Umfang hat auch das alte Gesetz von 1835 gekannt. Die Groß. Regierung ist der Meinung — und auch Ihre Kommission hat keinen Anlaß gefunden, dem entgegen zu treten — daß eine solche Sperre nicht notwendig sein wird oder auch nur empfehlenswert erscheint, wenn an Stelle einer solchen Maßnahme die gesetzliche Fixierung des Zeitpunktes, nach welchem der Wert bemessen werden soll, aufrecht erhalten wird. Dabei ist die Kommission von vornherein von der Ansicht ausgegangen, daß es verfehlt wäre, zu glauben, als ob in der Feststellung dieses gesetzlichen Wertbemessungszeitpunktes ein Allheilmittel zu finden sei gegen übertriebene Anforderungen und künstliche Preissteigerungen. Es wird nicht zu vermeiden sein bei großen öffentlichen Unternehmungen, wie die Eisenbahnunternehmungen, daß schon sehr frühzeitig und längst vor dem

Wertbemessungszeitpunkte — ganz unnatürlich kann er natürlich nicht zurückverlegt werden — derartige Preis- spekulationen und Treibereien einsetzen werden, und es ist das umso eher begreiflich, als besonders bei den öffent- lichen staatlichen Unternehmungen der Einleitung des Enteignungsverfahrens die öffentliche Beratung in den Ständen vorausgeht, die ihrerseits auch genaue Pläne verlangen, und auf diese Weise von vornherein das Unter- nehmen nicht nur im allgemeinen, sondern auch schon in den einzelnen Zügen bekannt wird. Es hat deshalb auch die Kommission gegen dieses Verfahren, wie es vor- geschlagen ist, das Vorverfahren, ihre Bedenken anfänglich nicht zurückstellen können. Sie hat sich gesagt, es wird der Zweck, der mit diesem Verfahren beabsichtigt wird, unter Umständen nicht erreicht, nämlich daß durch einen frühzeitigeren Wertbemessungszeitpunkt den Spe- kulationen und Preistreibern vorgebeugt wird; auf der anderen Seite aber werden die beiden Zeitmomente, die bei der Entschädigung unter normalen Verhältnissen eigentlich zusammenfallen sollten, die Feststellung der Entschädigung, und eben der Zeitpunkt der Wertbemes- sung, noch weiter auseinandergerissen, als es jetzt der Fall ist. Es wird der Wertbemessungszeitpunkt verlegt auf die Offenlegung beim Vorverfahren und es können unter Umständen ein bis zwei Jahre vergehen, bis zur Offenlegung im geordneten Hauptverfahren; es steht alsdann zu befürchten, daß auf diese Weise zwischen der Wertbemessung und der wirklichen Feststellung der Ent- schädigung ein Zeitraum umfließt, der eine billige Ent- schädigung erschwert und auf der anderen Seite zu einem Unrecht führen würde gegenüber dem Enteigneten inso- fern, als die anderen, von der Enteignung nicht erfah- renen Grundeigentümer die inzwischen eingetretene Preis- steigerung sich zunutze machen können, währenddem der Entschädigte, der sein Eigentum zum Opfer bringen muß, eine Entschädigung erhält nach dem Wertstand eines Zeit- punktes, der um Jahre zurückliegt.

Das andere Bedenken war, daß es der Kommission im allgemeinen erwünschter erschienen hätte, wenn man mit dem bestehenden Gesetze noch längere Erfahrungen ge- macht hätte, und dann, diese Erfahrungen benutzend, zu einer Neugestaltung des Enteignungsverfahrens in dem Sinne gekommen wäre, daß, wie ich vorhin, unter Hin- weis auf die Gesetzgebung anderer Staaten, erwähnt habe, an die Spitze des Verfahrens eine generelle Verlei- hung der Enteignungsbefugnis gestellt worden wäre, und daß die Enteignung selbst, also die Entscheidung über die Enteignung der einzelnen zum Unternehmen erforder- lichen Grundstücke einer besonderen Enteignungsbehörde anheimgegeben würde.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, ist aber nach eingehender Er- wägung gleichwohl zu dem Ergebnis ge- kommen, das Verfahren, wie es vorgeschlagen ist, und den Gesetzentwurf mit den Änderungen, die sie be- schlossen hat, doch zur Annahme zu empfehlen aus dem Grunde, weil sie sich sagen mußte, es sei doch bei dem wirklich vorhandenen und nicht zu leugnenden Mißstand, daß insbesondere bei Eisenbahnunternehmungen ganz ab- norm hohe Preise bezahlt werden müssen, in Folge der vor- gängigen Spekulation und Preistreiberei, in der Tat der Mühe wert, einen Versuch mit diesem neuen Verfahren zu machen und damit dem Unternehmer die Möglichkeit zu geben, dem Schaden, der ihm ungerechtfertigterweise zugefügt wird, zu begegnen, und es sei empfehlenswert, daß man mit diesem Verfahren Erfahrungen macht, die bei einer generellen Erneuerung des Enteignungsverfah- rens zweckmäßig verwertet werden könnten.

Die Kommission hat dann zu diesem Gesetzentwurf noch einzelne wenige Änderungen vorgeschlagen, die

einer kurzen Erörterung wohl bedürfen, zweckmäßigerweise aber erst bei Besprechung der einzelnen Paragraphen in der Spezialdiskussion zur Besprechung kommen werden. Ich glaube damit diejenigen allgemeinen Gesichtspunkte dargelegt zu haben, von welchen die Kommission sich leiten ließ bei der Fassung ihrer Beschlüsse und komme auf Grund dieser Erwägungen zu dem Antrag:

„Den Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des Enteignungsgesetzes vom 26. Juni 1899, in der Fassung der Anlage 1 zu dem gedruckten Kommissionsbericht annehmen zu wollen.“

Präsident des Ministeriums des Innern, Wirklicher Geheimerat Freiherr von und zu Bodman: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ihre Kommission hat den Entwurf der Großherzoglichen Regierung einer so eingehenden Beratung unterzogen, und der Herr Berichterstatter hat sich so eingehend und klar über das Ergebnis dieser Beratung geäußert, daß ich nur wenige Worte zu sagen habe, zumal bei dieser Kommissionsberatung ein Einverständnis zwischen der Großherzoglichen Regierung und der Kommission über alle Punkte erzielt worden ist. Ich kann hier also nur Ihrer Kommission und dem Herrn Berichterstatter danken für ihre Arbeit und Ihnen bestätigen, daß die Regierung einverstanden ist mit den Abänderungsvorschlägen Ihrer Kommission.

Dem anerkennenden Urteil, welches hier ausgesprochen worden ist über die Tätigkeit der Landeskommisäre, kann ich mich auch nur anschließen. Ich möchte nur ergänzend hinzufügen, was schon in der Begründung des Entwurfs gesagt ist, daß diese 269 gerichtlichen Urteile, welche ergangen sind, nur 25 Prozent der Fälle darstellen, in welchen ein Feststellungsbescheid des Landeskommisärs ergangen ist; in 75 Prozent der Fälle ist also dieser Feststellungsbescheid überhaupt nicht angefochten worden. Von diesen 269 Urteilen haben aber, wie der Herr Berichterstatter hervorgehoben hat, 73 den Feststellungsbescheid bestätigt und im ganzen 71 Prozent dieser Urteile nur eine nicht erhebliche Erhöhung der Entschädigungssummen, die der Landeskommisär festgesetzt hatte, ausgesprochen. Ich glaube also, daß das Urteil der Regierung sowohl, als Ihrer Kommission, daß dieses Verfahren sich bewährt hat, durch diese Zahlen durchaus gerechtfertigt ist.

Der Herr Berichterstatter hat sodann die erheblicheren Bedenken hervorgehoben, welche bei der Kommission bestanden haben gegen die Einführung des Vorverfahrens. Diese Bedenken sind ganz gewiß beachtenswert; aber die Kommission ist selbst doch zu dem Schlusse gekommen — und ich freue mich darüber —, daß die Vorteile, welche die Einrichtung verspricht, die Nachteile überwiegen. Was nun die Beurteilung dieser Nachteile betrifft, so glaube ich, kann man sie doch etwas weniger ungünstig auffassen. Zunächst ist ja die regelmäßige Frist zwischen dem Vorverfahren und dem endgültigen Verfahren nicht zwei Jahre, sondern ein Jahr. Die Frist kann allerdings auf Antrag des Unternehmers auf zwei Jahre verlängert werden; es unterliegt aber der Prüfung des Staatsministeriums, ob hinreichende Gründe für eine solche Verlängerung vorliegen, und das Staatsministerium wird dabei gewiß diejenigen Bedenken voll wärdigen, welche auch hier geltend gemacht worden sind. Sodann würde durch die Verleihung einer Enteignungsbefugnis, wie sie auch von der Kommission als wünschenswert bezeichnet worden ist, der Nachteil, daß ein zu großer Abstand besteht zwischen diesem Ausspruch und der Feststellung der Entschädigung, vielleicht doch noch verschärft werden. In Preußen wenigstens, wo es an einer ausdrücklichen Bestimmung über den Zeitpunkt der Wert-

bemessung fehlt, ist die Uebung, daß die Wertbemessung sich richtet nach dem Zeitpunkt der allgemeinen Verleihung; und zwischen diesem Zeitpunkt und der Feststellung der Entschädigung kann unter Umständen ein noch längerer Zeitraum verstreichen, als der von ein oder zwei Jahren.

Ich glaube also, die Bedenken sind nicht so gewichtig, wie es den Anschein haben könnte, wenn auch durchaus beachtenswert, und im übrigen ist entscheidend, daß die Vorteile, welche die Beschleunigung des Verfahrens zu bringen verspricht, die Nachteile überwiegen.

Die allgemeine Beratung wird geschlossen.

Es wird in die Spezialdiskussion eingetreten und hierbei werden die einzelnen Titel nach der Anordnung des geltenden Gesetzes und jeweils gleichzeitig die entsprechenden Artikel des vorliegenden Entwurfs aufgerufen.

Titel I. Allgemeine Bestimmungen, §§ 1—5. Berichterstatter

Titel I, Allgemeine Bestimmungen, §§ 1 bis 5:

Ministerialdirektor Geheimerat Dr. Hübsch: Die Großh. Regierung hat eine Aenderung des seitherigen Abs. 2 des § 1 in Vorschlag gebracht, um damit zum Ausdruck zu bringen, daß die Entscheidung des Staatsministeriums über die Abtretungspflicht sich nicht bloß richtet gegen denjenigen, der zur Zeit der Entscheidung Eigentümer des Grundstücks oder sonst Berechtigter ist, sondern daß sie eine dingliche Wirkung äußern soll in dem Sinne, daß das Enteignungsobjekt selbst von dieser Entscheidung des Staatsministeriums erfaßt wird.

Ihre Kommission war der Ansicht, daß diese Anschauung durchaus berechtigt sei; sie war aber auch der Ansicht, daß schon nach dem jetzt geltenden Gesetz der Entscheidung des Staatsministeriums diese dingliche Wirkung beizumessen sei, namentlich wenn einige Bestimmungen des jetzigen Gesetzes, die zu gegenteiliger Auslegung beigezogen werden könnten, in Wegfall kommen. Bedenken hatte die Kommission nur gegen die vorgeschlagene Fassung des neuen Abs. 2, weil sich da Mißverständnisse schon ergeben hatten in der Richtung, als ob damit der Zeitpunkt des Eigentumsübergangs vom Ende des Verfahrens auf den Zeitpunkt des Erlasses der Staatsministerialentscheidung verlegt werden sollte. Die Kommission ist deshalb zu dem Antrag gekommen, die seitherige, durch einen Zusatz erweiterte Fassung, wie sie in Anlage 1 bezeichnet ist, in Vorschlag zu bringen. Die Großh. Regierung hat sich damit einverstanden erklärt.

Von Bedeutung ist in diesem Paragraphen noch ein weiterer Punkt. Das Gesetz sagt in Absatz 1, daß die selbständige Zwangsenteignung zulässig sei zur Entziehung des Eigentums oder sonstiger Rechte an Grundstücken. Es wird nun die Ansicht vertreten, daß unter diesen sonstigen Rechten an Grundstücken, die einer selbständigen Enteignung fähig wären, die Hypotheken nicht zu verstehen seien, weil nach dem Enteignungsgesetz die Entschädigung der Hypothekengläubiger stattfindet durch die Einräumung der Haftung der Entschädigungssumme an Stelle der Haftung des Grundstücks und hier in dieser Summe die Hypothekengläubiger ihre Deckung zu suchen haben. Diese Frage wird dann von Wichtigkeit werden, wenn der § 15 a des Entwurfs zur Beratung kommt, und ich würde vorschlagen, diese Beratung gleich hiermit zu verbinden. Die Großh. Regierung hat den § 15 a für die Fälle vorgeschlagen, in denen der Unternehmer sich schon im Eigentum eines Grundstücks befindet, welches er zu dem Unternehmen beigezogen haben will, welches aber noch mit Hypotheken belastet ist. Es wird nun in der Regel wohl anzunehmen sein, daß, wenn der Unternehmer auf güt-

lichem Weg Eigentümer wird, er dafür sorgt, daß mit dem vereinbarten Preis die Hypothekengläubiger abgefunden werden. Es ist aber der Fall denkbar, daß doch solche Hypotheken stehen bleiben, und für beide Teile kann diese Lage unangenehm werden.

Der Unternehmer sieht sich, wenn er nicht die Entlastung des Grundstücks nach Einbeziehung desselben in das Unternehmen auf gütlichem Wege herbeiführen kann, einer Entschädigungsklage des durch den vereinbarten Preis nicht gedeckten Hypothekengläubigers wegen Entwertung des Pfandobjektes ausgesetzt, der letztere aber verliert sein Pfandobjekt und ist auf die Entschädigungsklage angewiesen. Die Großh. Regierung hat nun in § 15 a für Fälle dieser Art ein Verfahren vorgeschlagen, wonach die Entschädigungssumme in entsprechender Anwendung der Grundzüge des Enteignungsverfahrens bemessen werden soll, damit auf diese Weise den Hypothekengläubigern ihre Rechte gewahrt werden, sofern sie durch den beim freiwilligen Erwerb vereinbarten Kaufpreis oder Tauschanschlag geschädigt sein sollten. Die Kommission ist in dessen der Meinung, daß ein derartiges Verfahren nicht notwendig ist, weil sie den § 1 Abs. 1 in dem Sinne auslegt, daß zu den sonstigen Rechten an Grundstücken, die einer selbständigen Enteignung fähig sind, auch die Hypotheken gehören, und daß deshalb, wenn der Unternehmer ihm gehörige Grundstücke entlasten will, von derartigen darauf ruhende Hypotheken nichts im Wege steht, daß er das Enteignungsverfahren speziell zum Zweck der Beseitigung dieser Rechte einleitet.

Die Kommission ist der Ansicht, daß keinerlei Grund vorliegt, den Ausdruck „sonstige Rechte an Grundstücken“ in Hinsicht der Hypotheken, der Grund- und Rentenschulden entgegen dem Sprachgebrauch des Bürgerlichen Rechts einzuschränken. Sie ist deswegen zu dem Antrag gekommen, den § 15 a in der Vorlage zu streichen.

Titel I, Allgemeine Bestimmungen, §§ 1 bis 5 werden in der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung angenommen.

Titel II, Von der Entschädigung, §§ 6 bis 15 werden ohne Diskussion in der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung angenommen.

Titel III, Enteignungsverfahren, a. Abtretungsverfahren, §§ 16 bis 35:

Berichterstatter Ministerialdirektor Geheimerat Dr. Hübsch: Es wird zweckmäßig sein, zu dem § 34 eine Bemerkung zu machen, weil dieser Paragraph von der Kommission neu gefaßt worden ist. Der seitherige § 34 des Gesetzes enthält zwei Absätze, in deren erstem die sogenannten Gesamtvereinbarungen behandelt werden, das sind diejenigen Vereinbarungen, in denen der Unternehmer und der Eigentümer oder Berechtigte sich nicht nur über die Abtretung, sondern auch über die Entschädigung einigen. In diesem Fall sollen nach dem jetzt geltenden Recht Grundstücke, auf die sich derartige Vereinbarungen beziehen, aus dem Verfahren einfach ausscheiden. Das aufgenommene Kommissionsprotokoll ersetzt den Vertrag nach § 313 des B. G. B., und es ist im Entwurfe durch einen Zusatz der Großh. Regierung weiter vorgeschlagen, daß vor der Abtretungskommission, vor der diese Vereinbarungen geschlossen werden, auch die Auflassung erklärt und der Grundbucheintrag bewilligt werden kann. Solche Gesamtvereinbarungen können nur bis zur Erlassung der Staatsministerialentscheidung geschlossen werden, weil ja über die Verbindlichkeit der Abtretung ein gütliches Uebereinkommen nicht mehr abgeschlossen werden könnte,

wenn bereits durch Staatsministerialentscheidung der Zwang zu dieser Abtretung ausgesprochen worden ist.

Es hat sich nun die Frage aufgeworfen, was rechtens sein soll, wenn Grundstücke, die den Gegenstand einer derartigen Gesamtvereinbarung bilden, mit Lasten, insbesondere mit Hypotheken, behaftet sind. Es würde, wenn sie zu dem Unternehmen verwendet werden, der Fall eintreten, daß der Hypothekengläubiger das Objekt seines Rechtes verlieren müßte und der Unternehmer der Entschädigungsklage seitens des durch die vereinbarte Entschädigungssumme nicht gedeckten Hypothekengläubigers ausgesetzt würde. Denn es ist hier wohl denkbar, daß die vereinbarte Summe den Unternehmer und den Enteigneten befriedigt, daß aber die Hypothekengläubiger in diesem Kaufpreis nicht ihre Deckung finden. Für alle Fälle ist es möglich, wenn diese Lasten fernerhin fortbestehen bleiben aus den Gründen, die ich bei Erörterung des § 15 a bereits angeführt habe. In § 51 a des Entwurfs hat deshalb die Regierung vorgeschlagen, daß in Fällen dieser Art dem Hypothekengläubiger eine besondere bürgerliche Klage vorbehalten bleiben soll, die binnen Monatsfrist zu erheben wäre nach Hinterlegung der vereinbarten Summe bei der Hinterlegungsstelle.

Ihre Kommission ist nun der Meinung gewesen, daß dieses etwas umständliche und schwierige Verfahren vereinfacht werden könnte dadurch, daß auch die Gesamtvereinbarungen dann in das Enteignungsverfahren einbezogen werden sollen, wenn die Hypothekengläubiger, die sich durch die Vereinbarung für benachteiligt erachten, einen Widerspruch gegen die Höhe der durch die Vereinbarung bestimmten Entschädigungssumme in dem Verfahren erheben können. Sie hat also deswegen in Vorschlag gebracht, es sollten solche Gesamtvereinbarungen nicht ohne weiteres ausscheiden aus dem Verfahren, sondern es sollte in dem Abtretungsverfahren bei der Offenlegungstagsfahrt jeder Hypothekengläubiger von einer derartigen Vereinbarung und der Höhe der vereinbarten Summe durch das Bezirksamt, also die die Abtretung leitende Behörde, in Kenntnis gesetzt werden. Verzögert er sich bei dieser Mitteilung, dann kann er sich nicht beklagen, wenn ihm sein Recht verloren geht, d. h. wenn ihm ein besonderer Anspruch, den er über die vereinbarte Entschädigungssumme hinaus geltend macht, verloren geht. Erhebt er aber innerhalb zweier Monate Widerspruch gegen die Vereinbarung, dann soll die Vereinbarung nicht mehr sich selbst überlassen bleiben, sondern in das Enteignungsverfahren einbezogen werden; es soll dann weiter mit diesem Grundstück verfahren werden, als ob eine Vereinbarung nicht stattgefunden hätte. Nur soll hinsichtlich der Abtretungspflicht die Vereinbarung dieselbe Wirkung wie eine Entscheidung des Staatsministeriums haben. Die badische Gesetzgebung würde mit einem derartigen Verfahren nicht allein stehen. Es ist schon in dem Entwurf über ein Enteignungsverfahren für Elsaß-Lothringen, der im dortigen Landesauschuß zur Beratung gekommen ist, ein derartiges Verfahren vorgesehen, und es besteht zu Recht in dem sächsischen Gesetz.

Wenn ein Widerspruch nicht erfolgt, dann bleibt die Vereinbarung vollständig in Kraft, es wird aber dann mit dem Uebergang des Eigentums durch den Eintrag ins Grundbuch auch das Grundstück von allen Lasten fraglicher Art, nämlich von den Hypotheken — und einbezogen ist auch der Nießbrauch — dann befreit, wenn die vereinbarte Summe bezahlt oder, was bei den Hypotheken geschehen muß, hinterlegt ist.

Das ist der Vorschlag, den die Kommission glaubte machen zu sollen, zur Vereinfachung des Verfahrens und die Großh. Regierung hat sich damit einverstanden erklärt.

Es würde nun, wenn dieser Vorschlag in der Fassung der Kommission angenommen würde, eine Erörterung des § 51 a unnötig werde; es würde dieser Paragraph in Wegfall zu kommen haben. Es ist selbstverständlich, daß derjenige Hypothekengläubiger, der den Widerspruch erhoben hat und auf diese Weise in das Verfahren als Nebenberechtigter einbezogen ist, dann eine selbständige Klage vor den bürgerlichen Gerichten hat, wie solche der § 45 des Gesetzes allen Nebenberechtigten einräumt, die im Entschädigungsverfahren aufgetreten sind.

Titel III, Enteignungsverfahren, A. Abtretungsverfahren, §§ 16 bis 35 werden in der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung angenommen.

Titel III, Enteignungsverfahren, B. Entschädigungsverfahren, §§ 36 bis 45:

Berichterstatter Ministerialdirektor Geh. Rat Dr. Hübsch: Der § 43 behandelt die Fälle der sogenannten Entschädigungsvereinbarung, also ein Uebereinkommen zwischen dem Unternehmer und dem Berechtigten über die Höhe der Entschädigung. Vorausgegangen ist entweder die Entscheidung des Staatsministeriums, die die Verpflichtung zur Zwangsabtretung ausspricht oder eine Vereinbarung zwischen dem Unternehmer und dem Eigentümer bzw. dem Berechtigten lediglich über die Abtretung. Hier sind nun die Meinungen der Grobsh. Regierung und der Kommission auseinander gegangen. Die Grobsh. Regierung war nach ihrem Vorschlag der Ansicht, daß wenn eine solche Entschädigungsvereinbarung abgeschlossen wird, auch sie behandelt werden kann, wie die Gesamtvereinbarung, daß sie also, falls nicht ein besonderer Feststellungsbescheid des Landeskommissärs beantragt wird, einfach aus dem Verfahren ausscheiden und in gleicher Weise behandelt werden könne durch Eintrag ins Grundbuch, wie die Gesamtvereinbarung. Die Kommission hingegen ist der Meinung, daß dem doch nicht so sein sollte. Es ist richtig, daß die Vereinbarung über die Entschädigung an sich ein zivilrechtlicher Vorgang ist; aber da über die Abtretung nicht von vornherein schon zugleich ein Einverständnis vorgelegen hat, vollzieht sich der Eigentumsübergang des Unternehmers nicht auf Grund eines zivilrechtlichen Vorgangs, sondern auf Grund eines öffentlich-rechtlichen Aktes, des Enteignungsbeschlusses, und nach der ganzen rechtlichen Natur dieser Vereinbarung erschiene es nicht angemessen, daß der Fortgang des Enteignungsverfahrens von dem Antrag des Unternehmers auf Erlassung des Feststellungsbescheids abhängen sollte. Die Kommission ist deshalb der Ansicht, es sollte bleiben, wie jetzt, daß auch in solchen Fällen der Enteignungsvereinbarung unter allen Umständen die Protokollierung stattzufinden habe durch den geschäftsleitenden Landeskommissär, und daß unter allen Umständen auch ein Feststellungsbescheid zu erlassen ist. Das Bedenken, welches die Grobsh. Regierung gegen diese Verpflichtung des Landeskommissärs, unter allen Umständen eine solche Entschädigungsvereinbarung zu protokollieren, hegt, geht dahin, daß letzterer dann auch gezwungen wäre, Vereinbarungen, die offensichtlich die Nebenberechtigten zu schädigen geeignet wären, zu protokollieren, sie gewissermaßen zu sanktionieren. Die Kommission glaubte aber, daß dieses Bedenken dadurch beseitigt wird, daß die Entscheidung des Landeskommissärs im Feststellungsbescheid an die Vereinbarung dann und nur dann gebunden ist, wenn sämtliche Berechtigten, auch die Nebenberechtigten, zugestimmt haben, in welchem Falle von einer Schädigung der Interessen der Nebenberechtigten keine Rede sein kann, daß aber, wenn ein Widerspruch auch nur eines Berechtigten vorliegt, die Entschädigung ohne Rücksicht auf die Vereinbarung selbständig durch den Feststellungs-

bescheid normiert werden kann. Die Kommission kommt deshalb zu dem Antrag, daß der alte § 43 bestehen bleiben soll, ebenso der § 44 Abs. 1 des jetzigen Gesetzes, wonach ein Feststellungsbescheid unter allen Umständen zu erlassen ist, daß aber in dem jetzigen § 43 der Schlusssatz: „Das über die Vereinbarung aufgenommene . . . usw.“ gestrichen werden soll. Dieser Passus hat keine Geschichte insofern, als er schon im Jahre 1899 auf Antrag der Kommission der Ersten Kammer gestrichen worden ist und zwar deswegen, weil man sagte, es paßt eine derartige Bestimmung nicht auf ein Uebereinkommen, welches an sich kein zivilrechtlicher Vertrag ist, sondern welches nur einen zivilrechtlichen Vorgang neben einem öffentlich-rechtlichen in sich birgt: nämlich den Vergleich über die Entschädigung, nachdem die Entscheidung des Staatsministeriums über die Abtretung vorausgegangen ist. In der Zweiten Kammer wurde der Satz wiederhergestellt und zwar zu dem Zwecke, um zum Ausdruck zu bringen, daß der Unternehmer durch eine solche Entschädigungsvereinbarung an diese Vereinbarung gebunden bleiben soll auch dann, wenn er wie in § 44 ihm eingeräumt ist, von dem Unternehmen im allgemeinen zurücktritt. Die Kommission ist wiederum zu der Ansicht gekommen, dieser Schlusssatz sei zu streichen, weil sie dem Gesichtspunkt, den die Zweite Kammer geltend gemacht hat, so viel Bedeutung nicht beizumessen vermag, um hier eine der rechtlichen Natur des in § 43 behandelten Vorganges widersprechende Bestimmung aufrecht zu erhalten. Die Kommission ist der Meinung, daß kein besonderes Interesse daran bestehe, den Unternehmer an eine derartige Vereinbarung zu binden, eine Vereinbarung, die ja doch das Ausscheiden der bezüglichen Grundstücke aus dem Enteignungsverfahren nicht zur Folge hat, während der Unternehmer auf der anderen Seite berechtigt ist, im übrigen von dem ganzen Unternehmen zurückzutreten mit Wirkung gegenüber allen anderen an dem Verfahren Beteiligten. Sie glaubt daher, wieder den Antrag stellen zu sollen, daß der Schlusssatz des § 43 gestrichen wird, letzterer aber im übrigen in seiner jetzigen Fassung aufrecht erhalten bleibt.

Erster Vize-Präsident Wirkl. Geh. Rat Dr. Bürklin: Gegen die Annahme vom Titel III. Abschnitt B erhebt sich kein Widerspruch, ich stelle indessen fest, daß über § 35 a noch nicht abgestimmt worden ist.

Ministerialdirektor Geh. Oberregierungsrat Weingärtner: In § 35 a hätte ich eine kleine Bemerkung zu machen, falls dies nicht von dem Herrn Berichterstatter geschieht.

Geheimerat Dr. Hübsch: In § 35 a hat die Kommission gegenüber dem Regierungsentwurf eine kleine Aenderung vorgenommen, rein formeller Art. Es ist dort in dem vorletzten Absatz gesagt: „Die Entscheidung des Staatsministeriums ist den Beteiligten zu eröffnen und im zentralen Verordnungsblatt und dem amtlichen Verkündigungsblatt . . .“ das soll natürlich heißen „zentralen Verkündigungsblatt“. Es ist das eine offensichtliche redaktionelle Aenderung, die einer besonderen Begründung nicht bedarf.

Der Vize-Präsident, Wirkl. Geh. Rat Dr. Bürklin: In dem vorletzten Absatz des § 35 a soll es also statt „Verordnungsblatt“ heißen „Verkündigungsblatt“. Das Haus ist mit der Berichtigung dieses offensichtlichen Druckfehlers einverstanden. Ab. § 35 a wird in der von der Kommission beschlossenen Fassung angenommen.

Geheimerat Dr. Hübsch: In § 45 ist eine wichtige Neuerung vorgesehen.

Erster Vize-Präsident, Wirkl. Geh. Rat Dr. Bürkli: Alsdann kann über § 45 noch nicht abgestimmt werden.

Titel III, Enteignungsverfahren, B. Entschädigungsverfahren §§ 36 bis 44 werden in der von der Kommission beschlossenen Fassung angenommen.

Ministerialdirektor Geh. Rat Dr. Hübsch: Ich darf bemerken, daß die Kommission in der Fassung ihres Vorschlags sich an die Fassung des Regierungsentwurfs angeschlossen hat, eine neue Fassung also dem Entwurf nicht gegeben hat. Nur wo sie Veränderungen vorschlägt, hat sie dieselben durch eingeschobene Paragraphen mit der Bezeichnung a und b bewirkt.

Zu § 45 möchte ich mir nun eine Bemerkung erlauben. Dieser Paragraph regelt das Klagerecht vor dem bürgerlichen Richter, und zunächst ist hier vorgeschlagen, daß die Frist, innerhalb welcher die Klage nach Zustellung des Feststellungsbescheids zu erheben ist, von den seitherigen 6 Monaten auf 2 Monate herabgesetzt wird. Schon der Regierungsentwurf von 1899 hatte 3 Monate bestimmt. Die Zweite Kammer hatte damals in der Erwägung, daß diese Frist zu kurz sein könne, um die nötigen Vorbereitungen zur Klageerhebung zu treffen, die Frist auf 6 Monate festgesetzt. Die Kommission glaubt, daß der Vorschlag der Großherzoglichen Regierung der auf 2 Monate geht, gerechtfertigt ist, und zur Abkürzung und Beschleunigung des Verfahrens beitragen wird, und daß die Frist auch genügt zur Vorbereitung der Klage, nachdem durch die Entschädigungsverhandlungen das Material, das zur Klage dienen soll, gesichtet worden ist. Es ist hier darauf hinzuweisen, daß ausdrücklich die zivilprozessuale Wiedereinsetzung zugestanden ist und das Interesse des Enteigneten damit in genügender Weise gewahrt erscheint. Weiter hat die Kommission hier eine Einschaltung beschlossen: In Satz 2 ist ausgesprochen;

„Die Klage des Unternehmers ist nicht nur gegen den Eigentümer des abzutretenden Grundstücks, sondern auch, sofern der Klageantrag ihr Interesse berührt, gegen alle nach § 14 Abs. 2 und 4 Nebenberechtigte zu erheben, welche in dem Entschädigungsverfahren vor der Verwaltungsbehörde mit Anträgen aufgetreten sind.“

Diese Nebenberechtigten sind einmal der Nießbraucher, sodann die Hypothekengläubiger, also die Berechtigten, bei denen die festgesetzte Entschädigungssumme anstelle des enteigneten Grundstücks tritt. An und für sich ist dieser nebenberechtigte Hypothekengläubiger berechtigt, wenn er im Verfahren aufgetreten ist, selbständig Klage zu erheben, wenn sein Interesse geschädigt ist; allein es ist auf Fälle hingewiesen worden, in denen die Klage des Unternehmers lediglich gegen den Eigentümer sich richtet, der Eigentümer aber in Wahrung seines Rechtes absichtlich oder fahrlässigerweise säumig ist, z. B. Verjährungsurteil gegen sich ergehen läßt und auf diese Weise die nebenberechtigten Hypothekengläubiger schädigt, ohne daß dieselben sich dagegen zur Wehr setzen können, weil sie von dem Verfahren gar nichts wissen. Die Nebenberechtigten, die von dem Verfahren keine Kenntnis haben, könnten auf diese Weise geschädigt werden, und deswegen soll die Klage des Unternehmers sich richten müssen in allen Fällen nicht nur gegen den Eigentümer, sondern auch gegen alle Nebenberechtigten, welche im Entschädigungsverfahren aufgetreten sind, allerdings mit der von der Großherzoglichen Regierung besonders gewünschten Beschränkung, „soweit ihr Interesse durch den Klageantrag berührt wird.“ Es wäre ja denkbar, daß der erste und der zweite

Hypothekengläubiger gar kein Interesse am Klageerfolg hätten, weil sie, auch wenn die Entschädigungssumme nach Klagebegehren herabgesetzt würde, trotzdem noch gedeckt wären, während bei dem dritten Gläubiger diese Voraussetzung nicht zutrifft. Alsdann wäre nur gegen diesen Dritten noch die Klage zu richten.

Das ist eine der von der Kommission hier vorgeschlagenen Neuerungen, und es mag hier auch noch zum Ausdruck gebracht werden, daß die Kommission von der Ansicht ausgeht, daß in Fällen der gerichtlichen Klage auf Feststellung der Entschädigungssumme diese nur einheitlich festgesetzt werden kann, daß also in allen Fällen eine notwendige Streitgenossenschaft eintreten muß. Für alle Klagen nach § 45 ist die Zuständigkeit des Landgerichts, nach dem Vorschlag der Regierung, ausgesprochen.

Ihre Kommission hat aber noch eine weitere wichtige Neuerung in Vorschlag gebracht. Nach dem Entwurf würde gegen die Urteile des Landgerichts die Berufung an das Oberlandesgericht zu richten sein. Die Kommission ist der Meinung gewesen, daß, nachdem schon ein eingehend zu begründender Feststellungsbescheid vorausgegangen ist, der sich seinerseits stützt auf ein Verfahren, in dem den Beteiligten reichlich Gelegenheit gegeben ist, ihr Interesse zu wahren, daß, nachdem das Landgericht mit neuen Sachverständigen zu einem bestimmten Entschädigungsergebnis gekommen ist, es nicht mehr erforderlich sei, nun noch ein drittes Mal eine weitere Instanz zur materiellen Entscheidung der Entschädigungsfrage anzurufen, zumal angenommen werden muß, daß das dritte Verfahren nicht immer zu dem richtigeren Ergebnis führt. Es ist deshalb beschlossen worden, daß gegen das Urteil des Landgerichts nur das Rechtsmittel der Revision an das Oberlandesgericht gegeben sein soll. Die Sicherheit und Gleichmäßigkeit der Rechtspflege im Enteignungsrechte erscheint hierdurch ausreichend garantiert.

Besondere Bedenken sind von keiner Seite, auch nicht von der Regierung, gegen diesen Vorschlag erhoben. Letztere war ursprünglich der Meinung, daß eine Verzögerung dadurch eintreten könne, daß durch Aufhebung der landgerichtlichen Entscheidung durch das Oberlandesgericht die Sache nochmals an das Landgericht zurückgehen müßte. Die Sache liegt aber doch wohl so, daß infolge Abschneidens der weiteren Instanz eine Reihe von Berechtigten überhaupt nicht mehr die Revision in Anspruch nehmen werden.

§ 45 wird in der von der Kommission vorgeschlagenen Fassung angenommen.

Titel III, Enteignungsverfahren, C. Vollziehung und Wirkung der Enteignung, §§ 46 bis 54, Titel IV, Kosten des Enteignungsverfahrens, §§ 55 bis 57 und Titel V, Schluß- und Uebergangsbestimmungen, §§ 58 bis 63 sowie Artikel II des Gesetzentwurfs werden in der von der Kommission beschlossenen Fassung ohne Diskussion angenommen.

Dr. Frhr. von Ia Roche-Starkenfels: Ich möchte den Antrag stellen, die Generaldiskussion nochmals zu eröffnen. Ich möchte meine Abstimmung motivieren, ich möchte auf Grund dessen, was die Diskussion ergeben hat, eine allgemeine Bemerkung machen.

Erster Vize-Präsident Wirkl. Geh. Rat Dr. Bürkli: Wenn sich kein Widerspruch dagegen erhebt, nehme ich an, daß das Hofe Haus damit einverstanden ist, daß wir die Generaldiskussion nochmals eröffnen.

Dr. Frhr. v. la Roche-Starckenfels: Schon der schriftliche Bericht hat schwere Bedenken gegen das ganze Gesetz geäußert. Durch die heutigen Ausführungen des Herrn Berichterstatters sind für mich diese Bedenken nur noch verstärkt. Es geht aus dem Berichte hervor, daß es sich hier nicht um eine dauernde Regelung der Materie handeln kann, sondern daß es wiederum nur zu einem kurzen Provisorium kommen wird. Dazu ist aber der Gegenstand doch zu wichtig. Wenn man heute nichts schaffen kann, was für längere Zeit genügt, dann sollte man sich lieber mit dem begnügen, was jetzt rechtens ist, um später auf Grund des inzwischen gewonnenen Materials nochmals an die Sache heranzutreten. Wenn man den Bericht auf den ersten Seiten durchliest, so gewinnt man die Anschauung, daß auch seitens der Kommission auf Grund der geltend gemachten Bedenken eine Ablehnung hätte erfolgen können. Ich bin infolgedessen nicht in der Lage, dem Gesetz meine Zustimmung zu geben.

In namentlicher Abstimmung wird hierauf der Gesetzentwurf mit allen gegen eine Stimme angenommen.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung, **Beratung des Berichts der Petitionskommission über die Petition der staatlich geprüften Werkmeister um Verleihung des Titels Baumeister**, erhält das Wort der Berichterstatter:

Freiherr Rüdiger von Collenberg: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Der Vorstand des Vereins staatlich geprüfter badischer Werkmeister hat an das Großh. Staatsministerium unter dem 26. November 1907 die Bitte gerichtet:

Hohes Großh. Ministerium wolle den staatlich geprüften Werkmeistern an Stelle des Prädikats „Werkmeister“ den Titel „Baumeister“ verleihen.

Unter dem gleichen Datum haben die Genannten auch eine Petition an das Hohe Haus gerichtet, die an das Staatsministerium gerichtete Vorstellung vorgelegt und die Bitte gestellt:

Hohes Haus wolle unser Gesuch nach Kenntnissnahme und Prüfung der Hohen Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Im wesentlichen wird die im Druck vorliegende Petition damit begründet, daß das Prädikat „Werkmeister“ für das Baufach seine frühere allgemein anerkannte Bedeutung verloren habe, daß die Bezeichnung „Werkmeister“ bei dem Anwachsen der Industrie in immer größerem Umfang auf solche Personen angewendet wird, deren Vorbildung hinter derjenigen der staatlichen Werkmeister zurückstehe. Den Titel Werkmeister führten heutzutage auch Aufseher und Vorarbeiter in gewerblichen u. Fabrikbetrieben der einfachsten Art, von welchen mancher ein Handwerk nicht einmal erlernt hätte. Um eine Unterscheidung mit diesen Werkmeistern herbeizuführen, wünschen die Petenten, daß ihnen der Titel „Baumeister“ verliehen werde.

Ihre Kommission kann zunächst die allgemeine Bemerkung nicht unterdrücken, daß es angemessener gewesen wäre, wenn die Petenten zunächst die Entscheidung der Großh. Regierung auf die an diese gerichtete Vorstellung abgewartet hätten, ehe sie sich mit einer Petition an die Kammer wenden. Diese Zurückhaltung wäre umso mehr am Platze gewesen, als die Kommission nicht in der Lage ist, alle Gründe für und wider abzuwägen, bevor die Großh. Regierung ihre Prüfung der Frage abgeschlossen hat, und die hierzu nötigen Erhebungen vorliegen.

Die Kommission hat sich gleichwohl auf die Behandlung eingelassen, weil sie anerkennt, daß die Bezeichnung „Werkmeister“ nicht mehr ganz entsprechend ist für Per-

sonen, welche die Großh. Baugewerkschule absolviert haben und eine Prüfung zu bestehen haben, während zahlreiche andere, lediglich aus dem Arbeiterstande hervorgehende Personen mit der gleichen Bezeichnung belegt werden.

Dies wird auch seitens der Großh. Regierung in einer an Ihre Kommission gelangten Mitteilung vom 30. Juni d. J. anerkannt. Von dem weiteren Inhalt der Mitteilung kann alles das übergangen werden, was bestimmt ist, einige tatsächliche in der Vorstellung enthaltene Behauptungen richtig zu stellen.

Ueber die Stellungnahme der Großh. Regierung zu der Petition wird mitgeteilt, daß dieselbe früher gegen die Verleihung des Titels „Baumeister“ an die staatlich geprüften Werkmeister gewichtige Bedenken gehabt habe, da an sich die Bezeichnung Werkmeister eine zutreffende ist, und es nicht tunlich erschien, sie durch den Titel „Baumeister“ zu ersetzen, wenn die akademisch gebildeten Techniker nach Bestehen der Staatsprüfung staatlich geprüfte Baumeister genannt werden. Durch die Novelle zur Gewerbeordnung vom 30. Mai 1908, welche den Baumeistertitel schließt und einheitliche Vorschriften über die Befugnis zu seiner Führung für das Gebiet des Deutschen Reiches vorsieht, sei die Sachlage wesentlich geändert. Bei der Beratung der hiernach vom Bundesrat zu erlassenden Bestimmungen wird nunmehr die Frage, ob dem Wunsche der Petenten entsprochen werden kann, von der Großh. Regierung einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

Ihre Kommission ist der Ansicht, daß die Stellungnahme der Großh. Regierung vollständig der Sachlage entspricht, und sie kommt, um ihre Uebereinstimmung mit dieser Stellungnahme auszusprechen, zu dem Resultat, dem Hohen Hause den Antrag zu unterbreiten:

Das Hohe Haus wolle die vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme überweisen.

Der Antrag der Petitionskommission wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 e der Tagesordnung, **die Petition der Gemeinden Freudenberg, Nauenberg und Ebenheid und Gutsbesitzer Damm zu Dürnhof um Gewährung eines Staatszuschusses zum Bau einer Straße von Freudenberg nach dem Dürnhof zum Anschluß an die Kreisstraße daselbst**, erhält das Wort der Berichterstatter:

Geh. Kommerzienrat K o e l l e: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Aus der sehr ausführlichen Petition sei Folgendes hervorgehoben:

Die Petenten tragen zur Begründung ihres Ansehens vor, daß schon seit urdenklichen Zeiten das Bedürfnis bestehe, die Stadt Freudenberg mit der Domäne Dürnhof und den Gemeinden Nauenberg und Ebenheid, sowie den zunächst hinter diesen liegenden Gemeinden durch eine Straße zu verbinden. Die Stadt Freudenberg liege tief im Maintale, die Domäne Dürnhof und Nauenberg dagegen auf dem Berge, und die Verbindung zwischen beiden bilde der steil ansteigende Verkehrsweg des ganzen Landes, der sog. Viehweg, welcher der Gemeinde Freudenberg einen jährlichen Kostenaufwand von 1500 bis 1800 M. verursache, obwohl es wegen der zu überwindenden allzu hohen Steigung tatsächlich noch nicht vorgekommen ist, daß eine Fuhr den Berg hinauf gefahren wurde.

Die Folge dieses Zustandes sei, daß

1. die Bewohner der petitionierenden Gemeinden, wenn sie in gegenseitigen Verkehr mittels Fuhrwerken treten wollen, entweder eine Reise über Bortal und Ro-

fenmäßige Gemeinde Mondfeld, also halbwegs nach Wertheim oder aber über Miltenberg in Bayern, mithin eine solche von 18 bis 20 Kilometer, machen müßten;

2. daß die betreffenden Gemeinden und insbesondere die Stadt Freudenberg wegen Vorbehalts der natürlichen Verkehrswege immer mehr verarmen. Insbesondere seit Erstellung der Mainbrücke bei Freudenberg sei das Bedürfnis nach Verbesserung dieser Verbindung in den Vordergrund aller Interessenten gerückt worden. Die petitionierenden Gemeinden könnten, wenn die Straße erbaut sei, nicht nur ihre Produkte auf dem nächsten Wege über die abgabefreie Brücke zur Bahn, sondern auch zur Verfrachtung in Schiffe an den Mainfluß verbringen und ferner ihre Bedürfnisse an Futtermitteln, künstlichem Dünger, Baumaterialien usw. von da abholen. Es werde sich deshalb naturgemäß ein großer Teil des Verkehrs, der zurzeit über Miltenberg gelenkt wird, auf dieser Straße abspielen.

Außerdem gelte es die in Freudenberg stark auftretende Tuberkulose zu bekämpfen, dadurch, daß die jetzt mit dem gesundheitsgefährlichen Steinhauen beschäftigten Arbeiter sich nach Erstellung der Straße zum Teil wenigstens dem Sandhöpfen zuwenden könnten. Der Stand der Sache sei heute der, daß die Gemeinde Freudenberg bereit sei, den Straßenbau auszuführen, und daß der Kreis Mosbach bereit sei, die Ausführung des Weges aus Kreismitteln zu unterstützen, daß aber der Staat seine Unterstützung verweigere.

Die Gr. Wasser- und Straßenbauinspektion habe die Kosten für Erbauung der Straße auf 100 000 M. berechnet, nach Ansicht der Petenten sei aber mit einem bedeutend geringeren Bauaufwand zu rechnen, da das Gelände größtenteils unentgeltlich gestellt werden würde. Die Petenten hoffen deshalb, daß sich die Großh. Regierung, falls sich der Bauaufwand wirklich auf 100 000 Mark stellen würde, für Leistung eines bestimmten Beitrags, und für den Fall, daß sich die Kosten entsprechend der Ansicht der Petenten niedriger stellen würden, für einen anderen beweglichen prozentualen Zuschuß entschließen werde. Bei den Verhandlungen, welche in der Hohen Zweiten Kammer über die Petition stattgefunden haben, erklärte der Vertreter der Großh. Regierung, es sei gewiß sehr begreiflich, daß die Stadt Freudenberg und der Pächter des Dürrhofes den Wunsch hegten, durch eine neue Verbindungsstraße verbunden zu werden, daß der Erfüllung dieses Wunsches aber zurzeit wenigstens schwer zu überwindende Hindernisse entgegenstünden. Nach der Prüfung, die die Großh. Regierung hinsichtlich des Bedürfnisses für eine solche neue Straße vorgenommen habe, müsse angenommen werden, daß dieses Bedürfnis nur von der Stadt Freudenberg und dem Pächter des Dürrhofes empfunden werde, während alle anderen Faktoren, insbesondere die beteiligten Gemeinden auf der Höhe nur ein sehr geringes Interesse an dem neuen Straßenzuge bekundeten. Die Gemeinden, die heute die Petition der Stadt Freudenberg mit unterzeichnet haben, hätten bei Ortsbereisungen wiederholt betont, daß sie kein Interesse an dem neuen Straßenzuge haben und hätten sich insbesondere gegen jede Kostentragung ausdrücklich verwahrt. Auch wenn der neue Weg gebaut würde, wären diese Gemeinden schwerlich in der Lage, von demselben entsprechenden Gebrauch zu machen; es seien ziemlich bedeutende Höhenunterschiede bei dieser Straße zu überwinden, während man auf den Talstraßen, wenn auch mit etwas größerem Zeitaufwand, viel leichter und bequemer zum Ziel gelangen könne; es sei deshalb anzunehmen, daß die Gemeinden, welche die Petition mit unterzeichnet haben, damit nur einen Akt der Gefälligkeit ausgeübt hätten.

Der Kostenaufwand sei seitens der Großh. Wasser- und Straßenbauinspektion Wertheim auf rund 100 000 M. geschätzt, u. da man gewohnt sei, später eher eine Ueberführung des Voranschlags, als einen Minderaufwand konstatieren zu müssen, dürfe wohl angenommen werden, daß diese Summe aufgebracht werden müsse, so daß an Zins und Wegunterhaltungskosten ein jährlicher Aufwand von ca. 5500 M. entstehen würde. Unter diesen Umständen scheine der Großh. Regierung ein richtiges Verhältnis zwischen Aufwand und Vorteil nicht mehr vorhanden zu sein.

Die Hauptfrage sei aber, wie die nötigen Mittel aufgebracht werden sollen. Wenn auch die Großh. Regierung, wie dies in den meisten Fällen üblich ist, einen Zuschuß von einem Drittel leisten würde, so würden immerhin noch 66 000 M. zu decken sein. Die beteiligten Gemeinden hätten aber rundweg jede Beitragsleistung abgelehnt und könnten auch nach ihren Verhältnissen kaum herangezogen werden. Auch der Kreis Mosbach sei an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit für Wegbauten angelangt und habe in seiner Kreisversammlung vom April d. J. beschlossen, im Laufe der nächsten 6 Jahre überhaupt keine neuen Unternehmungen durch Beiträge zu unterstützen. Es wäre also der Beitrag von 66 000 M. von der Stadt Freudenberg allein aufzubringen; dazu werde sie sich aber nicht entschließen, denn diesen Wert werde sie dem Unternehmen nicht beilegen.

Die Großh. Regierung sei deshalb zu der Ueberzeugung gelangt, daß wenigstens im gegenwärtigen Augenblick an der Ausführung des Projekts nicht die Rede sein könne; sie werde aber, falls der Antrag der Kommission der Zweiten Kammer, die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen, Annahme finde, die Sache neuerdings einer Prüfung unterziehen, wemgleich man sich nicht verhehlen dürfe, daß die Bedenken, welche die Großh. Regierung bei ihrer Beschlussfassung geleitet haben, nur schwer zu überwinden sein dürften.

In Würdigung dieser von der Großh. Regierung vortragenen schwerwiegenden Bedenken, sowie der tatsächlichen Lage der Dinge, wonach der Interessentenkreis an Erbauung der fraglichen Straße ein äußerst beschränkter ist und der Nutzen der Straße in keinem richtigen Verhältnis zum Kostenaufwand stehen dürfte, glaubt Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, daß dem Wunsche der Petenten, auf absehbare Zeit wenigstens, nicht entsprochen werden kann. Sie wäre deswegen eigentlich geneigt gewesen, Uebergang zur Tagesordnung zu beantragen. Nachdem aber in der Hohen Zweiten Kammer der einstimmige Beschluß gefaßt wurde, die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen, und letztere für diesen Fall eine nochmalige Prüfung der Angelegenheit zugesagt hat, stellt Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, den Antrag:

Hoh. Erste Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Geh. Oberregierungsrat **F ü h r e n b a c h**: Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Der Herr Berichterstatter Ihrer Kommission hat die einschlägigen Verhältnisse, insbesondere auch die Gründe, welche die Großh. Regierung zur Ablehnung des an sie gerichteten Gesuchs bestimmt haben, in so eingehender Weise dargelegt, daß ich irgend etwas Neues, zur Beurteilung der Sache dienliches, nicht beifügen kann. Ich möchte mir nur erlauben, der Genugthuung darüber Ausdruck zu geben, daß Ihre Kommission die Gründe, welche die Großh. Regierung zur Ablehnung des Gesuchs bestimmt haben, gewürdigt und sich im wesentlichen der Auffassung der Großh. Regierung angeschlossen hat. Nachdem nun aber auf die

empfehlende Ueberweisung jettens der Zweiten Kammer hin die Zusage bereits gemacht wurde, daß das Gesuch einer nochmaligen eingehenden Prüfung werde unterzogen werden, wird die Großh. Regierung selbstverständlich diese Zusage einlösen. Sie wird vor allem zu prüfen haben, in wie weit es möglich ist, den Kostenschlag, der auf 100 000 M. berechnet ist, zu mindern, und des weiteren, in welcher Weise die Mittel aufgebracht werden sollen zur Deckung des Aufwandes, in welcher Weise sich insbesondere die Gemeinde Freudenberg die Lösung dieser Frage denkt. Je nach dem Ergebnis dieser Prüfung wird die Großh. Regierung neuerliche Entscheidung fassen.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 4 der Tagesordnung, Beratung des Berichts der Budgetkommission betr. die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1906/1907 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand, erhält das Wort der Berichterstatter

Freiherr Böcklin von Böcklinsau: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Prüfung der summarischen Nachweisungen des Eisenbahnbaues gehört weder zu den anregendsten Beschäftigungen, noch hat sie bei den geordneten Verhältnissen unseres Staatshaushalts eine besondere Bedeutung. Ihre Budgetkommission des vorigen Landtags hat jedoch sich eingehend mit ihnen beschäftigt. Sie hat zur Behandlung dieser Rechnungsnachweisung dieses größten außerordentlichen Etats des Staatshaushalts einige Anregungen gegeben, die eine strengere Anwendung des Etatgesetzes beabsichtigen, womit eine größere Uebersichtlichkeit und damit auch eine Erleichterung des Prüfungsgeschäfts der Landstände herbeigeführt werden sollte.

Die Großh. Regierung hat — wie in dem ausführlichen Bericht, auf den ich hiermit verweisen darf, ausgeführt ist —, allen diesen Anregungen durchaus Folge gegeben. Laut der in der vorangegangenen Budgetperiode gegebenen Anregung hat sie die Restcredite der der letzten vorangegangenen Budgetperiode, ebenso die Kredite solcher Projekte, die eine grundlegende Aenderung erfahren haben, heimfallen lassen; bei Ueberschreitungen, die mehr wie 10 Prozent der Teilbewilligung und einen Kostenbetrag von mehr als 10 000 M. ausmachten, hat sie einen Administrativkredit angefordert, bezw. ausdrücklich die Notwendigkeit der Anforderung eines solchen anerkannt.

Ihre Kommission ist auch mit dem Erfolg dieser Maßnahmen durchaus zufrieden. Wie das Budget des Eisenbahnbaues beweist, ist infolge dieses veränderten Verfahrens eine sehr viel größere Uebersichtlichkeit erzielt worden. Man hat dem neuen Verfahren oder vielmehr dem Verfahren, das dem Etatgesetz strenger entspricht, den Vorwurf gemacht, daß es zur Folge habe, daß das Eisenbahnbaubudget nun so viel später den Landständen vorgelegt werden könnte. Es ist dies erst im letzten Drittel des Monats März erfolgt; es ist jedoch anzunehmen, daß diese verspätete Vorlage nur in den besonderen Verhältnissen dieses Jahres ihren Grund hatte. Man hat sich in das neue Verfahren erst einarbeiten müssen, und auch andere Umstände haben dazu beigetragen, so daß man wohl annehmen darf, daß das Budget in der späteren Zeit gerade so, wie es früher, in den 80er Jahren der Fall war, Ende Januar oder anfangs Februar vorgelegt wird. Es wird dadurch der Kommission, die es zu behandeln hat, sehr erleichtert, sich hinein zu arbeiten.

Eine weitere Befürchtung, die man mit diesem neuen Verfahren in Verbindung brachte, war die, daß etwa die Neuanforderung der heimgefallenen Restcredite zur Folge haben könnte, daß sie mit neuen Forderungen verbunden werden könnte. Ich glaube, daß diese Befürchtung unbegründet ist, denn gerade bei der Uebersichtlichkeit, die das Verfahren mit sich gebracht hat, ist es den Landständen möglich, zu derartigen Forderungen Stellung zu nehmen.

Das sind in kurzen Zügen die Erfolge, die unser Verfahren in der letzten Budgetperiode erzielt hat. In den vorliegenden Nachweisungen sind nun noch einige wenige Zahlen von ganz besonderem Interesse. Ein besonderes Augenmerk hat Ihre Kommission auf das Verhältnis der Budgetforderungen zu dem wahren Aufwand gerichtet. Die Budgetforderungen betragen 91 Millionen, während die wahren Aufwendungen des Ausgabejahres 57 Millionen Mark betragen. Es ist unabweisbar gegenüber den früheren Budgetperioden hier ein Fortschritt zu verzeichnen. Ihre Kommission und das Hohe Haus haben vor zwei Jahren darauf hingedrängt, daß die Anforderungen mit dem voraussichtlichen Fortgang des Eisenbahnbaues etwas mehr in Einklang gebracht werden sollen. Die Gründe für diese Forderung des Hohen Hauses sind ja bereits mehrfach erörtert worden; Ihre Kommission glaubte jedoch, daß es vielleicht möglich gewesen wäre, bei einzelnen Positionen die Forderungen etwas mehr mit dem voraussichtlichen Baufortgang in Einklang zu bringen.

Die Minderverwendungen im Betrag von 34 Millionen sind nur zu einem ganz geringen Betrag als Ersparnisse zu betrachten. Der größte Teil wird entweder aus der Budgetperiode 1906/07 als Restcredit übertragen, oder die heimgefallenen Kreditreste werden im neuen Budget wieder angefordert. Die Uebertragungen der Restcredite aus der Budgetperiode 1906/07 weisen den Betrag von 21,3 Millionen Mark auf.

Die Prüfung der Nachweisungen an sich, insbesondere der Ueberschreitungen, hat bei Ihrer Kommission keinen Anstand ergeben, so daß die Kommission an das Hohe Haus den Antrag stellen kann:

Das Hohe Haus wolle erklären:

Die Erste Kammer hat die summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1906/07 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand geprüft und ist in Uebereinstimmung mit dem Beschluß der Zweiten Kammer damit einverstanden, daß für die aufrecht zu erhaltenden Kredite in dem Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse die Summe von 21 340 621 M. vorgesehen werde.

Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat Freiherr von Marshall: Ich danke der Kommission und dem Herrn Berichterstatter für die gründliche und wohlwollende Berichterstattung, die diesem Gegenstande zuteil geworden ist. Die Großh. Regierung kann sich im wesentlichen mit den Ausführungen des Herrn Berichterstatters einverstanden erklären; sie ist namentlich vollständig einig darin mit dem Hohen Hause, daß es bei der ganzen Gestaltung des Eisenbahnbaubudgets darauf ankomme, mehr wie bisher die Anforderung von Mitteln in Einklang zu bringen mit dem wirklichen Fortgang des Baus, und sie glaubt auch, daß die jetzt beliebte Gestaltung des Budgets, namentlich also die Neuanforderung von Kreditresten aus früheren Budgetperioden dazu dient, das Budget klarer und übersichtlicher zu gestalten. Es wird ihr Bestreben auch fernerhin dahin gehen, bei

ihren Anforderungen weises Maß zu halten und sich zu vergegenwärtigen, wieviel von den anzufordernden Mitteln innerhalb der Budgetperiode auch wirklich verbaut werden kann.

Wenn das Baubudget in diesem Jahre später vorgelegt worden ist, als es ursprünglich beabsichtigt war, so liegt das einmal, wie der Berichtsteller richtig betont hat, in der veränderten Gestaltung desselben; es liegt aber auch daran, daß die Anforderungen im Budget so ungemain zahlreich und umfassend sind. Bei der gegenwärtigen Finanzlage legten wir Wert darauf, eine gewisse Zurückhaltung eintreten zu lassen. Wir haben uns deshalb zur allergnuesten Prüfung jeder einzelnen Position veranlaßt, und das bedingte ein wiederholtes Benehmen mit der Generaldirektion. Gerade dieses wiederholte Benehmen, diese wiederholte Prüfung jeder einzelnen Anforderung hat auch dazu beigetragen, die Vorlage des Budgets mehr zu verzögern, als es der Regierung lieb gewesen ist. Die Großh. Regierung hofft aber, in späteren Jahren die Vorlage früher bewirken zu können. Allerdings wird es nicht möglich sein, den Termin einzuhalten, von dem der Herr Berichtsteller gesprochen hat.

Warum legen wir das Eisenbahnbudget später vor? Wir wollen zunächst im Besitz von vollständig zuverlässigen Angaben über den Fortgang des Eisenbahnbbaus im abgelaufenen Jahre sein. Den Herren wird nun klar sein, daß vor dem 15. Januar ein Abschluß dieser Eisenbahnbaurechnung nicht erfolgen kann. Das ist der früheste Termin, und dann müssen wir noch einige Zeit haben, um auf Grund dieser Ergebnisse vom Jahre vorher das neue Budget zu gestalten. Ich glaube deshalb kaum in Aussicht stellen zu können, daß wir vor Ende Februar in der Lage sein werden, das Budget den Landständen vorzulegen. Es bleibt aber dann auch noch genügend Zeit zu einer gründlichen Prüfung und Beratung desselben übrig.

In dem schriftlichen Bericht der Kommission ist auch der Anschauung Ausdruck gegeben, daß eine Aenderung des Etatgesetzes bezüglich der Gestaltung des Eisenbahnbudgets nicht erforderlich sein werde. Ich bin nicht in der Lage, hier eine Erklärung zu geben; es wäre dazu vor allem ein Benehmen mit dem in erster Reihe zuständigen Präsidenten des Finanzministeriums erforderlich. Wenn jetzt noch keine Abänderungen des Etatgesetzes Ihnen in dieser Beziehung vorgeschlagen sind, so lag das daran, daß man sich beschränken wollte auf die durch die neue Beamtengesetzgebung bedingten Aenderungen des Etatgesetzes, und daß man bei der großen Finanzspruchnahme aller beteiligten Stellen, insbesondere des Finanzministeriums und der ihm untergebenen Behörden nicht wohl in der Lage war, auch in dieser Beziehung schon eine Vorlage zu machen. Im übrigen kann ich mich darüber, wie gesagt, nicht äußern, ob eine solche Aenderung noch nötig ist oder nicht. Es bedarf eines Benehmens mit dem zuständigen Finanzminister.

Berichtsteller **Freiherr Böcklin von Böcklinsau**: Wenn Ihre Kommission die früheren Vorlagen des Budgets — etwa Ende Januar oder Anfang Februar — für möglich hielt, so ging sie davon aus, daß in den 80er Jahren, wo das Verfahren so war wie heute, der gleiche Zeitpunkt eingehalten werden konnte. Aber wenn der Herr Ministerpräsident uns in Aussicht stellt, daß nun die Vorlage des Budgets bereits Ende Februar erfolgen soll, so kann ich wohl erklären, daß wir damit einverstanden sind. Uns ist der Umstand, daß wir nun im Budget die Abrechnung zweier Jahre mit in Rechnung stellen können, so viel wert, daß es uns auf wenige Wochen nicht ankommt.

Die Aenderung des Etatgesetzes schien uns deshalb nicht notwendig, weil ja die jetzige Behandlung der summarischen Nachweisungen dargetan hat, daß unter dem augenblicklichen Etatgesetz es ganz gut möglich ist, dem Wunsch der Budgetkommission gemäß zu verfahren.

Der Antrag der Budgetkommission wird einstimmig angenommen.

Zu Punkt 5a der Tagesordnung, Beratung des Berichts der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petition der Gemeinden Böhlingen, Gaienhofen, Gemmenhofen, Horn, Dehnungen, Wangen, Weiler, des Gemeinderats Radolfszell, der Kuranstalt Schloß Marbach sowie des Konsumvereins und des Bauernvereins Wangen um Bewilligung eines Staatszuschusses zum Bau einer schmalspurigen Lokalbahn von Radolfszell über Böhlingen nach Dehnungen (Hörlebahn), erhält das Wort der Berichtsteller

Dr. Freiherr von Stözingen: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Auf dem Landtag 1905/06 haben die Gemeinderäte und wirtschaftlichen Vereinigungen der Hörgemeinden, unterstützt durch die Stadträte von Konstanz, Radolfszell und Singen um Gewährung eines Zuschusses zur Erbauung einer Lokalbahn von Radolfszell nach Dehnungen nachgesucht. In der 27. Sitzung vom 12. Juli 1906 hat die Hohe Erste Kammer einstimmig beschlossen, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Da in dieser Angelegenheit seitdem nichts erfolgt ist, erneuern die genannten Gemeinden in der vorliegenden Petition ihre Bitte.

In der Petition wird darauf hingewiesen, daß die Eis- und Schneeverhältnisse des letzten Winters, welche beinahe vier Monate die bestehenden Verkehrsverhältnisse — Landstraße und Schiffverbindung — brach legten, das dringende Bedürfnis nach einem sicheren und regelmäßigen Landverkehr erneut gezeigt haben. Die landwirtschaftlichen Produkte dagegen, ganz besonders aber der große Bodenschatz, welchen die Höri in dem wertvollen Formland besitzt, fordere, um konkurrenzfähig zu sein, Bahnverkehr. Bisher sei wenig Industrie vorhanden; Ansätze für Entwicklung der Industrie seien aber da und dort gegeben; sobald die Rohprodukte, vor allem Kohlen, mit der Bahn bezogen werden könnten, würde ein Aufschwung der Industrie erfolgen. Die Zollbeschränkungen, welche im Allgemeininteresse beruhen, lasteten in Verbindung mit dem Mangel an zeitgemäßen Verkehrsmitteln schwer auf der Gegend und deshalb dürfe gerade diese Gegend besondere Berücksichtigung beanspruchen. Der Seeverkehr könne nie vollständigen Ersatz für die mangelnde Landverkehrswege bieten.

Ferner wird auf die Straßenbahn Schaffhausen—Schleitheim hingewiesen, welche, obwohl sie nur eine rein landwirtschaftliche Gegend mit nicht größerer Bevölkerungsziffer berühre als diejenige der projektierten Lokalbahn, sich als lohnendes Unternehmen zeige.

Die Petenten ersuchen um Zusage eines unverzinslichen Staatsdarlehens von 25 000 M. pro Kilometer, der Unternehmer werde dann nicht ausbleiben; finde sich aber kein Unternehmer, bliebe die Zusage ohne Folge. In dieser Beziehung wird geltend gemacht, daß auch für die Straßenbahn Schwarzach—Kastatt ein Staatsbeitrag im voraus bewilligt worden sei.

Wenn in der Petition gesagt wird, daß die Hohe Zweite Kammer, das heißt diejenige Kammer der Landstände, welchen den erwerbenden Kreisen der Bevölkerung am nächsten stehe, 1906 den Standpunkt vertreten habe, daß die Bitte der Petenten Berücksichtigung ver-

diene, so sei daran erinnert, daß auch Hohe Erste Kammer die große Verkehrsbedürftigkeit voll gewürdigt und dem Wunsche, daß baldigt auch in diesem Bezirke durch Gewährung moderner Verkehrsmittel eine Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse erreicht werde, warmen Ausdruck verliehen hat.

Endlich sei noch erwähnt, daß auf dem Landtag 1901 und 1902 die Hörigemeinden um Bewilligung von Mitteln zur Erstellung einer elektrischen Automobilbahn mit Aufleitung ohne Gleise nachgesucht haben und jene Petition von beiden Kammern der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen wurde. Die Regierung konnte aber diesem Unternehmen aus gewichtigen Gründen, vor allem wegen des mangelhaften Zustandes der Straßen, nicht näher treten.

Die Großh. Regierung erklärte, daß sie keinen Anlaß habe, von ihrem 1906 eingenommenen Standpunkt abzugehen. Da ein zuverlässiger und leistungsfähiger Unternehmer für den Bau und Betrieb der Höribahn sich bisher nicht gefunden habe, könnte über die Höhe des gegebenenfalls vom Staate zu leistenden Zuschusses seitens der Großh. Regierung eine Entscheidung zurzeit nicht getroffen werden. Der Hinweis auf die Straßenbahn Raftatt—Schwarzach sei unzutreffend, da auch hier erst über die Höhe des Staatszuschusses Beschluß gefaßt worden sei, nachdem die Strahburger Straßenbahngesellschaft um die Konzession für die Bahn sich beworben und auf Grund genauer Berechnungen einen bestimmten Betrag als erforderlichen Staatszuschuß bezeichnet habe. Wie 1906 erachtet auch jetzt Ihre Kommission für erwiesen, daß die Höri, um weiteren wirtschaftlichen Rückschlüssen entgegen zu treten, mit besseren Verkehrsmitteln versehen werden müsse. Alle diesbezüglichen Angaben der Petenten sind durchaus richtig. Die längs des Rheins gelegenen Orte sind einerseits durch Untersee und Rhein, andererseits durch den steilen Gebirgszug des Schienener Berges von Baden völlig abgeschlossen. Dehningen ist von der nächstgelegenen Stadt Radolfzell, welche Marktort, Sitz des Amtsgerichts und nächste badische Eisenbahnstation ist, 22 Kilometer entfernt. Die Folge ist, daß jene Orte wegen ihrer Abgeschlossenheit von Baden immer mehr nach der Schweiz gravitieren, und es liegt deshalb auch im allgemeinen Interesse, jenen Orten einen Verkehrsweg in den Heimatstaat zu eröffnen. In der 96. Sitzung der Zweiten Kammer vom 30. Juni 1908 hat die Großh. Regierung auf die Motorverbindung zwischen Radolfzell und Tznang hingewiesen, dieselbe als ein sehr gutes Verkehrsmittel bezeichnet und eine weitere Ausdehnung bis Gundholzen in Aussicht gestellt. Die Motorverbindung kann die gegenwärtige Notlage zwar in etwas lindern, aber auf die Dauer zeitgemäße Verkehrsmittel auf dem Landwege nicht ersetzen. Wie im Bericht zu der Petition von 1906 sei daran erinnert, daß auf dem Untersee jeden Winter die Eisverhältnisse einen Schiffsverkehr längere Zeit unmöglich machen, sowie daß der See zollamtlich als Ausland behandelt wird, und die dadurch nötige zollamtliche Behandlung den Güterverkehr auf dem See wesentlich erschwert.

Einer Automobilverbindung steht entgegen, daß der hierfür erforderliche Umbau der nicht fundamentierten Straße unverhältnismäßig große Kosten verursachen würde, und daß nach den anderweitig gemachten Erfahrungen die Automobilverbindung zwar für den Personenverkehr geeignet, einem größeren und besonders nur zeitweise starken Güterverkehr aber nicht gewachsen ist.

Unter diesen Umständen wird dem zweifellos vorhandenen Bedürfnis nach besseren Verkehrsmitteln nur durch Herstellung einer normalspurigen Nebenbahn angemessen entsprochen werden können. Die beteiligten Gemeinden

sind trotz ihrer zum Teil wenig günstigen finanziellen Verhältnisse bereit, die Grunderwerbskosten zu decken, wofür 250 000 M. vorgesehen sind. Einen Beitrag von 30 000 M. hat die Ziegelfabrik Kidelshausen zugesagt, der Kreis Konstanz wird die Kosten für die Zufuhrstrecken und für die schienenebenen Kreis- und Ortsstraßenübergänge übernehmen, welche im Kostenanschlag zu 35 000 Mark bewertet sind.

Die Gründe der Regierung, die Bahn nicht als Staatsbahn herzustellen, sind anzuerkennen, so daß die Interessenten genötigt sind, einen Privatunternehmer für das Unternehmen zu suchen. Ihre Bitte, daß, wenn die Bahn als Privatbahn hergestellt wird, ein Staatszuschuß gewährt werden möge, ist nach dem Vorgetragenen durchaus berechtigt. Ihre Kommission billigt die Erklärung der Großh. Regierung, über die Höhe des Zuschusses erst dann Entscheidung treffen zu können, wenn ein geeigneter Unternehmer gefunden ist. Aus der Erklärung der Regierung, über die Höhe des Zuschusses erst nach Erfüllung dieser Bedingung einen Beschluß fassen zu können, geht aber hervor, daß die Großh. Regierung die Gewährung eines Staatszuschusses überhaupt nicht ablehnt, nur heute sich nicht auf einen bestimmten Betrag festlegen will. Das Unternehmen würde aber wesentlich gefördert, die Gewinnung eines geeigneten Unternehmers sehr erleichtert werden, wenn die Großh. Regierung bestimmt erklären würde, einen Staatszuschuß — ohne Nennung einer Summe — zu gewähren, sobald die bisher üblichen Voraussetzungen erfüllt sind.

In diesem Sinne beantragt Ihre Kommission:

Hohe Erste Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Ministerialdirektor Schulz: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Großh. Regierung hat auf dem letzten Landtag dargelegt, aus welchen Gründen sie glaubt, daß für das Unternehmen einer Höribahn kaum ein Unternehmer sich finden wird. Es handelt sich hier um eine dünn bevölkerte Gegend, die wenig oder fast keine Industrie hat. Es kommt ferner dazu, daß ein Teil des Verkehrs, auch wenn eine Bahn erstellt würde, nach wie vor sich des Sees bedienen würde, insbesondere auch in der Richtung nach Konstanz für den Personenverkehr, indem eben den größten Teil des Jahres über mittels Schiffs leicht von einer Uferseite an die andere zu kommen ist und von dort auf kürzestem Wege die Stadt Konstanz mittels der Bahn ohne umzusteigen erreicht wird. Demgegenüber würde die Höribahn einen sehr großen Umweg beschreiben, so daß schon die Fahrt nach Radolfzell verhältnismäßig sehr lang sein wird. Dort muß erst umgestiegen und Anschluß an die Staatsbahn gesucht werden, um nach Konstanz zu gelangen.

Daß übrigens die Großh. Regierung, wenn sich ein geeigneter Unternehmer findet, bereit ist, einen Staatsbeitrag zu dem Unternehmen zu gewähren, ergibt sich, wie in dem Bericht Ihrer Kommission richtig angegeben ist, aus der bisherigen Stellungnahme der Großh. Regierung. Sie hat den Zuschuß nicht abgelehnt, sondern lediglich abgelehnt die Höhe des Zuschusses jetzt zu bestimmen; denn es ist unmöglich, sich über die Höhe schlüssig zu machen, so lange man nicht weiß, was geleistet werden will, wie die Bahn ausgestaltet werden soll, normalspurig oder schmalspurig. Insofern befindet sich also die Großh. Regierung im Einverständnis mit Ihrer Kommission, die auch nicht eine Normierung der Höhe der Unterstützung fordert, wie es von den Petenten ausdrücklich verlangt worden ist — 25 000 M. für das Kilometer — sondern die Regierung behält sich vor, dann,

wenn ein bestimmtes Unternehmen vorliegt, sich über die Höhe der Subvention schlüssig zu machen.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 b der Tagesordnung, die Bitte des Gemeinderats Aufen um Errichtung einer Eisenbahnstation in Aufen, erhält das Wort der Berichterstatter

Privatmann Kirsner: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Gemeinde Aufen, an der Bahnlinie Donaueschingen—Billingen gelegen, hat nach dem statistischen Jahrbuch eine Gemarkungsfläche von 253 ha, 50 Haushaltungen und 214 Einwohner und liegt zirka 40 Minuten von der Station Donaueschingen entfernt. Die Bitte der Gemeinde geht dahin, es wolle ihr Gesuch um Errichtung einer Eisenbahnstation für Personenzüge der Großh. Regierung empfehlend überwiesen werden.

Die Petentin fährt zur Begründung an, daß schon seit zirka 40 Jahren die Eisenbahn durch ihre Gemarkung und hart an ihrem Ort vorbeifahre, ohne daß die Einwohner die Vorteile einer Haltestelle genießen könnten und daß sie stets entweder dreiviertel Stunden auf die Station Donaueschingen oder Grünungen zu gehen hätten. Da die Einwohner von Aufen alle Landwirte seien, so glaubten sie durch eine Station besseren Absatz ihrer Milch nach der fürstlichen Residenz event. auch Billingen zu bekommen, und die jüngeren Arbeitskräfte würden in der fürstlichen Brauerei Donaueschingen hauptsächlich aber in den zahlreichen Fabriken in Billingen leichter ihren Broterwerb suchen und finden können, wenn sie Gelegenheit hätten, abends und morgens von und nach der Arbeitsstätte zu fahren.

(Inzwischen hat der II. Vizepräsident, Fehr. v. Rüd., der Vorsitz übernommen).

Die Petentin glaubt ferner, daß die Baukosten deshalb nur geringe sein würden, weil die Eisenbahnverwaltung bei Wärterhaus 104 ein großes geeignetes Bauland besitze, und daß event. die Gemeinde auch ein pekuniäres Opfer zu bringen bereit sein würde.

Da die Großh. Regierung in ihrer Aeußerung über diese Petition an die Zweite Kammer vom 31. März ds. Js. den bei der Wartestation 104 vorgesehenen Platz zur Erstellung einer Haltestation für an sich nicht ungünstig bezeichnet und erklärt hat, daß das Bahnwärterhaus dazu benützt werden könnte und nur umgebaut bzw. durch Umbau vergrößert werden müßte, ferner die Erstellung einer Haltestelle nur deshalb Bedenken begegne, weil die Strecke eingleisig sei, insobedessen die Anschlüsse in Offenburg und Singen bei weiterem Halten gefährdet würden, so dürften nach Ansicht der Kommission die Bedenken bald in Wegfall kommen, da ja die Erstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Donaueschingen—Billingen für die nächste Zeit in Aussicht genommen ist.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, stellt den Antrag, in Anbetracht der angeführten Gründe und in Rücksicht auf die gegebenen Verhältnisse diese Petition der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme zu überweisen, daß bei Erstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Donaueschingen—Billingen dem Wunsche der Gemeinde Aufen, wenn immer möglich, entsprochen werden möge!

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 c, die Bitte des Gemeinderats Grünungen um Errichtung einer Güterstation in Grünungen, erhält das Wort der Berichterstatter

Privatmann Kirsner: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Grünungen, die erste Haltestelle an der Eisenbahnlinie Donaueschingen—Billingen, hat nach dem letzten statistischen Jahrbuch eine Gemarkungsfläche von ca. 500 ha, 54 Haushaltungen und 277 Einwohner.

Die Gemeinde stellt in ihrer Eingabe an die Hohe Erste Kammer den Antrag: „das Gesuch um Errichtung einer Güterstation neben ihrer Haltestelle der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen“.

Die Gemeinde Grünungen ernährt sich ausschließlich von Landwirtschaft und besitzt neben einem landwirtschaftlichem Verein eine Molkereigenossenschaft mit landwirtschaftlichem Kreditverein und empfindet speziell für diese Genossenschaft betr. Bezugs von Kunstdünger, Sämereien usw. und betreffs des Absatzes von Butter und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen den Mangel einer Güterstation auf ihrem Personenbahnhof drückend, da ihre nächste Güterstation — Kengen — ca. 4 km entfernt sei. Auch als Holzverladestelle komme ihre Station sowohl für die Station selbst, wie für die Nachbargemeinde Aufen als auch für die fürstliche Standesherrschaft Donaueschingen in Betracht. Ebenso seien sie genötigt, sämtliches Baumaterial für Neubauten von auswärts zu beziehen, wodurch ihnen durch das Abholen von der Station Donaueschingen oder Billingen nicht unerhebliche Kosten entstünden.

Die Gemeinde ist ferner der Ansicht, daß für sie die Errichtung einer Güterstation weit größeren Nutzen brächte, als die Eisenbahnhaltestelle, und sie sei deshalb auch gerne bereit, auf Verlangen einen ihren pekuniären Verhältnissen entsprechenden Beitrag zu den Herstellungskosten einer Güterhalle zu leisten.

In der Beantwortung dieser Petition an die Kommission der Zweiten Kammer vom 10. März ds. Js. fährt die Großh. Regierung aus, daß nach den Erhebungen über die Verkehrsverhältnisse der Stückgutverkehr sowohl im Versand als auch im Empfang auf 10 Tonnen im Jahr geschätzt werden könne. An Wagenladungsgebühren würden voraussichtlich aufkommen: Im Versand an Langholz und Brennholz 24 Wagenladungen, an Getreide 4, an Heu und Stroh 4, im Empfang an Dung 4, zusammen 36 Wagenladungen; zu 10 Tonnen gibt 360 Tonnen, hiezu Stückgut 20 Tonnen, zusammen 380 Tonnen, d. i. 38 Wagen. Die Station Grünungen würde sonach zu den unbedeutendsten Güterstationen des Landes gehören.

Der nach Deckung des eigenen Bedarfs verbleibende Vorrat an Getreide betrage höchstens 4 Wagenladungen im Jahre, welches dem Lagerhaus Hüfingen zugeführt werde und zwar wahrscheinlich auch nach Errichtung einer Güterstation durch Landfuhrwerk. Die sonstigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse, wie Eier, Butter, Obst und dergl. würden nur in Mengen zum Versand gelangen, die sich zur Beförderung als Expresgut eignen, wofür jetzt schon Gelegenheit bestehe, da eine Hilfsstation von Kengen aus eingerichtet sei.

Die Kosten für die Einrichtungen des Güterverkehrs würden bei Erstellung eines Wagenabstellgleises von etwa 40 Meter Spurlänge und eines Güterschuppens kleinster Art nach schätzungsweise Berechnung 35 000 M. betragen. Im Hinblick auf diesen bedeutenden Aufwand, der in keinem Verhältnis zu dem zu erwartenden Verkehr stehen würde, sowie auf die geringe Entfernung von nur etwas über 3 km bis zur nächsten Güterstation Kengen könne die Großh. Regierung die Errichtung einer Güterstation in Grünungen nicht in Aussicht stellen.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, verkennt keineswegs die Vorteile, die der Errichtung einer Güterstation für die Gemeinde erwachsen würden, dagegen stehen nach Ansicht der Kommission die Kosten für Errichtung einer Güterstation nach dem Berichte der Großh. Regierung in keinem Verhältnis zu dem zu erwartenden Verkehr und die Kommission beantragt deshalb Uebergang zur Tagesordnung.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Punkt 5d der Tagesordnung, die Petition des Gemeinderats Hintschingen um Errichtung einer Güterstation in Hintschingen, erhält das Wort der Berichterstatter

Freiherr von Gayling zu Altheim: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Wie die Petition sagt, hat die Gemeinde Hintschingen 200 Einwohner. Sie liegt an der Schwarzwaldbahn und zugleich an der Bahn Immendingen—Waldshut. Von der Station Geisingen ist sie 4 Kilometer entfernt. Am Platze selbst ist eine Haltestelle für Personenverkehr. Die Gemeinde ist durchweg eine landwirtschaftlich treibende. Jährlich werden zirka 2700 Festmeter Holz nach der Schweiz geliefert und etwa 900 Meter zentner landwirtschaftliche Erzeugnisse kommen zum Verkauf. Ferner werden jährlich etwa 200 Schweine verkauft und etwa drei Waggonsladungen Kunstdünger und Kraftfuttermittel eingeführt. Ein an die Hohe Zweite Kammer gerichtetes Schreiben der Großh. Regierung läßt ersehen, daß die Gemeinde außerdem von Kirchen-Häusern nur 2 Kilometer entfernt ist und daß Hintschingen zu den unbedeutendsten Stationen des Landes gehöre. Eine wesentliche Verkehrszunahme sei auch bei Errichtung einer Güterstation nicht zu erwarten, weil weder Gewerbe- noch Industriebetriebe am Ort ansässig seien, die den Verkehr allfällig günstig beeinflussen könnten. Ein erhebliches Bedürfnis für eine Güterstation in Hintschingen liege somit nicht vor und die hierfür einschließlicher der notwendig werdenden Weichen- und Stellwerksanlagen notwendigen Kosten im Betrage von 12500 M. ständen in keinem Verhältnis zu den dadurch erreichten Vorteilen.

Ihre Kommission erkennt die Ausführung der Großh. Regierung als durchaus berechtigt an. Die Finanzlage der Eisenbahnverwaltung läßt es als angezeigt erscheinen, nur dort Aufwendungen zu machen, wo ein wirklich dringendes Bedürfnis vorliegt oder wo eine wirkliche Belebung des Verkehrs zu erwarten ist.

Da diese Bedingungen im vorliegenden Falle in keiner Weise zutreffen, beantragt Ihre Kommission Uebergang zur Tagesordnung.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung, die Bitte des Gemeinderats Gremmelsbach um Errichtung einer Eisenbahnhaltestelle, erhält das Wort der Berichterstatter

Privatmann Kirsner: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Der Gemeinderat zu Gremmelsbach, Amt Triberg, an der Bahnlinie Villingen—Triberg—Offenburg gelegen, wiederholt, dem Wunsch und den Interessen der Einwohner entsprechend, seine vor zwei Jahren bereits gestellte Bitte um Errichtung einer Eisenbahnhaltestelle auf der Gemarkung Gremmelsbach. Vor zwei Jahren hatte die Kommission beschlossen, die gleiche Petition der Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen, in der 38. Sitzung am 1. August 1906 wurde jedoch nach einem Antrag aus der Mitte des Hauses zur Tagesordnung

übergangen und zwar, nachdem von Seiten der Regierung erklärt wurde, daß die Errichtung einer Haltestelle auf der in starkem Gefälle liegenden Bahnstrecke bei Gremmelsbach eine Betriebsgefährdung mit sich bringen bzw. befürchten lassen würde.

Die Petenten glauben, daß bei der Wartestation 61 zwischen dem Gremmelsbacher und Seelenwald-Tunnel der geeignetste Platz für eine Haltestelle wäre, weil dort die Bahnlinie die geringste Steigung und keine Kurve habe und weil die Vergrößerung des genannten Wartehäuschens zu diesem Zweck nicht viel Kosten verursachen würde.

Sie verneinen eine Betriebsgefährdung an dieser Stelle und begründen die Ungefährlichkeit damit, daß bei der Wartestation 62 mit größerer Steigung und einer starken Kurve schon seit 17 Jahren eine Blockstation bestehe und daß während des Gleiseumbaus im Jahre 1898 den ganzen Sommer über sämtliche Züge, sowohl die schwersten Güterzüge, als auch die Schnell- und Eilzüge gehalten hätten und ohne Schwierigkeiten wieder hätten anfahren können, ferner weil es sich bei ihrer gewünschten Haltestelle nur um das Anhalten von Personenzügen handle, was nach ihrer Ansicht sicher ohne Schwierigkeiten würde geschehen können. Es wird außerdem erwähnt, daß sich ihrer Petition auch die Gemeinden Reichenbach, Langenschiltach, Ev. und Kath. Tennenbronn angeschlossen hätten, weil es für einen großen Teil derselben keinen geeigneteren Platz gebe, den Zug zu benutzen, als die oben erwähnte Haltestelle, und auch ihr Weg zur Amtstadt Triberg durch Gremmelsbach führe.

Auch die Stadt Triberg hat sich der Petition im Interesse des Fremdenverkehrs angeschlossen, weil eine erhebliche Anzahl Kurgäste und Touristen die in der Gemeinde Gremmelsbach liegende Burgruine „Althornberg“ besuchen würden. Die Industrie und Landwirtschaft treibende Bevölkerung habe sehr regen Verkehr mit der 1 1/2 Stunden entfernten Amtstadt Triberg und müsse die dort wohnenden Ärzte und die dortige Apotheke in Anspruch nehmen, ohne dies anderswo tun zu können, und sie müßten ebenso die verschiedenen Lebensbedürfnisse von Triberg beziehen. Ferner glauben die Petenten, daß der Eypreßgutverkehr ein sehr reger werden würde, weil bei ihnen mehrere hundert Zentner Beeren gesammelt würden, die alle in Körben verpackt als Eil- und Eypreßgut zu versenden seien.

Die Petenten stellen ihre ehrerbietigste Bitte in der Erkenntnis, daß durch Errichtung ihrer Haltestelle sowohl ihnen als auch den umliegenden Gemeinden mit zahlreicher und arbeitsamer Bevölkerung ein großer wirtschaftlicher Vorteil erwachsen würde und in der Ueberzeugung, daß sich große Schwierigkeiten nicht entgegenstellen werden.

Die Großh. Regierung hat im Landtag 1905/06 in der Verhandlung über die gleiche Petition in der 38. Sitzung am 1. August erklärt, daß hier technische Schwierigkeiten und Bedenken in hohem Maße entgegen ständen, weil es sich bei dieser Haltestelle um eine Steigerung von 1:54 also um mehr als 2 Proz. handle.

Das Reichseisenbahnamt habe ebenfalls zum Anhalten der Züge auf geneigten Bahnstrecken als äußerste Grenze, bei der man heute noch mit gutem Gewissen Haltestellen errichten könne, eine Steigerung von 1:70 erklärt, und der Umstand, daß Züge vornehmlich beim Anfahren zerreißen, ließe es rätlich erscheinen, das Anfahren unter ungünstigen Verhältnissen, wie die obigen sich darstellen, möglichst einzuschränken. Die bayerische Staatsverwaltung hat bei Hauptbahnen für das Anhalten gemischter Züge 1:300, ausnahmsweise 1:200 und für das Anhalten sogenannter Lokal- und Vorortzüge 1:100, für Lokalbahnen 1:66 festgesetzt. Bei den württembergischen Staatsbahnen sieht man im Hinblick auf die

beim Anhalten und Wiedereinsetzen der schweren Züge bestehende Möglichkeit einer Betriebsgefährdung eine Steigung von 1:100 als Grenze für die Zulassung an. Die Regierung bemerkt ferner, daß für eine Haltestelle bei Gremmelsbach nur die freie Strecke zwischen dem oberen Portal des Seelenwaldtunnels III und dem Gremmelsbacher Tunnel zwischen 60,2 und 60,5 in Frage kommen könne, an welcher Stelle aber für die Anlage eines Haltepunktes die größten Schwierigkeiten technisch sich ergeben würden, da die Bahn in einer Steigung von 1:54 liege. Die Untersuchung, ob sich durch Anlegung einer geringeren Steigung 1:100 auf Zuglänge die Möglichkeit zum gesicherten Halten und Wiederansfahren schaffen ließe, habe zu zwei Projekten geführt mit einem Kostenaufwand von 600.000 bzw. 800.000 Mark, wobei neben den Betriebserschwernissen während der Bauzeit noch die für den Betrieb sehr mißliche dauernde Verschlechterung der Bahneigung in den beiden Anschlußstrecken 1:50 in den Kauf genommen werden müßte.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren kann sich den erheblichen technischen Bedenken der Großh. Regierung und der Ansicht nicht verschließen, daß die Errichtung einer Haltestelle bei Gremmelsbach, besonders da es sich um eine Haltestelle auf einer Haupt- und internationalen Verkehrsbahn handelt, zur Zeit große Betriebsgefährdungen mit sich bringen oder verhältnismäßig große Kosten verursachen würde; dagegen verkennt Ihre Kommission aber auch keineswegs die Vorteile für die Petentin und das erhebliche Interesse einer Anzahl anderer Gemeinden, vor allem der ganz auf den Fremdenverkehr angewiesenen Stadt Triberg an der Erstellung dieser Haltestelle und stellt deshalb den Antrag an das Hohe Haus:

Die Petition der Gemeinde Gremmelsbach der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme zu überweisen, daß es der fortschreitenden Technik in Wälde möglich werden möge, alsdann dem Wunsche der Petenten nachkommen zu können.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 g der Tagesordnung, die Petition der Gemeinde Grießen und des Kornhauses Klettgau um Erstellung eines fahrbaren Ueberganges beim Bahnhof in Grießen, erhält das Wort der Berichterstatter

Freiherr von Gayling zu Altheim: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Petenten erbitten, daß der nordöstlich des Lagerhauses Grießen bei km 341,5 bereits vorhandene Fußweg in einen fahrbaren Uebergang erweitert werde. Auf eine Petition des Jahres 1892 hin trat die Großh. Generaldirektion in Verhandlungen mit der Gemeinde bezüglich Uebernahme der Kosten der Ausführung, die aber schließlich scheiterten. Auf eine Eingabe vom Jahre 1905 wurde die Umwandlung abgelehnt wegen der damit verbundenen bedeutenden Erhöhung der Gefahren für den Bahnbetrieb wie für den Straßenverkehr. Die Großh. Generaldirektion bestritt das Vorhandensein des behaupteten Bedürfnisses, da 600 m oberhalb der Kornhalle beim Bahnwartshaus ein fahrbarer Wegübergang sei, mit dessen Hilfe unter Benützung des anschließenden südlichen Parallelwegs eine Verbindung mit der Kornhalle bestehe. Nachdem dann am 21. Juni 1906 Landtagsabgeordneter Wittemann in der Hohen II. Kammer darauf hingewiesen hatte, daß die scharfe Einbiegung in den schmalen Parallelweg ein Befahren mit Getreidefuhrern nicht gut möglich mache, erklärte sich die Großh. Regierung bereit, hier eine Abänderung vorzunehmen. Die Petenten behaupten jedoch, daß hiermit ihrem Bedürfnis nicht abgeholfen sei und daß die Anfuhr aus den auf der anderen

Seite der Straße gelegenen Gemeinden durch die jetzige Situation sehr erschwert sei. Der schienengleiche Weg beim Bahnwartshaus bestehe schon, beim Lagerhaus sei auch der schon vorhandene Fußweg schienengleich, ebenso auf der anderen Seite die Landstraße Basel—Schaffhausen. Wenn der schienengleiche Fußweg für Fuhrwerke verbreitert würde, werde sich der schienengleiche Weg am Bahnwartshaus erübrigen, und gerade bei diesem seien die meisten Wagenmanöver.

Die Großh. Regierung hat ihre ablehnende Haltung, abgesehen von den entstehenden Kosten, damit begründet, daß bei dem zunehmenden Verkehr sie im Interesse der Betriebssicherheit, wie auch der Sicherheit der die Bahn kreuzenden Fuhrwerke von einer Vermehrung der schienengleichen Uebergänge durchaus absehen müsse, ein Standpunkt, den auch Ihre Kommission vollumfänglich anerkennt. Wo schienengleiche Uebergänge vorhanden seien, würden diese mit großen Kosten beseitigt. Die Kosten eines schienenfreien Ueberganges im vorliegenden Falle stünden jedoch in gar keinem Verhältnisse zu den dadurch entstehenden Vorteilen.

Nachdem die Petenten es abgelehnt haben, dem erwähnten Uebelstande durch eine Verbesserung der Zu- fahrtsverhältnisse beim alten Uebergang abzuhelfen, sieht Ihre Kommission sich nicht in der Lage, weitere Schritte in dieser Hinsicht zu befürworten.

Sollte jedoch wirklich, wie die Petition besagt, durch Erstellung des von den Petenten gewünschten Fahrweg- uberganges die alte Straßenüberführung überflüssig werden, so hätte die Kommission gegen die erwünschte Einrichtung des Fahrstraßenüberganges beim Kornhaus nichts einzuwenden. Die Bedingung dazu wäre jedoch, daß die durch die Verlegung entstehenden Kosten von den Interessenten getragen würden.

Nur in diesem Sinne kann Ihre Kommission zu dem Antrage gelangen, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Antrag der Kommission wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 5 h der Tagesordnung, die Petition des Eisenbahnkomitees Obersimonswald, die Erbauung einer Bahn von Furtwangen über Gütenbach nach Waldfirch, erhält das Wort der Berichterstatter

Freiherr von Gayling zu Altheim: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Nachdem im Landtag 1905/06 eine Petition um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn in genannter Linie von der Großh. Regierung abschlägig verabschiedet worden war, haben die Petenten von dem Bau einer normalspurigen Bahn abgesehen und das Projekt nunmehr als elektrische Schmalspurbahn gedacht. Sie stehen bezüglich der Ausarbeitung desselben in Unterhandlung mit einem Ingenieur.

Die Petenten bitten, indem sie gleichzeitig das Projekt einer elektr. Bahn von Triberg über Schönwald nach Furtwangen unterstützen, daß die elektr. Bahn von Furtwangen über Gütenbach, Waldbirch, Simonswald, Bleibach nach Waldfirch auf Staatskosten erbaut werde, und daß, falls dies nicht möglich sei, das Vorhaben doch wenigstens in der Weise gefördert werden möge, daß, wenn wegen Erstellung einer Privatbahn die Unterhandlungen mit einem Unternehmer zu einem befriedigenden Abschluß führen sollten, ein Staatszuschuß gewährt werden möge.

Bereits im Landtag 1905/06 hat die Großh. Regierung auf die Unmöglichkeit der Erbauung der Bahn auf Staatskosten hingewiesen. Die geplante Linie bilde eine Parallel-

bahn zur Schwarzwaldbahn und der dazu notwendige geschätzte Aufwand siehe in keinem Verhältnis zu ihrer Bedeutung und ihrem Ertrage.

Ihre Kommission schließt sich den Anschauungen der Großh. Regierung an.

Aus der Petition selbst ist ersichtlich, daß die Petenten das Projekt selbst noch nicht einer genauen Untersuchung unterzogen haben. Ihre Kommission glaubt, vorschlagen zu sollen, daß der Frage einer Staatsunterstützung dann einmal näher getreten werden solle, wenn die Interessenten das Projekt einmal gründlich ausgearbeitet haben und zu bestimmten Bedingungen einen Unternehmer gefunden haben. Da dies bis jetzt noch nicht der Fall ist, beantragt Ihre Kommission, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen und in abgekürzter Form darüber zu beraten.

Zweiter Vizepräsident, Freiherr Rüdiger von Collenberg: Es ist ein Gegenantrag eingekommen, unterzeichnet von den Herren Graf von Helmstatt, Dr. Febr. von la Roche und Oberbürgermeister Winterer, dahingehend, daß die Petition der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen werden möge.

Zur Begründung des Antrags erhält das Wort

Graf von Helmstatt: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! In den beiden Landtagen 1903/4 und 1905/6 wurde eine Petition der Gemeinden Triberg und Furtwangen von dem anderen Hohen Hause der Großh. Regierung empfehlend überwiesen, welche dahin ging, eine elektrische Verbindung zwischen Triberg und Furtwangen herzustellen. Auf diese empfehlende Ueberweisung hin hat das Großh. Ministerium sich bereit erklärt, 20 000 M. Staatszuschuß pro Kilometer dem Unternehmen zu opfern unter der Bedingung, daß die beteiligten Gemeinden selbst einen Unternehmer fänden, der die Sache ins Werk zu setzen gewillt wäre. Die Gemeinden Triberg und Furtwangen sind im Augenblick noch in Verhandlungen mit der Allgemeinen Deutschen Elektrizitätsgesellschaft, die noch nicht zum Abschluß gekommen sind. Diese von der Großh. Regierung sozusagen schon konzedierte Bahn ist nur der Anfang eines größeren Planes; die Fortsetzung hiervon finden Sie vorgeschlagen in der Petition der Gemeinde Oberfimonswald.

Es ist nun kein Zweifel, daß für die Gemeinde Furtwangen eine Verbesserung der Verbindung Lebenszweck und Lebensbedingung ist. Von Furtwangen wissen wir alle, daß die Industrie einen sehr hohen Stand erreicht hat. Es ist dort nicht nur eine bedeutende Uhrenindustrie und noch weitere sehr große Fabriken, die angewiesen sind auf die heutzutage unzulängliche Verbindung per Achse mit Triberg, und eine Schmalspurbahn in der Richtung auf das Gleis Donaueschingen—Freiburg, die zur Beförderung von größeren Massen von Waren außerordentlich schwerfällig ist; Furtwangen kann mit dieser Verbindung die große Konkurrenz mit dem übrigen Schwarzwald nicht aufrecht erhalten. Die Fortsetzung würde für Furtwangen von ebenso großer Bedeutung sein, wie eine Verbindung mit Triberg. Das Simonswäldertal, das allgemein wegen seiner landschaftlichen Schönheit bekannt ist, ist zugleich ein Tal, das große Wasserkräfte zu liefern imstande ist. Es ist aber dort bis jetzt noch außerordentlich wenig geschehen. Vor kurzem hörte ich, daß eine Aktiengesellschaft sich zu bilden im Begriffe ist mit einem Aktienkapital von 3 Millionen M., um die Wasserkräfte des Simonswäldertales noch weiter auszunutzen. Kommt diese Gesellschaft zustande und beginnt sie ihre Tätigkeit zu entfalten, so ist gar kein Zweifel zu hegen, daß diese elektrische Bahn Furtwangen-Simonswald eine sehr sichere

Basis gewinnen wird. Die Ausnützung der Wasserkräfte ist ganz bestimmt geeignet, die Industrie in das Tal zu ziehen, und wenn die Industrie sich einmal niedergelassen haben wird, so wird das die beste Basis für eine Eisenbahn sein.

Nun hat der sehr geehrte Herr Berichterstatter vorhin bei Punkt 5 d der Tagesordnung, die Errichtung einer Güterstation in Hintschingen betreffend, den Uebergang zur Tagesordnung damit begründet, daß weder der Zweck der Belebung des Verkehrs erreicht, noch die Bedürfnisfrage bejaht werden könne. Hier ist nicht mehr die Rede davon; hier ist die Belebung des Verkehrs gerade der Zweck, und die Bedürfnisfrage ist außer Zweifel. Es kommt mir auch vor, als ob hier ein novum wäre, indem jetzt bei der Petition von Seiten des Hohen Hauses die Bedingung gemacht werden soll, daß die Gemeinde bereits einen Unternehmer gefunden habe. Bisher war es so, daß die Großh. Regierung bei Konzessionierung von Nebenbahnen die Bedingung gestellt hat, daß außer der Geländestellung, ein Unternehmer gefunden werden müsse, obgleich dies nicht in allen Fällen durchgeführt worden ist; ich erinnere nur an die Rudaubahn.

Wenn ich nun auch in den Tatsachen mit dem Herrn Berichterstatter übereinstimme, so muß ich offen gestehen, daß ich nicht zu dem Resultat kommen kann, Uebergang zur Tagesordnung zu beantragen. Das ist eine schroffe Abweisung, die so viel heißt als: diese Frage soll vom Tapet verschwinden, die Regierung soll sich nicht darum kümmern; dagegen, wenn wir sie zur Kenntnisnahme überweisen, so heißt das, die Großh. Regierung wolle zur gründlichen, wohlwollenden Prüfung kommen. Ich bin nicht dafür, die Sache empfehlend zu überweisen, das wäre zu viel, wie ich offen gestanden zugebe. Aber mit einer Abweisung durch Uebergang zur Tagesordnung kann ich mich nicht befunden. Ich möchte daher meinen Antrag, die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen in dem Sinne, daß die Petition einer wohlwollenden und gründlichen Prüfung unterzogen wird, dem Hohen Hause zur Annahme empfehlen.

(Inzwischen hat der I. Vizepräsident, Wirkl. Geh. Rat Dr. Bürklin, den Vorsitz wieder übernommen.)

Ministerialdirektor Schulz: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Wir befinden uns bei dieser Petition insofern in einer etwas eigenen Lage, als eigentlich kein Petition vorliegt, das dahin geht, es mögen die Hohen Stände eine Bahn durch das Simonswäldertal zur Herstellung empfehlen, sondern es ist nur gewissermaßen angeknüpft, daß eine derartige Petition kommen solle, und daß, wenn das Projekt ausgearbeitet sei, eine ausführliche Begründung seines wirtschaftlichen Wertes der Petition beigegeben werden solle.

Nachdem hier die Unterlagen derartig mangelhaft sind, ist die Regierung überhaupt nicht in der Lage, zu dieser Frage eine bestimmte Stellung einzunehmen. Sie lehnt an sich weder das Projekt ab, noch erklärt sie, daß sie es annehmen wird, sie sagt einfach: wie die Verhältnisse liegen, sind wir noch gar nicht in der Lage, irgend ein Urteil darüber abzugeben. Die vorliegende Petition soll offenbar eine Art Voranzeige sein, um die Priorität gegenüber den zahlreichen sonstigen Bahnwünschen zu wahren. Es ist in allen Landesteilen eine Bewegung auf Erstellung neuer Bahnlinien im Gange, und da macht es den Eindruck, als ob die Petenten fürchteten, wenn sie sich jetzt nicht an den Landtag wenden, könnten sie in ihrer Priorität zurückbleiben. Diese Befürchtung wäre nun nicht begründet. Daß die Petitionen lediglich nach dem Bedürfnis zu beurteilen sind, bedarf keiner Hervorhebung.

In zweiter Linie wird gewünscht — und das ist der eigentlich positive Antrag dieser Petition —, daß die Erstellung einer Bahn Triberg—Schonach und Schönwald, die in der vorigen Tagung die Landstände beschäftigt hat, empfohlen werde. Nur liegt zurzeit eine Petition dieses Inhalts nicht vor. Wenn die Verhandlungen wegen Gewinnung eines Unternehmers zum Abschluß gekommen sein werden, wird die Regierung in der Lage sein, Stellung zu den Vorschlägen zu nehmen. Daß sie der Petition an sich nicht unfreundlich gegenübersteht, ist aus den Verhandlungen des letzten Landtags bekannt.

In Berücksichtigung dieser Verhältnisse glaube ich doch, daß der Antrag der Kommission den dermaligen Verhältnissen gerecht wird.

Freiherr Böcklin von Böcklinsau: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich glaube, daß die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters auch den Anschauungen eines Teils Ihrer Kommission für Eisenbahnen und Straßen entsprochen haben. Die Kommission ist zu der Ueberzeugung gekommen, daß der Gedanke des Bahnbaus dort durchaus nicht abzulehnen sei, daß es sogar eine gewisse Berechtigung habe, daß aber die Sachlage nicht geprüft werden könnte, solange kein gründlich ausgearbeitetes Projekt vorliege, das der Stellungnahme eine Grundlage gibt. Von dieser Ansicht ausgehend hat Ihre Kommission es für besser gehalten, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen, um damit auszudrücken, daß es angezeigt ist, eine Bahnpetition nur dann zu stellen, wenn eine Grundlage für das betreffende Projekt geschaffen ist, auf der man weiter bauen kann. Ohne einen vollständigen Kostenanschlag ist es Regierung wie Landständen unmöglich zu beurteilen, ob die zu erstellende Bahn überhaupt wirtschaftlich ist. Nur wenn so vorgegangen wird, können die Petitionen wirklich sachgemäß beurteilt werden, und erst dann kann eine ausgesprochene Stellung zu ihnen eingenommen werden. Es wäre daher den Petenten zu empfehlen, die Petition wieder zu stellen, wenn ihr Projekt gründlich durchgearbeitet ist.

Graf von Helmstatt: Nach Sachlage würde es, glaube ich, doch das Richtige sein, Ueberweisung zur Kenntnisnahme zu beschließen, weil damit ja weiter nichts gesagt wird, als daß das Projekt zur Prüfung empfohlen wird. Wenn wir aber beschließen zur Tagesordnung überzugehen, so heißt das, die Petition wird a limine abgewiesen. Alle Gründe, auch das, was Herr Baron von Böcklin gesagt hat, dürften die Ueberweisung zur Kenntnisnahme rechtfertigen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Damit ist der Antrag des Grafen von Helmstatt und Genossen erledigt.

Zu Ziffer 5 i der Tagesordnung, Petition des Eisenbahnkomitees Kirchardt, die Erbauung einer normalspurigen Bahn von Eppingen—Nischen nach Wimpfen—Jagstfeld betreffend, erhält das Wort der Berichterstatter

Deconomierat Frank: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Das Eisenbahnkomitee der Gemeinden Kirchardt, Bezirksamt Sinsheim, und Wervangen, Bezirksamt Eppingen, sowie der Großh. heffischen Stadt Wimpfen a. N., haben sich mit obiger Petition an das Hohe Haus gewandt, und begründen dieselbe folgendermaßen:

Es handle sich hier um die Gegend, welche nördlich begrenzt sei von der Bahn Sinsheim—Huppenau—Wimpfen, südlich durch die Bahn Eppingen—Schweigern—Heilbronn, westlich Eppingen—Nischen—Steins-

furt—Sinsheim und östlich Wimpfen—Jagstfeld—Heilbronn. Die Länge dieses Vierecks in der Richtung von West nach Ost betrage rund 20 Kilometer, während die Ausdehnung von Süd nach Nord etwa 10 Kilometer betrage. Die Linie dieser Bahn soll sich von der Station Nischen abzweigen, von da nach den Gemeinden Wervangen, Kirchardt, Fürfeld und Bonfeld geführt werden und in Wimpfen a. N. einmünden. Diese Gemeinden seien allerdings vorherrschend landwirtschaftstreibende Gemeinden und ebenso auch diejenigen, die im Einzugsgebiet gelegen sind. Allein es seien in den württembergischen Gemeinden Fürfeld und Bonfeld mehrere größere Hofgüter vorhanden, auf denen ein starker Zuderrüben- und Zichorienbau getrieben werde, und diese würden mit der durchschnittlich als mittellandwirtschaftstreibend zu bezeichnenden Bevölkerung der badischen Gemeinden Kirchardt und Wervangen den Güterverkehr stark beleben. Auch seien hauptsächlich in der Gemeinde Wervangen mehrere große Viehhändler, die durch ihren bedeutenden Handel bei Ein- und Verkauf viel zur Belebung des Bahnverkehrs beitragen würden. Schließlich soll noch erwähnt werden, daß sich in Wervangen zwei Kalkbrennereien befinden, die, sobald eine Bahn vorhanden sei, ausdehnungsfähig würden und in der württembergischen Gemeinde Bonfeld seien eine Ziegelei und ausgiebige Steinbrüche für Haussteine vorhanden. Die Bevölkerungszahl der beteiligten Gemeinden betrage rund 6400 Einwohner.

So weit ist diese Petition eine Abschrift einer solchen, die dem Hohen Haus im vorigen Landtag überreicht wurde.

Nun führen die Petenten in obiger Petition noch des weiteren aus, daß, nachdem die Hohe Zweite Kammer die damalige Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwießen habe, sie sich im Februar 1907 mit der Petition auch an die Großh. heffische Regierung und Hohen Landstände des Großherzogtums Hessen gewendet hätten, und daß in der 84. Sitzung der Zweiten heffischen Kammer hervorgehoben worden sei, „daß die geplante Bahn eine Berücksichtigung des Projekts verlangt“, „und sei die Vorstellung der Großh. Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen“. Die Zweite heffische Kammer habe demgemäß beschlossen, welchem Beschluß auch später die Erste heffische Kammer beigetreten sei.

Auch bei der königlich württembergischen Regierung und den Hohen Landständen hätten sie obige Petition eingereicht, seien aber bis jetzt ohne Antwort.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, kann ein Bedürfnis, diese Bahn zu erstellen, nicht anerkennen. Wie die Petenten selbst hervorheben, betragen die Entfernungen bis zur nächsten bestehenden Station für die am entferntest gelegenen Gemeinden nicht mehr als 5 bis 7,5 Kilometer, ja der badische Ort Wervangen, der wohl der bedeutendste unter den petitionierenden sein dürfte, hat nach der Station Nischen kaum 4 Kilometer. Bei solchen Entfernungsverhältnissen zu bestehenden Bahnen liegt unseres Erachtens kein Bedürfnis vor, noch eine weitere Bahn zwischen zwei bestehenden Bahnen zu erstellen.

Auch der Hinweis der Petenten auf den behaupteten Beschluß der beiden heffischen Ständeammern kann uns nicht veranlassen, eine günstigere Meinung von dem Projekt zu bekommen, und dieses umso weniger, als der Staat Hessen bei demselben gar nicht beteiligt ist.

Demgemäß stellt Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, den Antrag:

Ueber diese Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Zu Ziffer 6 der Tagesordnung, **Beratung des Berichts der Petitionskommission über die Petition der Gemeinde Hohentengen um Verlegung der Steuereinnahmestelle von Rötteln nach Hohentengen**, erhält das Wort der Berichterstatter

Freiherr Rüdiger von Collenberg: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Gemeinde Hohentengen hat eine Petition an das Hohe Haus gerichtet, mit der Bitte: Es wolle die Verlegung des Steuereinnahmestandes von Rötteln in den Ort Hohentengen verlegt werden.

Es ist nämlich der Steuereinnahmestand Hohentengen seit dem Jahre 1851 mit dem Nebenzollamt II Rötteln vereinigt und wird von dem jeweiligen Zolleinnehmer dasselbst versehen. Dieses Nebenzollamt liegt auf Gemarkung Hohentengen an der nach der schweizerischen Gemeinde Kaiserstuhl führenden Rheinbrücke und ist 1,6 Kilometer von dem Hauptort Hohentengen entfernt, eine Entfernung, die auf 1,2 Kilometer sich ermäßigt, wenn ein gangbarer Seitenweg benützt wird. Nach der Petition werde dieser Zustand von der Gemeinde, besonders aber von den 22 dortigen Gewerbetreibenden unangenehm empfunden.

Die Mißstände, die damit verbunden seien, liegen in der weiten Entfernung, die einen großen Zeitverlust für die Beteiligten mit sich bringe. Besonders unangenehm werde dies empfunden bei dringenden und eiligen Fällen, wie Weinverkäufen und Rotschlachtungen u. dgl.

Auch die Einschränkung der Erledigung steuerlicher Geschäfte auf bestimmte Geschäftsstunden werde unangenehm empfunden, da man dadurch gehindert sei, solche Geschäfte über Mittag oder nach Feierabend zu erledigen. Manche Mahnung zur Zahlung und sonstige Unregelmäßigkeiten würden vermindert werden, wenn die Steuereinnahmestelle sich im Dorf befände. Eine Reihe kleinerer Gemeinden, die einen ganz unbedeutenden Gewerbebetrieb hätten, hätten eigene Steuereinnahmestellen, obgleich bei diesen die Zuteilung zu einem Nachbarort viel leichter durchzuführen wäre, als bei derjenigen von Hohentengen zu Rötteln. Ganz besonders drastisch sei aber die Tatsache, daß der zur Gemeinde Hohentengen gehörende Nebenort Herdern, der von Hohentengen kaum weiter entfernt sei, wie dieser von Rötteln, mit nur 122 Einwohnern eine Steuereinnahmestelle habe, während der 365 Einwohner zählende Hauptort keine solche besitze. Eine nennenswerte Mehrbelastung der Staatskasse würde nicht eintreten, wenn die Steuereinnahmestelle in Herdern aufgehoben und nach Hohentengen verlegt werde. Die Petition will zwar eine solche Aufhebung nicht direkt beantragen, weil Herdern wohl auch seine Steuereinnahmestelle ungerne verlieren würde, sie ist aber der Ansicht, daß man das der Hauptgemeinde nicht vorenthalten sollte, was die Nebengemeinde und alle umliegenden kleinen Gemeinden besitzen. Der Umfang der Geschäfte sei kein geringer, wenn man den ganzen Umsatz in Betracht zieht, und berücksichtigt, daß neben 22 Gewerbetreibenden, darunter 2 Wirte und 2 Metzger, eine Anzahl Branntweimbrennereien vorhanden sind, und daß erhebliche Beträge an Verkehrssteuer und Grundbuchkosten zum Einzug kommen. Von der Großh. Steuerdirektion sei eine wiederholte Bitte abschlägig verbeschieden worden, was eine große Mißstimmung in der Gemeinde verursacht hätte, weshalb die Gemeindevertretung es für ihre Pflicht erachte, kein Mittel unversucht zu lassen, um das gewünschte Ziel zu erreichen.

Das Großh. Ministerium der Finanzen hat Ihrer Kommission folgende Mitteilung gemacht:

„Die Entfernung des Ortes Hohentengen nach dem Nebenzollamt beträgt auf der Landstraße gemessen allerdings 1,6 Kilometer; sie ermäßigt sich aber bei Benützung eines gangbaren Seitenwegs auf 1,2 Kilometer. Daß es bei dieser Sachlage für die meisten Einwohner Hohentengens bequemer wäre, wenn sich die Steuereinnahmestelle im Orte befinden würde, ist nicht zu bestreiten. Es kann aber nicht anerkannt werden, daß die Entfernung übermäßig und für die Einwohner von Hohentengen in ungewöhnlichem Maße belästigend ist. Denn derartige Entfernungen haben die Steuerpflichtigen auch anderwärts, sowohl in vielen Landorten, insbesondere auf dem Schwarzwald, als auch in den Städten zurückzulegen. Außerdem befinden sich in einer Entfernung von 5 bis 20 Minuten westlich vom Nebenzollamt eine Anzahl zu Hohentengen gehöriger Höfe, die durch die Verlegung der Steuereinnahmestelle nach Hohentengen selbst einen weiteren Weg dahin als jetzt zu machen hätten.“

Ferner kommt in Betracht, daß jetzt ein großer Teil der steuerlichen Geschäfte bei den Gängen der Einwohner nach dem gegenüberliegenden schweizerischen Städtchen Kaiserstuhl erledigt wird, wohin sie sich an Sonn- und Feiertagen, vielfach aber auch an Markttagen begeben, um Waren in den gesetzlich zollfreien Mengen zu kaufen oder sonstige Geschäfte zu besorgen.

Die Zahl der Gewerbetreibenden, welche die Steuereinnahmestelle etwas mehr in Anspruch nehmen müssen als andere Steuerpflichtige, ist gering; besonders in Betracht kommen an solchen 3 Wirte und 2 Metzger, von denen zudem nur einer steuerpflichtiges Großvieh schlachtet.

Gegenüber der Behauptung, daß manche Mahnung zur Zahlung und sonstige Unregelmäßigkeiten bei einer Verlegung des Steuereinnahmestandes vermieden würden, ist festzustellen, daß Mahnungen äußerst selten sind; beispielsweise haben im vergangenen Jahr nur 7 Mahnungen stattgefunden.

Nach alledem haben wir nicht die Ueberzeugung gewinnen können, daß ein dringendes Bedürfnis besteht, den Steuereinnahmestand wegen seiner Ortslage nach dem Orte Hohentengen selbst zu verlegen.

Als weiterer Mißstand wird angegeben, daß die steuerlichen Geschäfte nicht auch in der für den Landwirt am wenigsten störenden Zeit über Mittag oder nach Feierabend besorgt werden könnten. Dieser Grund kommt nicht mehr in Betracht, da durch die inzwischen getroffene Anordnung des Hauptsteueramts Stühlingen, daß bei Abwesenheit des Zolleinnehmers dieser in dringenden Fällen herbeizurufen ist oder die Steuergeschäfte von dem diensttuenden Grenzaufseher zu besorgen sind, den Bedürfnissen vollkommene Rechnung getragen, und der Bevölkerung genügend und jedenfalls in viel weiterem Maße Gelegenheit gegeben ist, ihren steuerlichen Verpflichtungen nachzukommen, als wenn der Steuereinnahmestand in Hohentengen selbst von einem vielfach durch anderweite Berufsgeschäfte außerhalb seiner Behausung in Anspruch genommenen Ortseinwohner versehen würde.

Auch der Hinweis darauf, daß die umliegenden kleinen Gemeinden, und insbesondere der kleine Nebenort Herdern eigene Steuereinnahmestellen haben, kann für die Entscheidung des Gesuchs der Gemeinde Hohentengen nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein. Denn für die Errichtung einer eigenen Steuereinnahmestelle ist nicht allein die Zahl der Einwohner maßgebend; es müssen vielmehr auch die sonstigen örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden.

In denjenigen Grenzgemeinden, in denen sich Nebenzollämter befinden, sind die Steuereinnahmestellen —

soweit dies ohne erhebliche Belästigung der Einwohner geschehen konnte — mit den ersteren vereinigt; es kommt deshalb, wie in Hohentengen-Rötteln, auch in anderen Grenzorten vor, daß die Steuereinnahme nicht in mitten des Orts, sondern etwas entfernt davon liegt. Es ist das eine an sich durchaus zweckmäßige Einrichtung, indem auf diese Weise der Steuereinnahmedienst ohne Kosten für die badische Staatskasse von den Zolleinnehmern besorgt wird, die zudem ohne diese Mitbeforgung mitunter nicht voll beschäftigt wären. Dies gilt auch für den vorliegenden Fall. Würde in Hohentengen eine eigene Steuereinnahme errichtet, so würde dies der Staatskasse einen jährlichen Aufwand von rund 300 M. verursachen. Da das Nebenzollamt in Rötteln nicht aufgehoben und auch nicht mit einem anderen Beamten, der einen geringeren Aufwand als ein Zolleinnehmer verursacht, besetzt werden kann, würde hier keine Ersparnis eintreten; selbst wenn eine solche Maßnahme aber möglich wäre, so würde die Ersparnis nicht dem badischen Staat, sondern der Reichskasse zugute kommen, da von dieser die Gehalte usw. der Grenzbeamten der badischen Staatskasse in vollem Umfang ersetzt werden. Wollte man nun dem Gesuche des Gemeinderats Hohentengen entsprechen, so würden sicherlich derartige Gesuche auch von den anderen Orten an der Schweizergrenze, wo die Verhältnisse, wie erwähnt, ähnlich gelagert sind, nicht ausbleiben, denen dann ebenfalls stattgegeben werden müßte, und dadurch der Staatskasse weitere nicht unerhebliche Kosten erwachsen.

Auch die in der Petition angeregte Aufhebung der Steuereinnahme Herdern hätte nicht den darin bezeichneten finanziellen Erfolg. Der Steuereinnehmer in Herdern bezieht derzeit insgesamt 125 M. Dieser Betrag würde zwar wegfallen, dafür müßte aber die Vergütung für den Erheber in Hohentengen entsprechend erhöht werden, so daß immer noch mit einem Mehraufwand von wenigstens 250 M. jährlich gerechnet werden müßte. Uebrigens würden die Einwohner von Herdern mit dieser Maßnahme nicht zufrieden sein, da sie dann zum Steuereinnehmer einen längeren Weg (1,9 Kilometer) zurücklegen haben würden, als jetzt die Einwohner von Hohentengen.

Aus diesen Gründen sind auch wir der Meinung, daß keine genügende Veranlassung zu einer Aenderung des bestehenden Zustandes vorliegt, und daß deshalb dem Gesuche des Gemeinderats Hohentengen nicht entsprochen werden kann.

Nach diesen Darlegungen des Großh. Finanzministeri-

ums kann Ihre Kommission die Bitte der Gemeinde Hohentengen nicht befürworten. Dem einer gewissen Berechtigung nicht entbehrenden Punkte, daß der Steuereinnehmer nicht zu jeder Zeit zugänglich sei, ist durch die erwähnte Anordnung des Hauptsteueramtes Stühlingen abgeholfen. Im übrigen scheinen die von dem Großh. Ministerium angegebenen Gründe gegen eine Verlegung der Steuereinnahme zutreffend und die Entfernung ist auch nicht so groß, daß sie als eine erhebliche Belästigung empfunden werden kann, jedenfalls ist sie nicht größer als in zahlreichen anderen Orten.

Ihre Kommission kann daher nur zu dem Antrag gelangen,

das Große Haus wolle über die vorliegende Petition zur Tagesordnung übergehen.

Der Antrag der Kommission wird angenommen.

Außerhalb der Tagesordnung erhält noch das Wort

Dr. Freiherr von Stöckingen: In den nächsten Tagen wird eine Besichtigung der Versickerungsstellen der Donau durch Mitglieder der württembergischen Zweiten Kammer stattfinden. Damit soll auch ein Besuch der Nachquelle verbunden werden. Ich bin gebeten worden, den Mitgliedern dieses Großen Hauses die Einladung zu übermitteln, sich an dieser Besichtigung zu beteiligen, und möchte die Herren, die dazu geneigt sind, bitten, sich mit mir bezüglich alles Näheren ins Benehmen zu setzen.

Erster Vizepräsident Wirkl. Geheimrat Dr. Bürtlin: Ein Termin für unsere nächste Plenarsitzung kann erst anberaumt werden, wenn wir im Besitze plenarreifen Materials sind, was zur Stunde noch nicht der Fall ist. Inzwischen werden aber die Kommissionen sich an ihre Aufgaben halten. Heute nachmittag wird die „Wasserkommission“ eine Sitzung halten, in der, wie ich mit Vergnügen höre, die sie beschäftigende Angelegenheit zu Ende gebracht werden kann. Morgen wird die Kommission für Eisenbahnen und Straßen eine strenge Sitzung abzuhalten haben, und für übermorgen habe ich angeordnet, daß die Kommission für die Beamtenvorlagen u. das Etatgesetz zusammentritt. Was aus diesen Kommissionsberatungen hervor geht, wird, denke ich, so bald reif für das Plenum sein, daß wir in der nächsten Woche dann die Sache zum Abschluß werden bringen können.

Schluß der Sitzung 12 Uhr 32 Min.