

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908

257 (11.8.1908) Badischer Landtag. Erste Kammer. 29. öffentliche Sitzung

Karlsruher Zeitung.

N. 257.

Dienstag, 11. August

1908.

Badischer Landtag.

Erste Kammer.

29. öffentliche Sitzung

am Freitag den 7. August 1908.

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

Tagesordnung:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.
2. Beratung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Aenderung des Polizeistrafgesetzbuches betr. (B.-Nr. 414.) Berichterstatter: Geh. Hofrat Dr. Schmidt.
3. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen
 - I. a. der Gemeinde Langenbrüden mit acht weiteren Gemeinden um Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Langenbrüden über Eichersheim—Sinsheim nach Waibstadt,
 - b. der Gemeinde Langenbrüden um Erstellung der Teilstrecke Oettingen—Langenbrüden,
 - c. der Gemeinden Ringolsheim und Kronau um Einmündung der in Aussicht genommenen Oettinger Bahn in Ringolsheim (B.-Nr. 418),
Berichterstatter: Oekonomierat Frank;
 - II. der Sektion Offenburg des badischen Schwarzwaldbvereins und der Stadt Offenburg um Errichtung einer Haltestelle bei Wartestation 5 der Schwarzwaldbahn;
 - III. der Gemeinden Lausheim, Blumegg, Emttingen, Müchingen, Adorf und Aelfingen um Errichtung einer Güterstelle bei der Station „Im Weiler“;
 - IV. der Gemeinden des Münster- und Sezental, unterstützt von der Stadt Freiburg, um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Freiburg durch das Sezental nach Obermünstertal. (B.-Nr. 423.)
Berichterstatter: Dr. Freiherr von Stözingen.
 - V. der Steinachtalgemeinden um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn bezw. um Vorlage eines Bauprojektes noch in dieser Session (B.-Nr. 422);
 - VI. des Eisenbahnkomitees Eberbach um Erbauung einer Eisenbahn Eberbach—Mudau—Buchen (B.-Nr. 425);
 - VII. a. der Gemeinde Ketsch mit 13 weiteren Gemeinden um Fortführung der Normalspurbahn Rheinau—Brühl über Ketsch, Altsulheim, Rheinhausen, Oberhausen, Philippsburg, Ruppheim, Riedolsheim nach Lintenheim betreffend und
b. der Gemeinde Ketsch um Fortführung der Bahn Rheinau—Brühl wenigstens nach Ketsch (B.-Nr. 426);
 - VIII. der Stadtgemeinde Billingen und der Nachbargemeinden um den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Billingen über Königfeld nach Fischbach (B.-Nr. 428);
Berichterstatter: Stadtrat Boehl;

- IX. der Gemeinden Pforzheim, Bretten, Pauschlott, Dürren, Eisingen, Göbbrichen, Kieselbronn und Ruppbaum um Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten betreffend;
- X. der Gemeinden Mühlbach und Eppingen um Erbauung einer Bahn Eppingen—Mühlbach betreffend;
Berichterstatter: Oekonomierat Frank.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor im Ministerium des Innern, Geh. Oberregierungsrat Dr. Glöckner, die Ministerialräte Dr. Arnspurger und Kamm, Oberamtmann Franz; später seitens des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten: Ministerialrat Wolpert.

Der Durchlauchtigste Präsident eröffnete die Sitzung um halb 10 Uhr mit folgenden Worten:

Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Seitdem wir hier vor zwei Tagen zusammengewesen sind, sind zwei Ereignisse eingetreten, die wir uns damals nicht haben vorstellen und die wir nicht haben ahnen können.

Wenige Stunden, nachdem das ganze Badener Land dem Siegeslauf des Luftschiffs des Grafen Zeppelin zugejubelt hatte, traf uns die unerwartete und erschreckende Nachricht von dessen Zerstörung durch die Elemente, durch Feuer und Sturm. Und zur selben Zeit, wie sie das Luftschiff zerstörten, haben die beiden Elemente in gleicher Weise gegen unsere geliebte Stadt Donaueschingen gewüthet und dort die furchtbarsten Verheerungen hervorgerufen. Ich weiß mich einig mit Ihnen, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, wenn ich in dieser Stunde das Gefühl innigster Teilnahme ausdrücke gegenüber diesen beiden erschreckenden und erschütternden Ereignissen.

Doch wie im Leben alles Schwere auch gleichzeitig Lichtseiten zutage fördert, so können wir auch hier unserer Freude und Genugthuung Ausdruck geben, daß die Zerstörung des Luftschiffes einen geradezu großartigen Aufschwung des patriotischen Empfindens in ganz Deutschland hervorgerufen hat, und es ist erfreulich und nicht hoch genug einzuschätzen, zu sehen, wie in allen Schichten der Bevölkerung die Teilnahme diesem Ereignis gegenüber kundgetan wird, und wie Jeder nach seinen Kräften bereit ist, helfend und unterstützend einzutreten.

Wie ganz Deutschland seine Hilfe für die Wiedererrettung des Zeppelinschen Luftschiffs nicht versagen wird,

so bin ich auch fest davon überzeugt, daß wir Badener alles tun werden, was in unserer Macht steht, um dem in seiner Art ebenso furchtbaren Unglück in Donaueschingen helfend entgegenzutreten.

(Die Mitglieder des Hohen Hauses erheben sich von den Sitzen.)

Ich stelle fest, daß die Mitglieder des Hohen Hauses sich zum Ausdruck der Teilnahme für die durch die beiden schweren Unglücksfälle Betroffenen von ihren Sitzen erhoben haben.

Wir treten nun in die Tagesordnung ein.

Eingekommen sind Entschuldigungsschreiben wegen Nichterscheinens zur heutigen Sitzung von Seiten des Fürsten zu Leiningen, des Prinzen von Löwenstein, der in dringenden Angelegenheiten nach Währen gerufen worden ist, Seiner Erzellenz Bürlin, der in Familienangelegenheiten nach Konstanz hat fahren müssen, des Geh. Hofrats Bunte und des Grafen Andlau.

Ferner sind eingekommen:

I. Mitteilungen des Präsidiums der Zweiten Kammer über

1. die Genehmigung des Nachtragsbudgets des Großh. Ministeriums der Finanzen, Hauptabteilung V, Titel XI, § 4 (Ruhe- und Unterhaltungsgehalte),
2. die Annahme des Gesetzentwurfs, das Ortsstrafengesetz betreffend,
3. die Annahme des Gesetzentwurfs, das Kostengesetz betreffend,
4. die Annahme des Gesetzentwurfs, das Höchstmaß der allgemeinen Kirchensteuer betreffend.

II. Schreiben des Präsidiums der Zweiten Kammer mit dem Ersuchen um Annahmebeurkundung der Gesetzentwürfe:

- a. die Versicherung gegen Hagelschaden betreffend,
- b. den Waffengebrauch der Gefängnisbeamten betreffend,
- c. die Militärwitwenkasse betreffend,
- d. des Gesetzesvorschlages, die rechtliche Stellung der Kirchen und kirchlichen Vereine im Staate betreffend.

III. Ein Aufruf des Landesvereins vom Roten Kreuz zur Hilfeleistung für die Abgebrannten in Donaueschingen.

Es ist mir mitgeteilt worden, daß das Wassergesetz in der Form, in der es von der Regierung den beiden Hohen Häusern vorgelegt worden ist, nicht erledigt werden kann. Infolgedessen können wir morgen dieses Gesetz nicht auf unsere Tagesordnung setzen, und ich stelle daher an das Hohe Haus die Frage, ob wir nicht heute versuchen wollen, die beiden Tagesordnungen zusammen zu erledigen. Die Herren Referenten, die in Frage kommen, Herr Stadtrat Voedts und Herr Oekonomierat Frank, sind bereit, ihre, auf die morgige Tagesordnung gesetzten Berichte heute schon zu erstatten, und der Vertreter des Ministeriums hat sich damit einverstanden erklärt.

Es erhebt sich im Hohen Hause kein Widerspruch, wir werden also in dieser Weise verfahren, werden zuerst die Tagesordnung von heute erledigen und dann an die Tagesordnung von morgen gehen.

Wir beginnen also die Tagesordnung für heute, indem ich den Herrn Berichterstatter, Hofrat Dr. Richard Schmidt, auffordere, den Bericht der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Aenderung des Polizeistrafgesetzes betreffend, vorzutragen.

Geh. Hofrat Professor Dr. Richard Schmidt: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Unser Polizeistrafgesetzbuch von 1863, der Hauptstift der landesstrafrechtlichen Bestimmungen Badens, die neben dem Reichsstrafgesetzbuch noch in Geltung stehen, hat bekanntlich schon sehr häufig Aenderungen und Ergänzungen während der 45 jährigen Dauer seines Bestehens über sich ergehen lassen müssen. Das bedeutet keinen Vorwurf gegen das Gesetz, sondern es liegt in der Natur der Sache. Diese polizeistrafrechtlichen Bestimmungen sind ja zum guten Teil nur Sicherungsnormen, die mit ihrem Strafwang verstärkend neben Rechtsätze anderer Rechtsgebiete, vor allem des Verwaltungsrechts, treten. So sind sie dem außerordentlich starken Wechsel, dem vor allem die Gebote und Verbote der inneren Verwaltung unterworfen sind, von Natur mitunterworfen, und wie nach dem Wechsel der Bedürfnisse immer neue Einrichtungen in den verschiedenen weit verzweigten Kreisen der inneren Verwaltung notwendig werden, müssen sich die polizeistrafrechtlichen Normen dem anpassen. Das kann nur zu einem gewissen Teile dadurch abgeschwächt werden, daß die polizeistrafrechtlichen Normen zum großen Teil als sogenannte Blankettgesetze gestaltet sind, d. h. daß sie die Handlungen, die bei Strafe geboten oder verboten werden sollen, einer anderen Instanz zur Fixierung überlassen: der allgemeinen Verordnung der Regierung, der bezirkspolizeilichen Verfügung oder der Vorschrift der Gemeinden. Und auch soweit solche Blankettgesetze bestehen, erweist es sich sehr häufig — dafür ist gerade die jetzt vorliegende Novelle ein handgreiflicher Beweis —, daß auch hier die dehnbaren Rahmen nicht elastisch genug sind, und entsprechend den wechselnden Bedürfnissen der Verwaltung erweitert und geändert werden müssen.

Die heutige Vorlage betrifft denn nun in der Tat auch nicht weniger als vier solcher Aenderungen, die zum Teil nur verbesserte Fassungen bedeuten, zum Teil aber auch neue Strafdrohungen aufstellen. Sie stehen untereinander in keinem Zusammenhang. Ein Punkt kann dabei von vornherein ausgeschaltet werden, das ist der Artikel 3 der Regierungsvorlage, den ich nur mit einem Wort erwähne. Er will keine neue Modifikation einer Vorschrift des Polizeistrafgesetzbuches vornehmen, sondern will lediglich zwei bisher noch formell in Geltung stehende Bestimmungen des Polizeistrafgesetzbuches aufheben. Es sind das zwei Strafbestimmungen: Gegen Schmähung öffentlicher Diener und gegen Tätlichkeiten in Wirtschaftshäusern, § 51 Nr. 1 und § 52 des Strafgesetzbuchs, die auf Grund der Praxis des Reichsgerichts und der oberen badischen Gerichte als solche Bestimmungen erkannt worden sind, die sich mit den Materien des Reichsstrafrechts decken und deshalb durch das Reichsstrafrecht ihrer Geltung beraubt sind. Es hat demgemäß hier die Novelle nur den Zweck, dieses Verhältnis klar zu stellen und auch formell die genannten beiden Bestimmungen aus dem Text des Strafgesetzbuches auszumerzen. Die Kommission war darüber einig, daß das unvermeidlich sei, obwohl von manchen Mitgliedern der Kommission mit einer gewissen Behmut das Scheiden dieser sehr vielfach gehandhabten Bestimmungen, vor allem der gegen Tätlichkeiten in Wirtschaftshäusern begleitet wurde. Dagegen muß ich etwas eingehender bei den sachlichen Aenderungen verweilen, die, wie gesagt, ohne inneren Zusammenhang zu den §§ 71 b, 78, 95 und 117 des Polizeistrafgesetzbuches in Art. 1 und 2 vorgeschlagen werden.

Die drei ersten Neuerungen waren, wie ich von vornherein bemerken kann, solche, denen nach einer kurzen Diskussion Ihre Kommission zustimmen beschloß. Was zunächst die veränderte Fassung des § 71 b angeht, so betrifft er das administrative Gebiet der Fürsorge für

verwahrloste Kinder, die sogen. Zwangserziehung. Er lehnt sich an das badische Zwangserziehungsgesetz an, das in seiner heutigen Fassung vom 16. August 1900 dem Vormundschaftsgericht, wie bekannt, das Recht beilegt, ein verwahrlostes Kind in einer Anstalt oder in einer Familie unterbringen zu lassen und den Verwaltungsbehörden die entsprechende Macht gibt, auf Grund dieses vormundschaftsgerichtlichen Bescheides die Unterbringung zu bewirken. Auf dem Gebiete dieser Fürsorge ereignet es sich nicht selten, daß die Angehörigen des Kindes oder Dritte die Zwangserziehung zu durchbrechen suchen, das Kind aus der Verwahrung der Anstalt oder der Familie weg schaffen oder auch bereits während das Verfahren auf Unterbringung schwebt, eine solche Wegschaffung versuchen oder durchführen. Der bisherige Text des Polizeistrafbuchgesetzbuchs hat nun bereits eine Strafbestimmung in sich aufgenommen, deren Wortlaut Ihnen in dem gedruckten Bericht vorliegt, und der es ermöglicht, nach Unterbringung oder eventuell auch nach dem Erlaß des vormundschaftsgerichtlichen Bescheides derartigen Wegschleppungsversuchen mit Strafe entgegenzutreten; dagegen ist nach der bisherigen Fassung es nicht möglich, die entsprechenden Verurtheile zur Zeit der Schwere des Verfahrens von dem Vormundschaftsgericht in gleicher Weise zu treffen. Hier will nun die Novelle eingreifen, sie schlägt demgemäß die Fassung vor, die am Schlusse des gedruckten Berichts noch einmal ersichtlich ist: „Wer eine Person, deren Unterbringung zur Zwangserziehung angeordnet, oder Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens ist, der angeordnete Unterbringungen oder dem eingeleiteten Verfahren unbefugt entzieht, oder sie verleitet oder ihr behilflich ist, sich der Unterbringung oder dem gerichtlichen Verfahren zu entziehen, wird mit Geld bis zu 150 M. oder mit Haft bestraft.“

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herrren hat dieser neuen Fassung ohne weiteres ihre Zustimmung gegeben. Zu einer kleinen Debatte gab die zweite Vorchrift zu § 78 Anlaß. Sie betrifft das Gebiet des Tiereschuges. Neben den Vorschriften des Reichsstrafgesetzbuchs gegen boshafte Tierquälerei hat unser badisches Polizeistrafbuch schon immer den bisherigen § 78 gehabt, wonach Geldstrafen bis zu 50 Mark oder Haftstrafen bis zu 8 Tagen gegen den verhängt werden kann, der: den zur Verhütung einzelner Akten von Tierquälerei durch Verordnung erlassenen Bestimmung zuwider handelt.“

Das badische Recht hat dementsprechend auch von der allgemeinen Befugnis Gebrauch gemacht, z. B. gegen die Verwendung trächtiger Hunde zum Wagenziehen, gegen die Unterbringung von Geflügel in zu engen und unsauberen Behältnissen auf dem Markt oder auf den Bodenfedampfschiffen. Nun ist aber von den lokalen Tiereschutzvereinen wiederholt betont worden, daß es Formen der Tierquälerei gibt, die wesentlich lokale Bedeutung haben und deren Verbot passender durch bezirks- oder ortspolizeiliche Vorschriften ausgesprochen werden. Es ist hier hingewiesen worden auf Fälle, wo bei Verwendung auf dem Markt Zughunde in der kalten Witterung ohne Decke längere Zeit auf dem nackten Boden gelagert werden, oder wo bei Neubauten Pferde genötigt werden, die sehr stark beladenen Geschirre aus dem weichen Baugrund herauszuziehen. In der Kommission wurde auch hingewiesen auf das rohe Verstümmeln der Frösche, denen man beim Froschfangen einfach ein Glied ausreißt, um die Tiere nachher wieder beiseite zu werfen. In besonders markanter Weise wurde Bezug genommen auf einen Fall, wo die Würdigung von tierquälerei Behandlung nach den lokalen Verhältnissen sehr stark wechseln kann, nämlich auf das Einspannen der Zugtiere, vor allem der Zugochsen in Doppeljoch. Während man dies im allgemeinen geneigt ist, als Tier-

quälerei zu bezeichnen, wurde betont, daß beispielsweise auf den lehmigen Wegen des Kaiserstuhls das Doppeljoch eher eine Erleichterung bedeutet, während das getrennte Kommen den Tieren das Ziehen bergab erschwert. Auf solche Erwägungen ist der Vorschlag unserer Vorlage gegründet, neben den allgemeinen Verordnungen auch den bezirks- und ortspolizeilichen Vorschriften die Strafsanktion zu geben. Freilich konnte in diesem Punkte die Kommission sich gewisser Bedenken zunächst nicht erwehren. Es wurde darauf hingewiesen, daß dadurch unter Umständen eine starke Zersplitterung der Praxis gegenüber der Tierquälerei ermöglicht werde, weil ja bekannt ist, daß die Tiereschutzvereine oft über das Ziel hinauschießen und zu sentimental, zu weichlich in ihren Anforderungen werden. Ich erinnere an die Forderung, daß niemand seinen Hund neben den Wagen herlaufen lassen soll, oder daß die Zugpferde und Droschkenpferde mit Strohhüten gegen die Sonne geschützt werden sollen. Gerade die akademischen Interessen sind immer stark beteiligt an den oft ja ganz maßlosen und verständnislosen Agitationen gegen die Vivisektion. Der Herr Regierungsvertreter hat aber hier beruhigende Zusicherungen gegeben: speziell in der letzteren Einzelfrage betonte er, daß hier alle beteiligten Organe, die vor allen Dingen in den Universitätsstädten die bezirkspolizeilichen Funktionen zu wahren haben würden, sicher diesen wichtigen Interessen der Forschung den nötigen Raum angedeihen lassen würden. Vor allem aber wies er mit vollem Recht darauf hin, daß im allgemeinen die Verfassungsvorschriften schon einen Schutzwall gegen einseitige lokale und allzuweit getriebene Verordnungen bieten würden, vor allem der Umstand, daß die Vollziehbarkeitsklärung einer lokalen Verordnung durch den Landeskommissar erfolgen muß, sei eine Garantie dafür, daß in letzter Linie die vier obersten Bezirksverwaltungsbeamten des Landes, die gleichzeitig Mitglieder des Ministeriums sind, eine einheitliche Praxis herstellen würden. Die Kommission hat sich bei dieser Zusicherung beruhigt und hat ihre Bedenken, die sie ursprünglich hatte obwalten lassen, fallen gelassen. Auch diese Vorchrift begegnete demgemäß in Ihrer Kommission keinem Widerspruch.

Wohl ohne weiteres einleuchtend ist schließlich die dritte Vorchrift des Artikel 1 der Vorlage. Hier handelt es sich um das Interesse der Gesundheitspflege in einem wichtigen Punkt, nämlich vor allem um die Wohlfahrtspolizei bei der Fleischherstellung und der Fleischverarbeitung und Veräußerung. Während in dem eben genannten § 78 die Lücke des geltenden Rechts darin bestand, daß neben den allgemeinen Verordnungen den bezirks- und ortspolizeilichen Vorschriften kein Raum bleibt, hat sich hier gerade umgekehrt das Bedürfnis geltend gemacht, neben den jetzt schon möglichen ortspolizeilichen Vorschriften auch allgemeine Verordnungen zu erlassen. Die ortspolizeiliche Vorschrift, die der Einrichtung der Schlachthäuser, der Fleischbänke, weiter aber auch der für Verarbeitung und Aufbewahrung von Fleisch dienenden Räumlichkeiten dienen soll, hat erfahrungsgemäß eine gewisse Milde walten lassen. So haben sich hier Zustände bilden können, die die Regierungsvorlage in ihrer Begründung in sehr drastischen Farben ausmalt, und die zum Lesen, glaube ich, für das ästhetische Empfinden angenehmer sind als zur mündlichen Erörterung an dieser Stelle. Jedenfalls stellten sich da Verhältnisse heraus, die ein gewisses Mißtrauen gegen die Fleischverarbeitungs- und Verkaufsstellen im Publikum zu erregen geeignet sind und die einer mehr generellen, das ganze Land ergreifenden Regelung durch Verordnung dringend bedürftig erscheinen. Demgemäß hat die Regierungsvorlage vorgeschlagen, einmal die Strafsanktion

des § 95, die außerdem auch in ihrem Geldstrafzwang bis zu 20 M. sehr geringfügig war, von den ortspolizeilichen Vorschriften auch auf die allgemeinen Verordnungen zu erstrecken, außerdem aber auch diesen Gesundheitschutz von den Lokalen der Schlachthäuser und Fleischbänke auf die Räume, die zur Verarbeitung und Aufbewahrung des Fleisches dienen, auszu dehnen, weiter auch das Verfahren bei der Fleischverarbeitung einer administrativen Kontrolle zu unterstellen, und endlich die angedrohte Strafe bis zu 60 M. Geldstrafe oder 14 Tage Haft zu erhöhen.

Die Kommission hat also in allen genannten Punkten keine wesentlichen Bedenken geltend gemacht. Tagegen, meine Durchlauchtigsten, Hochgeehrtesten Herren, hat der Artikel 2 der Regierungsvorlage etwas weitere Kreise unserer Bevölkerung in Mitleidenschaft gezogen; er hat gewisse prinzipielle Erörterungen nicht vermeiden lassen, und auch mir wollen Sie gütigst gestatten, bei diesem Punkte mit einigen Worten länger zu verweilen. Dieser Artikel 2 will hinter § 116 des jetzigen Polizeistrafgesetzbuches hinter dem § 117, eine auf anderes gerichtete Vorschrift, schon früher ausgefallen war, einen ganz neuen § 117 einfügen, und tatsächlich ist auch sachlich der Inhalt dieses § 117 an eine erst neu zu organisierende Verwaltungseinrichtung geknüpft; er bezieht sich auf die Schaffung der Möglichkeit, ein städtisches Wohnungsnachweisbureau, überhaupt ein Wohnungsamt da zu errichten, falls eine Stadtverwaltung hierzu die Initiative ergreift. Nach den Materialien dieser Novellenvorschriften, die der Herr Vertreter der Großh. Regierung uns gütigst zur Verfügung stellte, ist der Anstoß zu dieser neuen Einrichtung von Stuttgart ausgegangen. Die Stadt Stuttgart hat zuerst den zuvor in der Literatur vielfach aufgestellten Wünschen Rechnung getragen, ein städtisches Wohnungsamt in der Weise einzurichten, daß eine durchgeführte Wohnungs-Gesundheitspolizei, vor allem aber auch die Grundlage für fortlaufende Listen der zur Verfügung stehenden Wohnungen, also die Grundlage für einen städtischen Wohnungsnachweis abgeben soll. Der Wohnungsnachweis war so gedacht, daß er unentgeltlich von den städtischen Beamten dem Publikum zur Disposition gestellt werde. Zum Zweck der Durchführung dieser Einrichtung glaubte man aber in Stuttgart einer Meldepflicht aller mit Wohnungsvermietungen beschäftigten Wohnungsbesitzer oder Hausbesitzer nicht entraten zu können. Durch bloß freiwillige Recherche glaubte man nicht genügend Material zu erhalten. Es wurde also die Pflicht für jeden Wohnungsvermieter vorgeesehen durch Ausfüllung von zwei korrespondierenden Formularen die Wohnungen, die für die Vermietung durch Kündigung frei werden, und diejenigen, die durch Neumietung aus dem Verkehr wieder ausscheiden, an das städtische Wohnungsamt mitzuteilen. Diese Meldepflicht aber sollte nach der Tendenz der Stuttgarter Einrichtung gesichert werden durch den Meldezwang, d. h. durch polizeiliche Strafe.

Tatsächlich hat Stuttgart auch bereits diese Einrichtung durchgeführt und es war das in Württemberg deswegen erleichtert, weil das württembergische Strafgesetzbuch von 1871 eine Bestimmung hatte, der man allenfalls — man kann allerdings darüber zweifeln, ob mit Recht — die Anwendung auf Vernachlässigung oder Erfüllung einer solchen Meldepflicht geben konnte. Unsere badischen Instanzen dagegen waren darüber einverstanden, daß im badischen Polizeistrafgesetzbuch eine ähnliche Bestimmung zur Zeit fehlt. Es ist hierfür nur vorhanden der § 49, dessen Wortlaut Ihnen in dem gedruckten Bericht vorliegt, wonach über „Wohnungsänderungen“ Meldungen an die Bezirksstelle ergehen sollen. Es war aber darüber Einverständnis, daß bei solchen

Wohnungsänderungen vom Gesetz jedenfalls nur gedacht war an solche, die zur Personalfeststellung von Interesse seien, nicht nur dem Zwecke der Wohnungsvermittlung oder des Wohnungsnachweises oder gar nur der Wohnungsstatistik dienen. Somit wurde dann auf den Wunsch der Stadt Pforzheim, die beabsichtigte, die Stuttgarter Einrichtung auch bei sich einzuführen, von der Regierungsvorlage die neue Vorschrift vorgeschlagen, die dem Hohen Hause jetzt zur Beschlußfassung vorliegt:

„An Geld bis zu 20 M. wird bestraft, wer in Gemeinden, für welche ein öffentlicher unentgeltlicher Wohnungsnachweis eingerichtet ist, der durch bezirks- oder ortspolizeiliche Vorschrift vorgeschriebenen Anzeigepflicht hinsichtlich leerstehender Mietwohnungen und deren Verwendung zuwiderhandelt.“

Diese Vorschrift hat nun wie gesagt in Ihrer Kommission Widerspruch erregt, und dieser Widerspruch hat sich bis zu dem Antrag verdichtet, der fast einstimmig von der Kommission gestützt wurde, das Hohe Haus wolle dieser Vorschrift seine Zustimmung verweigern. So harmlos ja an und für sich diese Vorschrift erscheint, und so zweifellos auch der sozialpolitische Nutzen eines solchen städtischen Wohnungsnachweises für manche Bevölkerungskreise sein würde, so wenig läßt sich doch verkennen, daß es sich hier um Gesichtspunkte von ziemlich weittragender und prinzipieller Bedeutung handelt. Wir stehen hier vor dem uraltten politischen Gegensatz einerseits des Polizeistaates, andererseits der Befriedigung der Bedürfnisse des Individuums innerhalb seiner individuellen Freiheitsphäre. Es ist für uns heute feststehend, daß die Grenze zwischen diesen beiden Extremen eine durchaus fließende ist, und wie ich vorhin schon sagte, läßt sich ja außerordentlich Vieles dafür geltend machen, daß der Staat, bzw. hier die Gemeinde, überhaupt der öffentliche Verband die Fürsorge für die Versorgung der unteren Bevölkerungsklassen mit Wohnungen in den Kreis der öffentlichen Aufgaben hereinzieht. Andererseits aber wird gerade hier ziemlich deutlich ersichtlich, daß jede Erleichterung, wie sie auch in der bequemen Zugänglichkeit solcher Wohnungsnachweislisten für die unteren Klassen besteht, stets auch eine Rehrseite hat, nämlich eine Beschränkung und eventl. Belästigung anderer Bevölkerungskreise. In diesem Falle handelt es sich um zwei verschiedenartige Interessen, die zu ihrem Nachteil in Mitleidenschaft gezogen werden. Der eine Interessentenkreis ist Ihnen selbst ersichtlich geworden durch die Vorstellung, die der Verein badischer und pfälzischer Zeitungsverleger an das Hohe Haus gerichtet hat und die darauf gerichtet ist, das Hohe Haus wolle dem § 117 die Zustimmung versagen. Hier wird geltend gemacht, daß das Bedürfnis, das die Stadt Stuttgart oder Pforzheim von Gemeinbewegen decken will, bis jetzt den Weg der Privatindustrie durch die Zeitungsinsertate gedeckt werde und daß deshalb, wenn eine Stadtgemeinde unentgeltlich den Wohnungsnachweis in die Hand nimmt, sie eines fruchtbringenden und einträglichen Zweiges ihres Zeitungsverlags beraubt werden. Schon das gibt zu Bedenken Anlaß. Für Ihre Kommission ist aber doch ein anderes Interesse ausschlaggebend gewesen, es ist das Interesse der Wohnungsvermieter, das hier dem Interesse der Wohnungsfremden entgegensteht. Es ist heute dahin gekommen, daß in sehr vielen Kreisen der Bevölkerung jede Aufstellung einer neuen Bürgerpflicht mit großen Seufzern und mit starkem Mißtrauen begrüßt wird. Es hat der einzelne heute schon recht viele derartige Formulare auszufüllen, wie sie hier ausgefüllt werden sollen, Gänge im öffentlichen Interesse zu besorgen, die seine Zeit, seine Geschäftsdispositionen beeinträchtigen. Neuerdings ist das ja beinahe schon zum Schlagwort geworden, und so

hat Ihre Kommission starke Zweifel, ob es rätlich sei, in einer Zeit, wo man sozusagen schon etwas nervös gegen solche neuen Bürgerpflichten geworden ist, immer und immer wieder neue Pflichten zu schaffen. Ihre Kommission hat keineswegs sich auf den Standpunkt gestellt, damit bereits über diese Frage als eine spruchreife entscheiden zu wollen. Es handelt sich ja hier um Einrichtungen, die — ich muß es immer wieder betonen — auf der andern Seite sehr segensreich wirken können, es wird hier auf die technische Behandlungsweise, auf die Durchführung der Vorschrift ankommen. Aber die Kommission war der Meinung, daß im gegenwärtigen Stadium die ganze Einrichtung noch nicht recht genügend geklärt ist, daß noch nicht ausreichende Erfahrungen vorliegen. In Wahrheit handelt es sich nur um die Erfahrungen einer einzigen Stadt — Stuttgart — und um den Wunsch einer einzigen badischen Stadt — Pforzheim —, und Ihre Kommission war der Ansicht, daß das nicht genüge, um zu einer einschneidenden Aenderung des Polizeistrafgesetzbuchs zu schreiten. So ist denn Ihre Kommission bezüglich dieses Artikels 2 zu einer ablehnenden gutachtlichen Äußerung gelangt und sie hat ihren Antrag bezüglich der gesamten Regierungsvorlage dahin zusammengefaßt:

„Das Hohe Haus wolle den Entwurf des Gesetzes, betreffend die Abänderung des Polizeistrafgesetzbuchs in seinem Artikel 1 (zu § 71 b, 78 und 95) und in seinem Artikel 3 (zu § 51 Abs. 1 und § 52) seine Zustimmung erteilen, dagegen dem Artikel 2 der Vorlage (§ 117 des Polizeistrafgesetzbuchs) die Annahme verjagen“.

Ministerialdirektor Dr. Glöckner: Ihre Kommission, die in dankenswerter Weise den ihr etwas spät zugegangenen Gesetzentwurf einer eingehenden Beratung unterzogen und durch ihren Berichterstatter darüber einen gründlichen Bericht hat erstatten lassen, ist zu dem Ergebnis gekommen, von den fünf Punkten, auf die sich der Gesetzentwurf erstreckt, vier zur Annahme zu empfehlen; einen aber hat sie geglaubt, nicht zur Annahme befürworten zu können.

Namens der Großh. Regierung kann ich das lebhafteste Bedauern nicht unterdrücken, daß die Kommission bezüglich des fünften Punktes nicht ebenfalls zur Befürwortung gelangt ist, da die Großh. Regierung diese Bestimmung wohl als die wichtigste betrachtet hat, jedenfalls als diejenige, die den Anstoß gegeben hat, jetzt noch in dieser vorgerückten Zeit dem Hohen Hause diese Vorlage zu unterbreiten. Die Großh. Regierung hätte geglaubt, eine soziale Aufgabe, die sich ihr von außen her aufgedrängt hat, nicht zu erfüllen, in sozialer Beziehung zu versagen, wenn sie der Anregung, die der Stadtrat von Pforzheim an Sie gebracht hat, keine Folge gegeben hätte. Die Bestimmung ist nicht aus dem Bedürfnis des grünen Tisches erwachsen, sondern, wie ich schon erwähnt habe, haben die Verhältnisse in Pforzheim den dortigen Stadtrat dazu bestimmt, die Wohnungsfürsorge, für die ja schon die seitherige Gesundheitsverordnung eine gewisse Grundlage gab, die aber in der neuen Landesbauordnung eingehender geregelt wurde, in etwas energischerer Weise in Angriff zu nehmen. Und als Teil dieser Wohnungsfürsorge hatte sich die Stadt Pforzheim ein Wohnungsamt gedacht, dessen Aufgabe der Herr Berichterstatter ja vorhin präzisiert hat, dessen Aufgabe, wie der Stadtrat Pforzheim aber annimmt, nur dann erfüllt werden kann, wenn auch die Meldepflicht der zur Vermietung bestimmten Wohnungen gesetzlich statuiert wird.

Die Einwendungen, die in Ihrer Kommission gegen diese Bestimmung erhoben worden sind, sind, wenn ich

recht verstanden habe, viererlei. Zunächst ist das Bedenken erhoben worden, das sich ja auch in einer Eingabe des Vereins der Presse des Landes zu einer Vorstellung an das Hohe Haus verdrückt hat, daß die Presse in ihrem Erwerb geschädigt würde, wenn die Gemeinden den unentgeltlichen Wohnungsnachweis in die Hand nehmen würden. Ich halte diese Bedenken nicht für begründet, und glaube, selbst wenn sie begründet wären, dürfte dies gegenüber einer so sozial gedachten Bestimmung nicht ausschlaggebend sein, denn erstens werden städtische Wohnungsämter ja doch naturgemäß nur für die ganz großen Städte in Betracht kommen, und ob beispielsweise in einem Blatt wie dem hiesigen oder dem Freiburger Tageblatt einige Wohnungsanzeigen weniger stehen, wird für die wirtschaftlichen Interessen des betreffenden Unternehmers ziemlich gleichgültig sein.

In den kleinen Gemeinden aber, wo die kleinere Presse in Frage kommt, wird ohnehin von der Bestimmung kein Gebrauch gemacht werden. Ich glaube, die Befürchtungen, die sich die Verleger der kleineren Presse in der Beziehung gemacht haben, sind in der Tat unbegründet. Dann aber müssen ja vom Wohnungsamt die Nachweisungen über die mietfreien Wohnungen doch auch wieder veröffentlicht werden, und auch das wird nicht ohne die Mitwirkung der Presse geschehen können, und dafür werden wieder Insektionsgebühren den Verlegern zufließen. Die amtlichen Wohnungsnachweise machen also die Presse in der Tat gar nicht entbehrlich.

Ein zweites Bedenken ist in dem schriftlichen Bericht, nicht aber in dem heutigen mündlichen Vortrag des Herrn Berichterstatters zum Ausdruck gebracht worden, daß gewisse Bedenken bestehen gegen die Berechtigung der Schöpfung städtischer Wohnungsnachweise: „Es ist nicht abzusehen“, ist in dem Bericht ausgeführt, „inwiefern eine Stadtgemeinde in ihren ohnehin großen Aufgabekreis auch einen selbständigen Wohnungsnachweis aufzunehmen veranlaßt sein soll, für den in anderer Weise in Form privater Tätigkeit genügend gesorgt scheint. So läßt sich mindestens die Frage aufwerfen, ob es einer Stadtgemeinde angemessen sei, auf solchen Gebieten mit privaten Unternehmungen in Konkurrenz zu treten und mit städtischen Mitteln durch städtische Beamte unentgeltlich ein Bedürfnis zu befriedigen, das in Hinblick auf die Natur der kommunalen Funktionen jedenfalls nicht als ein unter allen Umständen öffentliches bezeichnet werden kann.“

Die Anschauungen über die Aufgaben der Städte sind, wie Ihnen ja selbst wohl bekannt ist, sehr schwankend. Vor 40 und 50 Jahren hat man sich noch für Privatgasanstalten, Privatstraßenbahnen begeistert, ein Eingreifen der Städte auf diesem Gebiete für unzulässig und unmöglich erklärt. Heute wird kein Mensch mehr auf so etwas verfallen, und wenn, wie es in der Tat im letzten Jahre zu unserem Erstaunen vorgekommen ist, eine kleinere Gemeinde des Landes noch einem Privatunternehmer die Erlaubnis gibt, ein Wasserwerk für die Stadt zu errichten, so sucht man unwillkürlich nach gesetzlichen Mitteln, um ein solches nach unserer heutigen Anschauung törichtes Unternehmen zu verhüten. Also ich glaube, diese Bedenken könnten doch gegenüber den städtischen Verwaltungen nicht im Ernst aufrecht erhalten werden und da sie ja der Herr Berichterstatter in seinem mündlichen Vortrag auch nicht mehr wiederholt hat, glaube ich darüber hinweggehen zu dürfen.

Der Hauptpunkt der Bedenken liegt, wie ich glaube annehmen zu können, in der bevorstehenden neuen Bestimmung der Vermieter, die in der Anzeigepflicht gefunden werden kann. Nun ist ja dagegen im Ernste nichts einzuwenden. Wenn die Anzeigepflicht erfüllt werden soll, so ergibt sich daraus für die Vermieter

eine gewisse geschäftliche Belastung. Ich habe aber bereits in der Kommission ausgeführt, das es möglich sein wird, diese geschäftliche Belastung auf ein Minimum zu reduzieren durch zweckmäßige Formulare, durch die Verbindung der Formulare für die Anmeldung dieser Wohnungen mit der schon nach dem Polizeistraßengesetzbuch und der Verordnung vom 8. Mai 1883 vorgeschriebenen Anmeldung des Zuzugs und Wegzugs von Mietern und derartigen Meldungen. Und ich glaube, die Erwägung, ob den Bewohnern einer Stadt eine derartige Belastung auferlegt werden kann, könnte man doch sehr wohl den städtischen Organen, den städtischen Kollegien überlassen, denn ein derartiges städtisches Wohnungsamt kann nicht errichtet werden, ohne daß die Bürgerausschüsse der betreffenden Städte selbst darüber Beschluß fassen. Es kann nicht etwa der Stadtrat für sich allein die Zustimmung erteilen, daß das Bezirksamt eine derartige ortspolizeiliche Vorschrift über die Anmeldungen der Wohnungen erläßt, sondern nach der Fassung, die ihnen vorgeschlagen ist, sollen die Bestimmungen nur gelten für Gemeinden, für welche ein öffentlicher unentgeltlicher Wohnungsnachweis eingerichtet ist. Daß das ohne Anwendung städtischer Mittel nicht möglich ist, liegt auf der Hand. Es wird also in allen diesen Gemeinden die Errichtung eines städtischen Wohnungsnachweises abhängig sein von dem zustimmenden Beschluß des Bürgerausschusses, und ich glaube, die Interessen der städtischen Vermieter könnten diesen Kollegien, den Bürgerausschüssen, wirklich überlassen werden, dort werden sie jedenfalls am besten vertreten sein. Die ganze Bestimmung soll nur einen fakultativen Charakter haben, und soll nur für Gemeinden, in denen ein öffentlicher unentgeltlicher Wohnungsnachweis eingerichtet wird, überhaupt in Betracht kommen.

Als 4. Einwand gegen die vorgeschlagene Bestimmung ist schließlich ausgeführt worden, die ganze Frage sei noch nicht geklärt, noch nicht spruchreif. In gewissem Sinne ist das ja auch zuzugeben; aber gerade weil es sich nur um eine fakultative Bestimmung handelt, eine Bestimmung, die in die Hände der Gemeindeverwaltung gelegt ist, die den öffentlichen Wohnungsnachweis errichten muß, glaube ich, sollte auch über dieses Bedenken das Hohe Haus hinwegkommen. Nachdem in der Tat in einer unserer Städte nach dem Vorbild einer außerbadischen großen Stadt dieses Bedürfnis hervorgetreten ist, sollte doch die Möglichkeit geschaffen werden, daß unsere Städte, wenn sie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen ein Bedürfnis dafür empfinden, auch auf diesem Wege vorangehen können.

Ich kann daher nur nochmals das Bedauern der Regierung aussprechen, daß wir mit diesem Vorschlag nicht die Zustimmung der Kommission gefunden haben; nachdem aber die Kommission fast einstimmig zu ihrem Beschluß gelangt ist, wage ich nicht, zu hoffen, daß diese oder weitere Ausführungen Sie etwa zu einer anderen Beurteilung veranlassen könnten. Und so bleibt nur zu hoffen, daß bei einer späteren Gelegenheit die Auffassungen vielleicht sich auch ändern werden.

Die übrigen Bestimmungen des Gesetzentwurfs geben mir nach den eingehenden Ausführungen des Herrn Berichterstatters zu weiteren Bemerkungen keinen Anlaß; ich möchte nur auf den einen Punkt, den der Herr Berichterstatter erwähnt hat, noch kurz zurückkommen, auf die Befürchtungen, daß etwa der wissenschaftlichen Forschung durch die Bestimmung des neuen § 78 Hemmnisse bereitet werden könnten, und nur versichern, daß die Landeskommissäre, die die Vollziehbarkeitserklärung derartiger orts- oder bezirkspolizeilicher Vorschriften gegen die Tierquälerei zu erteilen haben, jedenfalls allen Bestrebungen gegenüber, die sich gegen

die Divisionen in den wissenschaftlichen Instituten der Universitäten wenden, oder sonst die wissenschaftliche Forschung einzuschränken geeignet wären, ihre Mitwirkung versagen würden.

Hoffschuhmachermeister Bea: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Gegen den Absatz 2 des § 117 dieses Gesetzentwurfs muß ich mich ganz entschieden wenden und bitte das Hohe Haus, die Kommission in ihrem Beschluß zu unterstützen, schon weil dadurch für die Zeitungsverleger eine Schädigung erwachsen würde. Es wäre das ein Monopol, das für ein städtisches Amt zu Ungunsten von Privatunternehmungen geschaffen würde.

Ich muß mich aber ferner noch dagegen verwahren vom Standpunkt der Hausbesitzer aus, weil die strenge Durchführung dieses Paragraphen eine weitere Schikane — ich kann es nicht anders nennen — herbeiführen würde. Wenn einmal die Möglichkeit gegeben ist, Polizeistrafen bis zu 20 M. auszusprechen, werden diese auch nicht ausbleiben, und schließlich sollte man doch dem Hauseigentümer gestatten, seine Wohnungen so zu vermieten, wie es ihm gerade paßt. Wenn er einen Vorteil darin sieht, wird er sich so wie so an den städtischen Wohnungsnachweis, wenn ein solcher geschaffen ist, wenden. Er wird aber das andere jedenfalls nicht lassen, den Weg des Inserierens zu wählen, und da meine ich doch, sollte man nicht eine solche Freiheitsbeschränkung einführen.

Im übrigen bin ich nicht gegen die städtischen Wohnungsnachweise. Die Einrichtung besteht schon länger in Köln und wird aber hauptsächlich nur für kleinere Wohnungen von Arbeitern und Angestellten, die unter Tag nicht die Zeit haben, dem nachzugehen, benützt und wirkt sehr legernd. Sie wird auch ohne große Kosten betrieben, weil sie an das Arbeitsamt angegliedert ist. Einer derartigen Einrichtung könnte ich sofort zustimmen, wenn sie für Freiburg oder eine andere Stadt geschaffen werden sollte. Allein ich bin gegen den Polizeizwang und bitte daher, dem Vorschlag der Kommission zuzustimmen.

Herr Hofrat Professor Dr. Richard Schmidt: Gestatten Sie mir, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, nur mit einem einzigen Wort noch auf eine kleine Deutung einzugehen, die der verehrte Herr Regierungsvertreter einem Passus meines gedruckten Berichts im Vergleich mit einer Päckle meiner mündlichen Ausführungen gegeben hat. Ich möchte mich nicht dem Verdachte aussetzen, als wenn ich die prinzipiellen Bedenken gegen die Sozialisierung des Wohnungsnachweises in meiner mündlichen Erörterung im Widerspruch mit meinem schriftlichen Bericht hätte fallen lassen. Ganz gewiß stimme ich ja mit dem Herrn Regierungsvertreter darin überein, daß die Anschauungen über das, was zu den sozialen Aufgaben der Kultur im Gegensatz zu den individuellen gehört, unendlich geschwankt haben, daß zweifellos der Kreis der sozialen Kulturaufgaben sich immer mehr erweitert hat; aber ich glaube, unsere heutige Literatur bildet einen Spiegel dafür, daß wir hier jetzt eben an einer Grenzlinie angelangt sind. Der Füllstrich, wenn ich mich so ausdrücken darf, für die Sozialisierung der Kulturaufgaben ist nach einer sehr verbreiteten Anschauung heute erreicht, und es scheint mir bedenklich, immer mehr und immer mehr Gegenstände der Fürsorge für das individuelle Wohl, wie hier für die Haushaltungsbedürfnisse der Privaten, in den Bereich der Kommunen oder des Staates hereinzu ziehen. Wenn wir heute sogar schon erleben, daß innerhalb der am weitesten links stehenden Partei sich gegen den Sozialismus der organisierte Anarchismus, der Syndikalismus, mit seinen Forderungen aufstellt, daß gerade im Interesse des Prole-

tariats besser gefordert wird, durch freie Vereinbarung der Lokalvereine, als durch die gesamte sozialisierte Organisation des Standes, so ist das vielleicht die beste Probe dafür, daß man erkannt hat: immer weiter kann es nicht gehen mit der Beteiligung des Staates, und nur der Ausdruck dieser Neuerung ist es — allerdings auf ein sehr harmloses und kleines Gebiet der Kultur übertragen —, von dem Ihre Kommission in ihren Anschauungen geleitet war.

Der Antrag der Kommission wurde hierauf in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Zu D.-Z. 3 Ia der Tagesordnung erhielt alsdann das Wort:

Oekonomierat Frank: Durchlauchtigste und Hochgeehrte Herren! Ich habe die Ehre, Bericht zu erstatten über die Petitionen der Gemeinden Langenbrücken, Destrungen, Eichtersheim, Michelsfeld, Eichelbach, Dühren, Sinsheim, Daisbach und Waibstadt um Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Langenbrücken über Eichtersheim, Sinsheim nach Waibstadt. Die Petition dieser Gemeinden spricht sich dahin aus, daß die Gemeinden, die eine Bahn von Langenbrücken nach Waibstadt erstreben, sich auf die von Ihnen dem Landtag schon oft und letztmals im Jahre 1906 vorgebrachten Gründe, die für ihr Projekt sprechen, berufen. Sie weisen hin auf die dringliche Notwendigkeit eines geordneten Personenverkehrs, wie der billigen Aus- und Einfuhr der landwirtschaftlichen, gewerblichen und industriellen Produkte für die in Betracht kommende stark bevölkerte Gegend. Ferner betonen sie die Bedeutung des Durchgangsverkehrs und legen besonderes Gewicht darauf, daß die Verbindung Karlsruhe—Würzburg über Langenbrücken—Waibstadt um 24 km. kürzer ist, als die über Heidelberg führende. Die Petenten geben gerne zu, daß ihre Gegend teilweise von Lokalbahnen durchzogen wird, allein gerade dieser Umstand gibt der Stadtgemeinde Sinsheim Anlaß zur Klage, daß eine größere Zahl kaufkräftiger Bezirksgemeinden mit starker Bevölkerung von dem geschäftlichen Verkehr in der Amtstadt abgelenkt und nach Wiesloch hingeleitet werde. Die petitionierenden Gemeinden gestehen, daß sie sich eines zunehmenden depressierenden Gefühls angesichts der Tatsache nicht erwehren können, daß sie durch konsequente Ablehnung ihrer seit vier Jahrzehnten vorgebrachten Wünsche in ihrem Fortkommen eingeengt bleiben. Wenn es sich um die Lebensinteressen vieler Gemeinden handelt, müssen nach ihrer Meinung etwa vorhandene bautechnische Schwierigkeiten in den Hintergrund treten und die Gemeinnsamkeit der Staatsbürger muß in solidarischer Anerkennung der gerechten Forderung des einzelnen hilfsbereit einspringen. Nachdem eine ähnliche Petition schon im Jahre 1906 der Großh. Regierung von der 1. Kammer zur Kenntnisnahme und von der 2. Kammer empfehlend überwiesen worden war, so hoffen die Petenten, daß die beiden hohen Kammern auch jetzt auf Grund einer erneuten wohlwollenden Prüfung zu dem für ihre Sache günstigsten Resultat kommen werden.

Bezüglich dieser Petition hat die Großh. Regierung sich dahin ausgesprochen, daß sie ihre Meinung über diese Bahnlinie schon auf dem Landtag 1902 gründlich und ausführlich dargelegt hätte, und darauf habe sie sich bei der Petitionsberatung im Jahr 1906 bereits berufen, und diese Berufung auf ihre damalige Erklärung findet sich auch wieder bei der Beratung dieser Petition. Auch da wird zurückgegriffen auf die damaligen Ausführungen der Regierung, die dahin gingen:

„Daß die Großh. Regierung zu der Frage der Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Langenbrücken über Eichtersheim—Sinsheim nach Waibstadt schon wiederholt Stellung genommen habe und letztmals anlässlich der Petition der unterzeichneten Gemeinden an die Landstände vom Juni 1902. Es sei damals eingehend dargelegt worden, aus welchen Gründen der fraglichen Linie für den Durchgangsverkehr keine Bedeutung zukommen würde. Diesen Ausführungen, die die Großh. Regierung auch jetzt noch als durchaus zutreffend bezeichnen müsse, hätte sie nur noch beizufügen, daß auch bei der im vorigen Jahre erfolgten Neuregelung der Leistung des Güterverkehrs durch die deutschen Bahnen als unbestrittener Grundsatz galt, daß der kürzeste Weg keineswegs auch immer der leistungsfähigste zu sein brauche, dem die Verkehrsbedienung zuzuweisen wäre. Für die Leistungsfähigkeit einer Linie seien vielmehr innerhalb bestimmter Grenzen, die von den deutschen Bahnen auf einen Umweg bis zu 20 Proz. der kürzesten Linien festgesetzt wurden, insbesondere die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der in Betracht kommenden Strecken und deren Ausstattung für den Betrieb ausschlaggebend. Auch biete die Zusammenfassung des Verkehrs auf einzelnen, besonders leistungsfähigen Linien, auf denen rasch-fahrende Güterzüge auf weite Entfernung gebildet werden können, sowohl für die Verwaltung wie für die rasche Verkehrsbedienung erhebliche Vorteile gegenüber einer Zersplitterung des Verkehrs auf mehrere Linien, auch wenn diese kürzer sind als jene. Aus diesen Gründen könnte die Nebenbahn Langenbrücken—Waibstadt gegenüber der in hohem Maße leistungsfähigen Hauptbahnverbindung über Heidelberg für die Bedienung des Durchgangsverkehrs ebensowenig in Betracht kommen, als dies z. B. bei der bereits bestehenden Abkürzungslinie Wiesloch—Medesheim der Fall sei. Was den Wert der beantragten Neubaustrecke für den lokalen Verkehr der in deren Verkehrsbereich fallenden Orte betreffe, so sei hervorzuheben, daß alle in Betracht kommenden Orte entweder unmittelbar an einer Bahn oder nur in geringer Entfernung davon — bis zu 3 km — liegen, nämlich Langenbrücken, Eichtersheim, Michelsfeld, Eichelbach, Dühren, Daisbach und Waibstadt. Die Großh. Regierung ist der Ansicht, daß damit dem Verkehrsbedürfnisse dieser Gemeinden bis auf weiteres in ausreichendem Maße Rechnung getragen sei und daß, so lange in einzelnen Landesteilen größere Orte von einer Bahnverbindung noch weit abliegen, jedenfalls die Befriedigung der Bahnwünsche dieser Gegenden dringlicher sei, als der bereits mit Bahnen bedachten. Von den Gemeinden, welche die Petition unterschrieben haben, liege nur Destrungen weiter von der Bahn ab, nämlich je 5 km von den Stationen Mingolsheim und Eichtersheim. Die Gemeinde Destrungen, welche die erhebliche Einwohnerzahl von 3257 Personen aufweist und bereits eine größere Anzahl von industriellen Anlagen (insbesondere Zigarrenfabriken) und Handelsunternehmungen besitze, habe sich unterm 16. Mai d. J. mit einer Eingabe an die Großh. Regierung gewendet, worin um staatliche Unterstützung für eine normalspurige, eventl. elektrisch zu betreibende Bahn von Langenbrücken oder Mingolsheim nach Destrungen gebeten wird. Die Großh. Regierung sei geneigt, diesem Wunsche näher zu treten und werde in diesem Sinne zunächst mit der Gemeinde Destrungen weiter verhandeln. Auf die letzterwähnte Eingabe der Gemeinde Destrungen beziehe sich offenbar die anliegende Petition der Gemeinde Mingolsheim vom 21. Mai d. Js., worin um Anschluß der Bahn nach Destrungen in Mingolsheim statt in Langenbrücken gebeten wird. Die Großh. Regierung sei ohne nähere Prüfung der Verhältnisse und vor Abschluß der Verhandlungen mit der Gemeinde Destrungen

nicht in der Lage, zu dem Antrag der Gemeinde Mingolsheim Stellung zu nehmen".

Die Kommission hat diese Petition einer eingehenden Beratung unterzogen und kam zu dem Ergebnis, daß allerdings ein stärkerer Güterverkehr auf der Linie Langenbrücken—Waibstadt vorerst nicht stattfinden würde. Aber der Durchgangsgüterverkehr würde sich schon deshalb günstig ausbilden, weil eine Linie Langenbrücken—Waibstadt—Würzburg 24 km kürzer wäre als die Linie Karlsruhe—Heidelberg—Würzburg. Die Kommission ist aber im Gegensatz zur Großh. Regierung der Ansicht, daß sich hier ein Durchgangsgüterverkehr entwickeln würde, da 24 km beim Güterverkehr schon ein ganz Bedeutendes ausmachen.

Aber auch bezüglich des Personenverkehrs wird die Meinung der Großh. Regierung nicht ganz zutreffend sein. Die Gegend ist sehr zahlreich bevölkert und die landwirtschaftlichen Interessen derselben sind sehr umfassende. Deshalb wird auch, hauptsächlich wenn die Strecke vollends durchgeführt ist, jedenfalls der Personenverkehr sich ganz bedeutend entwickeln.

Es dürfte aber noch hinzukommen, daß z. Bt. 12 Gemeinden mit rund 11500 Einwohnern, die zu dem Bezirksamt Sinsheim gehören, nur unter wesentlich erschwerten Umständen zu der Amtsstadt Sinsheim gelangen können. Alle nördlich Sinsheim gelegenen Orte, auch diejenigen, die an Stationen der Bahn Heidelberg—Neckesheim—Mosbach liegen, können die Bahn nach Sinsheim nur benutzen, wenn die Reisenden bis zur Station Neckesheim fahren, dort umsteigen, um auf der Bahn Heidelberg—Sinsheim—Jagstfeld endlich nach Sinsheim zu kommen. Aber auch südlich von Sinsheim sind noch eine größere Zahl von Gemeinden mit etwa 7000 Einwohnern, die trotz der Haupt- und Nebenbahn keine Bahnverbindung mit der Amtsstadt haben, in deren Interesse es sehr gelegen wäre, daß eine Bahn Langenbrücken—Sinsheim—Waibstadt erstellt wird. Auch wäre es der Amtsstadt Sinsheim sehr zu gönnen, wenn sie durch die Anlage der Bahn den geschäftlichen Verkehr mit den Amtsgemeinden teilweise wieder gewinnen könnte, den die nach Wiesloch führenden beiden Nebenbahnen ihr genommen haben.

Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Diese Gründe, die hier im Kommissionsbericht ausgeführt sind, haben der Kommission genügt, um sie zu überzeugen, daß es hier wirklich im Interesse der ganzen Gegend gelegen wäre, aber auch im Interesse des allgemeinen Verkehrs, sei es Personen- oder sei es Durchgangsgüterverkehr, wenn diese Bahn in tunlichster Bälde erstellt werden würde. Nur bezüglich des Antrags, den Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, glaubte Ihnen vorschlagen zu sollen, gingen die Meinungen auseinander. Der Berichterstatter und mit ihm zwei Mitglieder der Kommission waren der Meinung, man sollte diese Petition der Großh. Regierung empfehlend überweisen, während die Mehrheit der Kommission für eine Ueberweisung zur Kenntnisnahme war, und dementsprechend stellt die Kommission den Antrag:

die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Graf von Helmstatt: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich war etwas überrascht nach der warmen Empfehlung, die wir gehört haben durch den Herrn Berichterstatter, daß die Kommission nur zu dem Antrag gekommen ist, das Petition zur Kenntnisnahme zu empfehlen; allerdings ist die Schlussklärung dafür, daß der Herr Berichterstatter in der Kommission unterlag. Ich möchte mich ganz auf die Seite des Herrn Berichterstatters stellen. Auf Grund genauer Orts-

kenntnis kann ich bestätigen, was hier in dem Bericht enthalten ist, und was eigentlich für eine empfehlende Ueberweisung dieser Bahnpetition sprechen dürfte. Ich möchte ergänzend hinzufügen, daß ich in meiner Jugend die fragliche Strecke unzähligmale gefahren bin, von Neckarbischofsheim—Waibstadt über Sinsheim nach Langenbrücken. Es ist die alte Verbindungsstraße zwischen Aglasterhausen und Karlsruhe und zu gleicher Zeit ist dies der eigentliche Weg aus dem ganzen badischen Unterland nach der Residenz Karlsruhe. Früher bestand ein Postverkehr mit Personenbeförderung; von Aglasterhausen zweigt die Landstraße ab in westlicher Richtung nach Heidelberg, in südwestlicher Richtung nach Langenbrücken und Karlsruhe. Dieser Verkehr war außerordentlich frequentiert, und die betreffenden Ortschaften haben eigentlich, wie die Bahn von Jagstfeld über Neckesheim—Heidelberg gebaut worden ist, ziemlich viel verloren. Es liegen in dieser Gegend Ortschaften, die hier erwähnt sind, wie Langenbrücken, Destrungen, Eichtersheim, Dühren, Sinsheim, Daisbach, die sehr bedeutende Gemartungen haben. Nebenbei liegen noch verschiedene andere, die eigentlich nur nach Langenbrücken zu gravitieren, nicht nach Heidelberg. Diese Straße war von jeher eine Staatsstraße, es ist die frühere Verbindungsstraße zwischen dem ganzen badischen Unterland und Karlsruhe, und ich würde es mit Freuden begrüßen, wenn wieder eine Bahnverbindung herüber und hinüber bestünde. Diese ziemlich industriereichen Ortschaften, die namentlich, was landwirtschaftliche Produkte betrifft, sehr ergiebig sind, bedürfen entschieden eines besseren Verkehrsweges als der jetzige ist, mit dem großen Umweg über Heidelberg, der 24 Kilometer länger ist als die direkte Strecke nach Karlsruhe über Langenbrücken.

Ich möchte den Antrag stellen, diese Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen und zwar gerade die Strecke: Langenbrücken—Destrungen—Waibstadt. Die zweite Strecke von Langenbrücken nach Destrungen bildet nur einen Teil des Petitions. Ebenso kann ich mich nicht aussprechen für einen Anschluß in Mingolsheim. Der richtige Anschluß wäre in Langenbrücken zu suchen. Ich möchte speziell diese eine Bahnlinie der Großh. Regierung empfehlen und erlaube mir den Antrag:

Das Hohe Haus möchte sich für empfehlende Ueberweisung dieser Petition aussprechen.

Bürgermeister Dr. Weiß: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich kann meinerseits den Antrag des Herrn Grafen von Helmstatt unterstützen. Im anderen Hohen Hause hat kürzlich der Herr Abg. Dr. Wildens Veranlassung genommen, sich dagegen zu verwahren, daß ihm unterstellt wurde, er sei ein Gegner der Fortführung der jetzt in Frage stehenden Bahnlinie, weil er eine Konkurrenz dieser neuen Linie mit der Bahn Heidelberg—Würzburg befürchte. Ich meinerseits kann nur das gleiche erklären und ich sehe auch gar keinen Grund zu einer solchen Befürchtung, denn ich finde es durchaus begrifflich — und darin weiche ich in etwas von dem Herrn Berichterstatter ab —, daß die Großh. Regierung in bezug auf diese Bahn die virtuelle Länge der absoluten Länge entgegenstellt und bezweifelt, ob sie für den großen Durchgangsverkehr eine sehr hervorragende Bedeutung gewinnen wird. Auf der anderen Seite ist das für mich durchaus keine Veranlassung, mich insofern unfreundlich gegenüber der Sinsheimer Petition zu stellen, als ich etwa die Bahn für nichtbauwürdig hielte, denn die Orte, die hier in Betracht kommen, sind bedeutende Orte, und es rechtfertigt sich, ihnen einen besseren Verkehrsweg zu schaffen, auch wenn auf eine stetige Bedeutung dieser Linie für den großen Durch-

gangsverkehr nicht gerechnet werden darf. Auf der anderen Seite ist ferner wieder zu berücksichtigen, daß, wenn der Durchgangsverkehr im allgemeinen die Linie Heidelberg—Würzburg beibehalten wird, doch in Zeiten der Ueberlastung es vielleicht einmal ganz gut sein wird, wenn man die Güter auch über eine andere Linie leiten kann. Es spricht also so manches dafür, die Bahn weiterzuführen von Destrungen nach Sinsheim und Waibstadt, und ich glaube, man sollte darüber von vornherein schlüssig werden, denn wenn man einmal mit der Zuführung unseres hauptsächlichsten Verkehrsmittels, der Eisenbahn, von der Hauptlinie irgendwohin seitwärts vordringt, so sollte man auch gleich überlegen, in welcher Weise eine Weiterbeförderung stattfinden kann, damit man eine möglichst lange Linie erhält und so eine möglichst reiche Zufuhr für die Hauptbahn erschließt.

Ich also unterstütze meinerseits den Antrag des Herrn Grafen von Helmstatt.

Hoffschuhmachermeister Bea: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Auch ich möchte den Antrag der beiden Herren Vorredner auf das wärmste unterstützen. Ich bin durch den Gewerbeverein Sinsheim auf die Verhältnisse aufmerksam gemacht worden. Ich habe die Petition, die die beiden Hohen Häuser des Landtags seit Jahren beschäftigt haben, durchgesehen, habe aber auch den Bericht des Herrn Berichterstatters mit größtem Interesse gelesen und bin ebenso auch den Verhandlungen im anderen Hohen Hause gefolgt. Aus all dem habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß es für Sinsheim wirklich eine Lebensfrage ist, eine direkte Verbindung mit der Hauptbahn zu bekommen. Es sind das ganz unnatürliche Verhältnisse, wie sie dort herbeigeführt worden sind durch eine engherzige Verkehrspolitik, wie sie einige Zeit bei uns in Baden geübt worden ist. Man hat dort die einigermaßen Aussicht bietenden Linien, die der Staat nicht bauen wollte, in Privathände gegeben, und hat es ihnen überlassen, die Richtung derselben zu bestimmen. Auf diese Weise ist Sinsheim wegen der etwas schwierigen Terrainverhältnisse nebenrausgekommen und wurde in seinem Geschäftsleben vollständig brach gelegt. Der Herr Berichterstatter hat mit Recht hervorgehoben: es ist wohl der ganze Amtsbezirk von der Amtsstadt abgeschnitten, und aus der Amtsstadt selbst kann man nach Karlsruhe nur kommen, wenn man einen Umweg macht über Heidelberg oder über württembergische Bahnen. Das sind gewiß unnatürliche Verhältnisse, denen man sobald als möglich abhelfen sollte.

Die Darlegungen der weiter interessierten Gemeinden wie Destrungen, das sehr industriereich ist, usw., ergeben daselbe, daß eine durchgehende Bahn hier nötig ist. Wie sehr nötig der Verkehr für Sinsheim ist, geht daraus hervor, daß vor einigen Jahren aus freiwilligen Beiträgen der Bürgerschaft eine Autoverbindung eingerichtet wurde mit einem Aufwand von 40 000 M. Das ist gewiß ein anerkennenswertes Opfer und zeigt, wie notwendig eine direkte Verbindung nach der Hauptbahn ist. Früher war der ganze Amtsbezirk gewohnt, seine Einkäufe in Sinsheim zu machen, ebenso auch Destrungen. Das alles hat sich geändert durch die unglücklichen Privatbahnen, die dort bestehen. Das junge Volk will nicht mehr gehen; früher ging man zu Fuß, jetzt sitzt man lieber ins Bahnen und fährt nach Wiesloch und verbindet ein Vergnügen damit, und dadurch wird eben Handel und Gewerbe in Sinsheim vollständig brach gelegt. Man bedenke nur, daß dieser Autoverkehr einen Zuschuß von 3—4000 M. pro Jahr erfordert. Trotzdem die Tariffätze höher sind, als sie die Bahn hat, wurde die Autoverbindung im letzten Jahre von 37 000 Personen benützt. Man sieht hieraus wiederum, wie notwendig eine Bahnverbindung

hier wäre. Der Autoverkehr reicht aber auf die Dauer nicht aus und Güter können nur wenig damit befördert werden, es werden große Reparaturen nötig und schließlich Neuanschaffungen. Die Kosten werden zu groß, das kann so nicht fortgehen, das ist unmöglich, und deswegen sollte hier gründlich Remedur geschaffen werden. Ich empfehle daher sehr den Antrag auf empfehlende Ueberweisung für die Durchführung der Strecke nach der Hauptbahn.

Der Antrag des Herrn Grafen von Helmstatt:

Die Petition, betreffend die Erbauung einer Bahn Langenbrücken—Sinsheim—Waibstadt, empfehlend an die Großh. Regierung zu überweisen, wurde mit Stimmenmehrheit angenommen.

Ueber die Petitionen der Gemeinde Langenbrücken um Erstellung der Teilstrecke Destrungen—Langenbrücken sowie der Gemeinden Mingolsheim und Kronau um Einmündung der in Aussicht genommenen Destringer Bahn in Mingolsheim berichtet alsdann:

Deconomierat Frauk: Die Gemeinde Langenbrücken führt aus, daß die Gemeinde Destrungen mit der Gemeinde Mingolsheim die Erbauung einer Privatbahn von Destrungen nach Mingolsheim beschlossen habe. Da aber die Gemeinde Langenbrücken von einer solchen Bahn nicht berührt werde und sie somit von dem Verkehr mit den gegen Sinsheim gelegenen Gemeinden abgeschnitten würden, so habe sich der Gemeinderat Langenbrücken an das Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten gewendet, eine Staatsbeihilfe nur für den Fall zu gewähren, daß die geplante Nebenbahn den Anschluß an die Hauptbahn statt in Mingolsheim im Staatsbahnhof Langenbrücken nehme. Als eine gute Lösung könnte aber weder der erste noch der zweite Plan gelten, weil beide der auf die Dauer doch nicht entbehrlichen Verbindung von Waibstadt und Sinsheim her vorgriffen. Keine der bezeichneten Stichbahnen würde neben einer späteren Staatsbahn den für ihren Bestand nötigen Verkehr haben, während beide umgekehrt die Rentabilität der Staatsbahn ungünstig beeinflussen würden.

Die Petenten erlauben sich daher im Nachgang zu ihrer Petition vom November vorigen Jahres, für den Fall, daß die Erbauung der ganzen Linie Waibstadt—Sinsheim—Langenbrücken sich für die allernächste Zeit doch als unausführbar erweisen sollte, die Bitte:

Hohe Kammer wolle der Großh. Regierung empfehlen, von der für die Zukunft in Aussicht zu nehmenden Staatsbahn wenigstens alsbald die Teilstrecke Langenbrücken—Destrungen zur Ausführung zu bringen.

Die Gemeinden Mingolsheim und Kronau führen in ihrer Petition aus, daß die Gemeinde Destrungen im Jahre 1906 eine Petition um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Destrungen nach Langenbrücken oder Mingolsheim den Kammern vorgelegt habe; gleichzeitig habe auch die Gemeinde Mingolsheim um Einmündung dieser Bahn in Mingolsheim petitioniert. Bei der Kammerverhandlung sei seitens des Herrn Regierungsvertreters die Zustimmung der Großh. Regierung zur Einmündung der Bahn in Mingolsheim in Aussicht gestellt worden. Infolge der günstigen Aufnahme dieser Petition seitens der Hohen Kammern und der Regierung habe die Gemeinde Destrungen unter Aufwendung namhafter Kosten zwei Projekte zu einer elektrischen Bahn ausarbeiten lassen, welche aber die Zustimmung der Großh. Regierung nicht gefunden haben und deshalb der Gemeinde Destrungen wieder zurückgegeben wurden. Der letzteren sei dabei

anheim gegeben worden, neue Pläne ausarbeiten zu lassen und vorzulegen, wobei die Einmündung der Bahn in Mingolsheim als zweckmäßig bezeichnet worden sei. Daraufhin habe die Gemeinde Destrungen zwei weitere Projekte zu einer normalspurigen Bahn mit Dampfbetrieb nach Mingolsheim anfertigen lassen und solche Großh. Ministerium vorgelegt, in der sicheren Erwartung, daß der baldigen Ausführung des Bahnbaues nun kein Hindernis mehr im Wege stehe. Diese Annahme habe sich aber nach dem einer Mingolsheim Kronauer Abordnung regierungseitig gegebenen Bescheid als nicht zutreffend erwiesen.

Nun wird darauf hingewiesen, daß die Gemeinde Langenbrücken im letzten Jahr wieder neue Pläne für Erstellung einer Bahn Langenbrücken-Destrungen, mit einer Haltestelle bei Mingolsheim, hat anfertigen lassen. Das veranlaßte natürlich die Gemeinde Mingolsheim, sich dagegen zu wehren, und sie hat deshalb neuerdings eine Petition an das Hohe Haus gerichtet, daß der Anschluß doch nicht in Langenbrücken, sondern in Mingolsheim stattfinden möchte.

Die Großh. Regierung hat in einer eingehenden Mitteilung, welche ich den Durchlauchtigsten und Hochgeehrtesten Herren nicht ganz vorlesen möchte, sondern nur im Auszug, u. a. folgendes ausgeführt:

„Bei beiden Linien ist für den Fall der Herstellung als private Nebenbahn lediglich die Deckung der Betriebskosten jedoch keine Verzinsung des Anlagekapitals zu erwarten, während bei Erbauung als Staatsbahn mit namhaften Einnahmeausfällen zu rechnen ist. Bezüglich des Wertes der beiden Linien ist zu bemerken, daß sie für den Personenverkehr, der hauptsächlich nach der Amtsstadt Bruchsal gerichtet ist, gleichwertig sind, während für den Güterverkehr, dessen Hauptrichtung die nördliche ist, die Verbindung mit dem Staatsbahnhof Mingolsheim den Vorzug verdient. Die Entfernung von Bruchsal nach Destrungen beträgt über Langenbrücken 15,14 Km., über Mingolsheim 16,17 Km., für beide Fälle wird die Fahrtaxe nach den Sätzen der Staatsbahn die gleiche sein. Das nämliche trifft auch zu für die Strecke Langenbrücken-Destrungen, deren Länge in einem Falle 5,87, im anderen 6,90 Km. beträgt. Für den Güterverkehr sei es ebenfalls ganz gleich, ob Mingolsheim oder Langenbrücken der Ausgangspunkt der Bahn wäre.“

Dann wird noch darauf hingewiesen, daß außer der freien Geländestellung die Leistung von Barbeiträgen in Höhe von 80 000 M. von Destrungen und 25 000 M. von Langenbrücken laut Gemeindebeschlusse zugesagt worden sei. Dessenungeachtet ist aber die Regierung für den Anschluß in Mingolsheim, statt in Langenbrücken.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste und Hochgeehrteste Herren, ist der Meinung, daß das Verlangen der Gemeinde Destrungen nach einer Bahnverbindung volle Berechtigung habe. Eine so bedeutende Gemeinde mit 11 größeren und 13 kleineren Zigarrenfabriken, mit 2 Rohrtabakhandlungen, mit 4 Kohlen- und Holzhandlungen, mit 5 Mühlen und einem sonstigen sehr lebhaften Verkehr, verdient schon infolge ihrer wirtschaftlichen Bedeutung an die Staatsbahn angeschlossen zu werden. Sollte die Großh. Regierung auf die Herstellung der ganzen Durchgangsstrecke vorerst nicht eingehen, so sollte doch die Destringer Teilstrecke sofort in Angriff genommen werden. Nun handelt es sich aber um die Frage, wo diese Bahn in die Hauptbahn einmünden soll. Die Regierungserklärung spricht sich mehr für Mingolsheim als für Langenbrücken aus. Die Kommission dagegen konnte sich nicht auf diesen Standpunkt stellen und zwar aus dem Grunde, weil sie die Bedürfnisse beider Gemeinden befriedigt sehen möchte.

Bei der Einmündung in Mingolsheim wird Langenbrücken schwer geschädigt, während bei der Einmündung in Langenbrücken Mingolsheim zu seinem schon bestehenden Staatsbahnhof noch eine Haltestelle am Orte selbst zum Anschlusse nach Destrungen erhalten würde. Damit wäre beiden Orten gebient. Aber auch die Gemeinde Kronau würde, sobald eine Haltestelle in Mingolsheim angelegt wird, keine Nachteile erleiden, weil die Entfernung von Mingolsheim nach Kronau nur etwa 3 km beträgt; rechnet man hierzu die Entfernung von Mingolsheim bis zu der projektierten Haltestelle mit etwa $\frac{1}{2}$ km, so läßt sich kaum nachweisen, daß der Gemeinde Kronau mit der Einmündung der projektierten Bahn im Hauptbahnhof Mingolsheim mehr gebient sei, als wenn sie eine Haltestelle der Bahn Destrungen-Langenbrücken bekommt. Die größere Entfernung nach Langenbrücken fällt, da sie nur knapp 1 km beträgt, bei einem derartigen Unternehmen nicht so sehr in die Wagsschale. Die Mehrkosten können nicht bedeutend sein und werden durch die Barleistungen der Gemeinden teilweise ausgeglichen. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß schon seit unendlichen Zeiten der Verkehr nach und von dem Norden und von der Bergstraße über Langenbrücken — Sinsheim — Mosbach — Würzburg sich vollzogen hat. Aber auch, nachdem die Hauptbahn Mannheim — Heidelberg — Karlsruhe erstellt war, bildete Langenbrücken noch Jahrzehnte lang diejenige Station, die den Personen- und Güterverkehr im Umkreise von 5 bis 6 Stunden aufgenommen hat. Die historische Bedeutung von Langenbrücken dürfte bei der Ausmündung einer Bahn, die vorerst nur von Destrungen ab erbaut werden soll, aber in absehbarer Zeit sicherlich auch über Sinsheim nach Waibstadt durchgeführt werden sollte, zu Gunsten Langenbrückens in die Wagsschale fallen.

Es kann aber nicht in Abrede gestellt werden, daß auch berechtigte Gründe für den Anschluß der Bahn im Hauptbahnhof Mingolsheim sprechen. Der Personenverkehr von Destrungen mit der Amtsstadt Bruchsal, der ein sehr starker sein dürfte, würde durch den Anschluß in Mingolsheim allerdings erschwert, dagegen würde sich aber der Güterverkehr von und nach Destrungen leichter vollziehen, wenn Hauptbahnhof Mingolsheim der Ausgangspunkt der projektierten Bahn würde. Der weitere Grund, der nach der Petition Mingolsheim-Kronau für den Anschluß in Mingolsheim spricht, wäre, daß die Richtung der Bahn auf der Gemarkung Mingolsheim ihre ohnedies kleine Feldgemarkung mehr schonen würde, als dieses die Linie Destrungen-Langenbrücken tun könnte, als letztere einen sehr großen Teil der Feldgrundstücke durchschneiden würde, die sehr zum Nachteil der Gesamtgemeinde wäre.

Aus all diesen Gründen ist es, Durchlauchtigste und Hochgeehrteste Herren, für Ihre Kommission schwer, sich bestimmt für den einen oder anderen Anschluß auszusprechen und stellt deshalb den Antrag: auch diese beiden Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Hoffshuhmachermeister **Dea**: Falls die Bahnverbindung von der Hauptbahn nach Sinsheim nicht in der nächsten Zeit ausgeführt werden sollte, so wäre jedenfalls zu empfehlen, daß einmal die Teilstrecke bis Destrungen ausgeführt wird. Nach meinen Informationen — und auch in Regierungskreisen scheint diese Meinung zu bestehen — ist aber der Anschluß in Mingolsheim wesentlich vorteilhafter als der in Langenbrücken, und zwar aus verschiedenen Gründen. Die Einmündung in Mingolsheim ist einfacher. Langenbrücken hat wohl das für sich, daß die Straße von Waibstadt her dort ausmündet. Die Straße geht aber dann weiter als Landstraße nach Bruchsal,

sie hat keine Fortsetzung nach dem Rhein, während von Mingolsheim eine Straße nach dem nahe gelegenen Kronau führt, einem Ort von 2000 Einwohnern, und nach Kirrlach mit 2800 Einwohnern. Kronau und Mingolsheim zusammen haben eine bedeutende Industrie, es sind allein 15 Zigarrenfabriken in den beiden Orten, während mit den Kistenfabriken und Sägewerken in diesen beiden Orten zusammen 1500 Arbeiter beschäftigt werden. Das spricht doch sehr für den Anschluß der Bahn in Mingolsheim. Langenbrücken ist wesentlich kleiner, hat nur 1300 Einwohner und keinen Anschluß nach dem Rhein. Auch die Badeanstalt Mingolsheim ist wesentlich mehr frequentiert wie die in Langenbrücken. Und die geplante Linie geht von Langenbrücken zu zwei Dritteln durch Mingolsheimer Gemarkung und schneidet die besten und wertvollsten Felder mitten durch, während die andere Strecke die geringeren Felder nur längsseitig berührt und der Landwirtschaft weniger schadet. Zu dem kommt in Betracht, daß die Gemeinde Mingolsheim keinen Beitrag leisten wird, wenn der Anschluß in Langenbrücken gesucht wird, während sie sonst das Gelände frei stellt. Die Haltestelle Mingolsheim, von der gesprochen wurde, falls der Anschluß in Langenbrücken gesucht wird, soll für Mingolsheim und noch mehr für Kronau wertlos sein, weil sie von den Orten ziemlich weit abliegt. Die Differenz der Erstellungskosten würde wesentlich höher sein als 230 000 M., wie von der Regierung vorgeesehen, weil eben die Geländestellung von Mingolsheim wegfallen würde für den Fall, daß der Anschluß in Langenbrücken gesucht würde. Zudem würde die Bahn, wenn sie von Langenbrücken abzweigt, 800 m lang neben der Hauptbahn herlaufen. Aus allen diesen Gründen würde es sich sehr empfehlen, daß die beiden Projekte noch einmal gründlich geprüft werden, und ich meinerseits könnte nur den Anschluß in Mingolsheim empfehlen.

Der Antrag der Kommission wurde einstimmig angenommen.

Der Bericht der Kommission über die Petition der Sektion Offenburg des badischen Schwarzwaldbereichs und der Stadt Offenburg um Errichtung einer Haltestelle bei Wartestation 5 der Schwarzwaldbahn erstattete alsdann

Dr. Freiherr von Stözingen: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Es ist nicht das erste Mal, daß diese Petition an das Hohe Haus gerichtet wird, bereits am 2. Mai 1906 hat die Gemeinde Ohlsbach in demselben Sinne petitioniert und wurde das Gesuch unter dem 7. Juli der Großh. Regierung empfehlend überwiesen; für die Gemeinde Ohlsbach waren es landwirtschaftliche Interessen, womit sie ihre Petition motivierte, wie bequemere Abfuhr ihre Produkte nach Offenburg.

Nun hat die Stadt Offenburg und mit ihr der Schwarzwaldbereich die Petition erneuert. Die Stadt Offenburg liegt bekanntlich in der heißen, schattenlosen Rheinebene; wenn sich auch in dieser Ebene einzelne Waldungen befinden, so vermögen sie doch nicht die frische Luft des Gebirgswaldes zu ersetzen; meist ist in diesen ebenen Waldungen die Temperatur und die Luft eine viel drückendere, schwülere als außerhalb derselben, in der freien sonnigen Ebene.

Auch die schönsten städtischen Anlagen vermögen mit einem Gebirgswald mit seinen alten Tannenriesen und seiner ozonreichen Luft, wie der Ohlsbacher Kiefernwald nicht zu konkurrieren.

Wenn auch die Bahn nicht unmittelbar an den Gebirgswald herantritt, so wäre derselbe durch die frag-

liche Haltestelle allerdings der Stadt Offenburg um ein Bedeutendes näher gerückt und deshalb in kurzer Zeit und bequem zu erreichen.

Zu berücksichtigen sind ferner die zahlreichen Schulen und Lehranstalten der Stadt Offenburg und ihrer zahlreichen Beamtenschaft. Diesen allen ist natürlich ein Wechsel aus den dumpfen Schul- und Bureauräumen in die frische Waldluft sehr willkommen, namentlich an freien Nachmittagen.

Allerdings ist die Station Ortenberg von Offenburg in kürzester Zeit zu erreichen. Allein von hier in den eigentlichen Wald bedarf es noch geraumer Zeit auf steilen sonnigen Pfaden; eine Wanderung, die jede Erholung illusorisch macht.

Was die Zugverbindung selbst anbetrifft, so würden ein oder zwei Züge morgens und abends genügen, die nach Bedarf an der Haltestelle hielten, wie es an ähnlichen Haltestellen anderwärts auch der Fall ist.

Der Umstand, daß der Schwarzwaldbereich, Sektion Offenburg, sich der Petition angeschlossen hat, gibt die Garantie dafür, daß, wenn die gewünschte Haltestelle vorhanden sein wird, auch für Wege, Ruheplätze und Aussichtspunkte in der herrlichen Waldung in genügendem Maße gesorgt wird; das hat der Schwarzwaldbereich bisher stets bewiesen, daß er es versteht, schöne Gebirgsgegenden zum allgemeinen Besten zu erschließen und zugänglich zu machen und zwar aus seinen eigenen Mitteln.

Obgleich fragliche Haltestelle nur im eigensten Interesse der Stadt Offenburg errichtet werden soll, so hat letztere es abgelehnt sich irgendwie an den Kosten zu beteiligen. In einem Schreiben vom 15. d. M. teilt der Stadtrat auf Anfragen Ihres Berichterstatters mit, daß die Stadtgemeinde einen Beitrag zur Errichtung der fraglichen Haltestelle nicht übernehmen kann.

Nach dem Vorgetragenen stellt Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, den Antrag:

Hohes Erste Kammer wolle vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Der Antrag fand einstimmige Annahme.

(Der Zweite Vizepräsident Freiherr von Müdt übernimmt den Vorsitz.)

Ueber die Petition der Gemeinden Lausheim, Blumegg, Gwattlingen, Mündlingen, Adsdorf und Melfingen um Errichtung einer Güterhalle bei der Station „Im Weiler“ berichtete hierauf

Dr. Freiherr von Stözingen: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Schon auf dem vorigen Landtag haben die Gemeinden ein Gesuch um Errichtung einer Güterhalle bei der Haltestelle „Im Weiler“ eingereicht. Die Großh. Regierung hat jedoch diesem Gesuch nicht entsprechen können und hat dafür in einem Schreiben an den Gemeinderat Lausheim folgende Gründe angegeben:

„Infolge Vereinbarung zwischen dem Reich und Baden über die Herstellung von Eisenbahnverbindungen im südlichen Baden vom 11. März 1887 (Ges. u. V.-M. S. 122) hat sich Baden dem Reich gegenüber verpflichtet, die Strecke Weizen-Gintchingen so herzustellen, daß darauf ganze Militärzüge mit der nötigen Beschleunigung geführt werden können. Im Hinblick auf die Belastung dieser Züge und auf die Widerstandsfähigkeit der Wagenkuppelung ist dies aber nur unter der Bedingung möglich,

daß an keiner Stelle der Bahn eine Steigung von mehr als 1 : 100 zu überwinden ist, weshalb auch dieses Maß als stärkste Steigung für die ganze Linie vorgeschrieben und eingehalten wurde.

Die Erweiterung der Haltestelle „Im Weiler“ zu einer Güterstation würde die Anlage einer den Zugslängen entsprechenden, also etwa 500 Meter langen horizontalen Fläche oder mindestens die Herstellung einer Höchsteigung von 1 : 400 auf die gleiche Länge erforderlich machen. Da aber die Bahn von Weizen bis Grimmlhofen mit Ausnahme der Tunnelstrecke in einer gleichmäßigen Neigung von 1 : 100 liegt und in der Tunnelstrecke die Neigungsverhältnisse nicht geändert werden können, wäre eine Stationshorizontale bzw. eine Neigung von 1 : 400 nur durch streckenweise erhebliche Ueberschreitung der Höchsteigung von 1 : 100 zu gewinnen, zumal an eine Verlegung der Bahn nicht gedacht werden kann.

Dieser Ueberschreitung kann das Reich nicht zustimmen, solange nicht das ganze Programm für die Benützung der Bahn im Kriegsfalle aufgegeben werden kann. Eine derartige Möglichkeit muß bei der derzeitigen Lage der Verhältnisse außer Betracht bleiben, und die Anlage einer Güterstation „Im Weiler“ hiernach voraussichtlich für alle Zeiten als ausgeschlossen angesehen werden.

Die Petenten wollen sich mit diesem Bescheid jedoch nicht zufrieden geben und machen geltend, daß bereits in früheren Jahren die Errichtung einer Personenhaltestelle im Weiler als unmöglich bezeichnet wurde, nachdem sie dann dennoch erstellt worden war, habe sich gezeigt, daß damit einem wirklichen Bedürfnis Rechnung getragen wurde. Das Gleiche werde bei einer Güterhalle der Fall sein. Die als Petenten genannten Gemeinden seien ein gutes Hinterland für die Station u. auch die neue Straße von Erwattingen nach dem Weiler habe keine Bedeutung, so lange dort nicht eine Güterhalle bestehe. Die das Hinterland bildenden 8 Gemeinden hätten 2760 Einwohner mit einem großen Gemeinde- und Privatwaldbesitz. Die Holzbestände sowohl wie die Zufuhr von landwirtschaftlichen Produkten und Einfuhr von Düngemitteln und Maschinen werde der Güterhalle einen reichlichen Verkehr sichern.

Ihre Kommission ist zu der Ueberzeugung gelangt, daß an der genannten Stelle die Errichtung einer Güterhalle allerdings sehr wünschenswert sei. Die Einwendungen der Groh. Regierung seien jedoch so schwerwiegend, daß sich zurzeit wohl der Wunsch der Petenten nicht erfüllen lassen könne. Ihre Kommission kommt daher zu dem Beschlusse, die Petition der Gr. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme zu überweisen, daß sie, sobald es die Vereinbarung zwischen dem Reich und Baden möglich mache, die Errichtung einer Güterhalle bei der Station Weiler in Erwägung ziehen wolle.

Der Antrag der Kommission wurde einstimmig angenommen.

Ueber die Petition der Gemeinden des Münster- und Hexentales, unterstützt von der Stadt Freiburg um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Freiburg durch das Hexental nach Obermünstertal berichtete

Dr. Freiherr von Stözingen: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ueber diese Petition liegt dem Hohen Hause ein gedruckter Bericht vor; ich beschränke mich deshalb darauf, nur die Hauptpunkte desselben hervorzuheben.

Ein längst gehegter Wunsch der Bewohner des Hexen- und Münstertals ist die Erstellung einer Eisenbahn, welche das obere Riesental direkt mit Freiburg verbindet. Die Petenten haben von diesem Projekt vorläufig Abstand genommen, weil sie der Ueberzeugung sind, daß es an der Kostenfrage scheitern werde. Statt dessen erbitten sie nur das Dringende für ihre Gegend, eine direkte Schienenverbindung nach Freiburg durch das Hexen- und Münstertal.

Die Groh. Regierung hat technische und finanzielle Bedenken gegen dieses Projekt, welche in dem gedruckten Bericht des Näheren dargelegt sind. Den Bedenken der Groh. Regierung konnte Ihre Kommission die Beachtung nicht versagen und glaubte deshalb, angesichts der von der Groh. Regierung berechneten hohen Baukosten, den Bau der genannten Bahn nicht empfehlen zu können. Andererseits versteht Ihre Kommission den Wunsch der beteiligten Gemeinden nach der genannten Bahnverbindung durchaus. Ihre Kommission ist der Ansicht, daß zur Aufschließung des Hexentales eine durchgehende Bahnverbindung nicht notwendig ist, vielmehr eine einfache Straßenbahn hierzu genügen würde, deren Bau aber in erster Linie Sache der beteiligten Gemeinden sei. Der natürliche Ausgangspunkt für eine Bahn ins Münstertal ist Staufen, wo sich mit bedeutend geringerem Aufwand eine Zweigbahn der Nebenbahn Krozingen—Staufen—Sulzburg erstellen ließe. Die Groh. Regierung hat erklärt, sie sei bereit, diese Bestrebungen durch Gewährung eines angemessenen Staatszuschusses zu unterstützen.

Ihre Kommission stellt deshalb den Antrag:

Die Petition in diesem Sinne der Gr. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen, die Groh. Regierung möge die Bahn auf ihre Ertragsverhältnisse nochmals prüfen und, falls diese Prüfung ein ungünstiges Resultat ergeben würde, den Petenten raten, den von der Groh. Regierung angedeuteten Weg einzuschlagen.

Oberbürgermeister Dr. Winterer: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Es dürfte wohl nur natürlich erscheinen, wenn ich mir erlaube, die Petition der Hexentäler und Genossen mit einem wohlwollenden Wort unterstützend zu begleiten und ebenfalls den Antrag der Kommission zur Annahme zu empfehlen. Die Petenten haben wohl unter den gegebenen Umständen nicht viel mehr erwarten können und haben jedenfalls auch nicht viel mehr erwartet, und ich muß es immerhin anerkennen, daß die Kommission, trotz der Stellungnahme der Regierung, am Schlusse die Petition mit dieser immerhin warmen Begründung überwiesen hat, wenn auch nur zur Kenntnisnahme. Ich habe in meinem parlamentarischen Leben überhaupt gefunden, daß eine Ueberweisung zur Kenntnisnahme, eine einstimmige Ueberweisung zur Kenntnisnahme, unter Umständen viel wirksamer ist, als eine geteilte, nur mit einer Majorität durchgesetzte Empfehlung. Ich denke, die Petenten werden in Zukunft ihren Antrag wiederholen und in absehbarer Zeit ihren Wunsch auch noch berücksichtigt bekommen, wie das auch früher bei anderen Petitionen ähnlicher und noch ungünstigerer Art schon der Fall gewesen ist.

Wenn ich nun doch gerade am Worte bin, so möchte ich nur noch den Herrn Regierungsvertreter darauf aufmerksam machen, daß die Groh. Regierung durch eine Erklärung in der Hohen Zweiten Kammer an einer Stelle verletzt und verwundet hat, wo es gewiß nicht in ihrer Absicht gelegen war. Dort in der Zweiten Kammer ist eine Antwort der Regierung verlesen worden, in der es hieß, auch das vorliegende Projekt — nämlich die Peti-

tion bezüglich der Serentalbahn — ist „nur sehr unvollkommen durchgearbeitet“. Das Wort ist hinausgedrungen ins Land und hat den betreffenden Ingenieur, der auf die Bitte der Gemeinden das Werk durchstudiert hat, nach seiner Ansicht verlegt und wohl auch in seinem Geschäft etwas geschädigt. Es ist eine zu abfällige Kritik an dem Werk geübt worden und ich möchte nur hervorheben: man sollte derartige Techniker in ihrer Arbeit nicht zu sehr beschweren; man sollte wohlwollend hinnehmen, was sie leisten, wenn sie nur das leisten, was man überhaupt von ihnen verlangen kann. Die Gemeinden haben eben nicht gleich 20 000 und mehr Mark zur Verfügung gehabt, um ein vollständig kritisches und sturmfreies Projekt bis ins einzelne ausarbeiten zu lassen. Sie haben 2—3000 M. zusammengeschossen und haben einen als tüchtig bekannten Privat-Ingenieur gesucht, er möge ihnen ein generelles Projekt, wie es für ein solches noch nicht verhandeltes Projekt eben vorläufig genügt, ausarbeiten. Das hat er auch getan, und so viel ich weiß, in gleicher Art und Zuverlässigkeit, wie eine Anzahl Techniker in ähnlichen Fällen getan haben. Die Idee geht nicht von ihm aus und er hat meines Wissens das Komitee auf die Schwierigkeit des Projekts aufmerksam gemacht. Ich glaube also, er hat getan in der technischen Lösung, in der Beschaffenheit der technischen Grundlagen sowohl, als auch in der Berechnung über die Einnahmen und Ausgaben, was man von einem solchen Projektchen im Anfangsstadium überhaupt verlangen kann, und ich denke, der Herr Regierungsvertreter wird wohl hier auch ein Wort des Inhalts finden, daß der Anspruch der Regierung in diesem verlesenen Bericht auch nichts anderes sagen wollte. Daß es noch sehr viel Lücken in diesem Projekt gegeben hat und geben mußte und daß daselbe in manchen das Nützliche nicht getroffen hat, ist selbstverständlich, und ich glaube daher, hier auszusprechen zu sollen, daß hier wie in allen ähnlichen Fällen diese technischen Privatbureaus ihre Schuldigkeit zur Zufriedenheit ihrer Auftraggeber getan haben.

Im übrigen werde ich selbstverständlich und so warm, wie wenn es eine Empfehlung wäre, für den Kommissionsantrag stimmen.

Ministerialrat **Wolpert**: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Herr Oberbürgermeister Winterer hat soeben einen Vorhalt gemacht über meine Aeußerung in der Zweiten Kammer. Diese Aeußerung ging darauf hinaus, daß das Reitmayer'sche Projekt deshalb einen Tadel verdiene, weil es abschließt mit einer Bau-summe, die von vornherein als unzureichend bezeichnet werden muß. Außerdem nimmt das Projekt nicht am Hauptbahnhof Freiburg seinen Anfang, sondern an einem Punkt der Hölentalbahn, wo ein Anschluß überhaupt nicht möglich ist. Die Kosten, welche auf die Strecke vom Hauptbahnhof Freiburg bis zu jenem Punkt der Hölentalbahn einschließlich der nötigen Erweiterungsanlagen im Bahnhof Freiburg wegen Einführung einer solchen Bahn entfallen würden, sind auch außer Betracht geblieben. Nach dem Reitmayer'schen Voranschlag stellen sich die Kosten für 1 Kilometer auf ungefähr 75 000 M. Das ist ein Betrag, um den heutzutage nirgends eine normalspurige Bahn gebaut werden kann. Ich weise darauf hin, daß die Bahn, die ganz einfacher Natur ist, Offenburger Art, mit welcher demnächst das Hohe Haus sich befassen wird, und auf der, um einen populär technischen Ausdruck zu gebrauchen, bloß Gärtnerarbeit nötig ist, schon pro Kilometer auf über 83 000 M. zu stehen kommt. Und hier, in dem Gelände des Seren- und Müntertals, sind, wenn auch vielleicht einige Strecken in der Nähe von Staufen etwas leichter zu bauen sind, so schwierige Baustellen, daß mit einem Durchschnittsaufwand von 75 000

M. nicht im entferntesten gerechnet werden kann. Durch eine überschlägliche Kalkulation, die ich angefertigt habe auf Grund meiner örtlichen Vereifung und der topographischen Karte, welche uns zur Verfügung steht, kam ich zu dem Ergebnis, daß man ungefähr das Doppelte rechnen muß. Von diesem Gesichtspunkte aus habe ich im anderen Hohen Hause erklärt, das Reitmayer'sche Projekt könne nicht als ein durchgearbeitetes angesehen werden. In einem anderen Sinne wollte ich meine Aeußerung nicht aufgefaßt wissen.

Der Antrag der Kommission wurde einstimmig angenommen.

(Der Durchlauchtigste Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)

Zu D.-Z. 3, V erhält nunmehr das Wort:

Stadttrat **Bockh**: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich möchte zunächst eine formelle Bemerkung machen. Die Petitionen, die jetzt zur Verhandlung kommen, sind ursprünglich auf den morgigen Tag zur Verhandlung angesetzt gewesen. Die Berichte sind zwar gedruckt, aber die Frist nach § 66 ist nicht eingehalten. Ich nehme an, daß das Hohe Haus und die Regierung damit einverstanden sind, daß wir das Verfahren dahin abkürzen, daß wir sofort in die Beratung und Beschlussfassung über diese Berichte eintreten können.

Sodann eine weitere Bemerkung! Es liegt ein gedruckter Bericht über alle diese Petitionen vor. Ich nehme an, daß die Herren diese Berichte gelesen haben, und ich werde mich deshalb bei den einzelnen Berichten auf das Wesentliche, auf das Charakteristische der betreffenden Eingabe beschränken und im übrigen auf den Bericht verweisen.

Schließlich noch eine allgemeine sachliche Bemerkung: Bei der Beratung dieser Berichte ist die Kommission von der Anschauung ausgegangen, die eben Herr Oberbürgermeister Winterer bezüglich der empfehlenden Überweisung geäußert hat. Die Vorlage, die uns morgen beschäftigen sollte, hat bereits ihre Schatten vorausgeworfen, und die mit empfehlenden Überweisungen verbundenen Gefahr werden uns bei der bevorstehenden Verhandlung über die Erweiterung des Staatsbahnnetzes klar werden und sie werden nicht ohne Folgen für das Land vorübergehen. Wir waren deshalb der Meinung, daß man mit der empfehlenden Überweisung zurückhaltend sein soll. Ich sage das deswegen, weil unter diesen Petitionen solche sind, deren Inhalt wir durchaus beistimmen, die wir aber doch nicht empfehlend überweisen wollen, weil man nicht wissen kann, wie in dem Moment, wo sie zur Verwirklichung kommen sollen, in Wirklichkeit aussieht.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen wende ich mich zu der ersten der auf der morgigen Tagesordnung stehenden Petitionen, die ich als auferufen betrachte, das ist die Petition der Steinachtalgemeinden um Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn. Das Steinachtal ist ein Tal, das in Neckarsteinach seine Ausmündung hat und im Odenwald entspringt. Das Tal hat die Eigentümlichkeit, daß die eine Bergwand das Tal abschließt vom Großherzogtum Baden, und die andere vom Großherzogtum Hessen, und daß die einzige Ausmündung bei Neckarsteinach auf hessischem Gebiet liegt. Dieses Tal, dessen Hauptort Schönau ist, hat schon lange das Bedürfnis nach einer Bahn. Es ist bereits das dritte Mal, daß dasselbe die beiden Hohen Häuser des Landtags beschäftigt, und es ist von Anfang an kein Zweifel gewesen, daß das wirtschaftliche Bedürfnis in höchstem Grade vorliegt, daß diese Gemeinden

durch eine Eisenbahn mit den übrigen in Verbindung gesetzt werden. Die Petitionen wurden auch jedesmal der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen. Im wesentlichen sind sie deshalb nicht von Erfolg begleitet gewesen, weil hier badische und hessische Bahninteressen miteinander in Widerspruch stehen, und weil deshalb die Beiträge, die von hessischen Privaten und vom hessischen Staat geleistet werden sollen, nicht zur Regelung kommen konnten. Der hessische Staat hat zeitweise zugestimmt, zeitweise hat er abgelehnt, und jetzt ist der Stand der Angelegenheit der, daß er Beiträge verweigert; die Verhandlungen sind aber noch nicht abgeschlossen. Unter diesen Verhältnissen stellt die Kommission den Antrag, die Petition in dem Sinne zur Kenntnis der Regierung zu überweisen, daß bis zum nächsten Landtag eine den Wünschen der Gemeinde entsprechende Vorlage erstattet wird, und daß in der Zwischenzeit die Großh. Regierung die Regelung der Beitragsverhältnisse herbeiführen soll, und es muß ihrem Ermessen überlassen werden, in welchem Sinn sie diese Beiträge geregelt haben will und welche Beiträge sie für genügend erachtet. Ein Antrag, wie ihn die Petenten stellen, dahin gehend, daß man die Großh. Regierung ersuchen solle, daß sie unter allen Umständen den hessischen Beitrag übernimmt, halten wir nicht für berechtigt. Wir stellen deshalb den Antrag, es wolle die Petition zur Kenntnisnahme überwiesen werden.

Das Hohe Haus und der Herr Vertreter der Regierung erklärt sich mit der Beratung der vorstehenden und der folgenden Petitionen in abgekürzter Form einverstanden. Der Antrag der Kommission wurde einstimmig angenommen.

Ueber die Petition des Eisenbahnkomitees Eberbach um Aufstellung eines Projekts für eine normalspurige Bahn von Eberbach über Mudau nach Buchen erstattet alsdann Bericht

Stadttrat Boeckh: In der soeben verhandelten Petition handelte es sich um ein Nachspiel vor Ausführung eines Eisenbahnprojekts, hier handelt es sich um ein Nachspiel nach Ausführung eines Eisenbahnprojekts. Es handelte sich hier um Verhandlungen, die über die sich widersprechenden beiden Projekte der Verbindung von Mudau mit der Staatsbahn geschwebt haben und im vorigen Landtag zur Entscheidung gebracht wurden. Während von der einen Seite die Verbindung gesucht wurde durch eine Bahn von Eberbach nach Mudau, wurde sie von anderer Seite gesucht durch eine Bahn von Mosbach nach Mudau. Diese Bahn wurde von den gesetzgebenden Faktoren beschlossen und ist, allerdings als Nebenbahn, heute in Betrieb. Nun hat das Eisenbahnkomitee Eberbach eine Eingabe an die Regierung gerichtet, in der sie ausführt, es hätte sich seit der Eröffnung der Nebenbahn Mosbach—Mudau gezeigt, daß die richtige Linie doch Eberbach—Mudau—Buchen sei und daß sie als normalspurige Staatsbahn ausgeführt werden sollte. In dem jetzigen Augenblick würde sich die Frage dahin zuspitzen, ob nun eine doppelte Verbindung mit Mudau angängig ist, einerseits von Eberbach aus, andererseits von Mosbach aus. Die Petenten sind übrigens nicht der Meinung, daß ein solches Projekt sofort ausgeführt werden solle, sondern sie wünschen nur eine nochmalige Prüfung. Es ist diese nochmalige Prüfung seitens der Großh. Regierung abgelehnt worden, zunächst aus sachlichen Motiven, weil sie der Ansicht ist, daß dieses Eberbacher Projekt viel zu teuer ist, um durchgeführt werden zu können, und weil sie weiter der Ansicht ist, daß, nachdem einmal

die Mosbacher—Mudauer Linie ausgeführt ist, von einem weiteren Bedürfnis nicht mehr geredet werden könne. In der Antwort der Großh. Regierung ist allerdings ein Passus vorhanden, daß nicht genug technische Beamte da seien, um eine solche technische Untersuchung vorzunehmen, und ich glaube, diese Antwort, deren Berechtigung nicht zugegeben werden kann, war es, die die Petenten veranlaßt hat, diese Petition einzureichen.

Die Kommission war der Ansicht, daß ein greifbarer Anlaß zu einer Aenderung der Stellungnahme der Großh. Regierung nicht gegeben ist, stellt aber den Antrag, die Petition doch zur Kenntnisnahme mitzuteilen, weil nicht ausgeschlossen ist, daß eine nähere Prüfung doch noch zu einem andern Resultat führen kann, wenn das auch sehr unwahrscheinlich ist. Es soll aber dem Gedanken Ausdruck gegeben werden, daß die Beantwortung, wie sie von Seiten der Großh. Regierung erfolgt ist, doch nicht völlig korrekt war.

Die Kommission stellt deshalb den Antrag:

Es wolle auch diese Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme mitgeteilt werden.

Der Antrag fand einstimmige Annahme.

Zum Bericht über die Petitionen a. der Gemeinde Ketsch mit 13 weiteren Gemeinden um Fortführung der Normalspurbahn Rheinau—Brühl über Ketsch, Altkuhheim, Rheinhausen, Oberhausen, Philippsburg, Ruppheim, Liedolsheim betreffend und b. der Gemeinde Ketsch um Fortführung der Bahn Rheinau—Brühl wenigstens nach Ketsch erhielt das Wort

Stadttrat Boeckh: In dem weiteren Gegenstand handelt es sich um 2 Petitionen, die aber dieselbe Bahnstrecke betreffen. Es handelt sich darum, daß die vom vorigen Landtag, wenn ich mich recht erinnere, genehmigte, schon im Betrieb befindliche Bahnlinie Rheinau—Brühl fortgesetzt werden soll. Die weitergehende Petition ist von 13 Gemeinden des Rheintals unterzeichnet, die zwischen Schweningen und Karlsruhe liegen, und sie hat den Zweck, neben der bestehenden Hauptlinie Karlsruhe—Seidelberg—Mannheim und der Rheintalbahn Karlsruhe—Mannheim eine weitere Parallellinie zu errichten, die von Rheinau—Brühl über Ketsch, Altkuhheim, Rheinhausen, Oberhausen, Philippsburg, Ruppheim und Liedolsheim ginge und in Linfenheim in die bestehende Rheinbahn einmünden würde. Ein näherer Plan, ein Kostenvoranschlag ist dieser Eingabe überhaupt nicht beigegeben. Es wird in der Eingabe geäußert, daß der Vollzug dieser neuen Bahn sich dadurch rechtfertige, daß die vorhandenen Bahnlinien dem Bedürfnis nicht genügen, und daß diese Ortschaften von erheblicher Bedeutung sind; das kann bestätigt werden; es handelt sich nicht um kleine Dörfer, sondern es sind größere Orte, nicht nur mit erheblichem landwirtschaftlichen Betrieb, sondern auch mit erheblichem Fabrikbetrieb. Es wird also ein lebhafter Personen- und Güterverkehr erwartet, und es wird erwartet, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gemeinden sich durch eine derartige Bahn verbessern werden.

Die Großh. Regierung nimmt gegenüber dieser Bahn eine ablehnende Stellung ein; sie erklärt, es sei kein Bedürfnis, zu den beiden bestehenden Bahnlinien noch eine weitere zu errichten. Von einer Ueberlastung der bestehenden Linien sei nicht die Rede, es sei die betreffende Linie auch zu naheliegend der bisher bestehenden Linie und würde eine unnötige Vermehrung der Linien darstellen.

Die Kommission hat sich diesen Erwägungen der Regierung angeschlossen, aber sie ist der Meinung, daß eine derartige Entwicklung im vorliegenden Fall noch nicht eingetreten sei, hält es aber nicht für ausgeschlossen, daß das in Zukunft einmal geschieht. Sie ist deswegen der Ansicht, daß die Petition, insoweit sie sich damit beschäftigt, zur Kenntnisnahme an die Großh. Regierung überwiesen werde.

Einfacher liegt die Sache bei der Petition der Gemeinde Ketsch. Die Gemeinde Ketsch ist der nächste Ort, der von Brühl aus in Betracht kommen könnte; es ist ein sehr lebhafter Ort, der Verkehr ist ein sehr reger, und es würde der Verlängerung der Bahn von Brühl nach Ketsch kein Hindernis im Wege stehen. Es ist dies auch von der Regierung anerkannt, und es hat speziell der Herr Eisenbahnminister erklärt, daß die Bahn gebaut werden solle, daß also die Großh. Regierung mit diesem Gesuch durchaus einverstanden ist.

Die Kommission beantragt, die Petition der Gemeinde Ketsch gleichfalls zur Kenntnisnahme zu überweisen. Etwas weiteres ist nicht notwendig, weil der Bau dieser Bahn bereits von der Großh. Regierung zugesagt ist, nicht nur im allgemeinen, sondern mit der Bemerkung, daß im Budget 1910/11 ein entsprechender Anpruch gemacht werde.

Die beiden Anträge der Kommission fanden einstimmige Annahme.

Ueber die Petition der Stadtgemeinde Billingen und der Nachbargemeinden um den Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Billingen über Königfeld nach Fischbach berichtete hierauf

Stadttrat Voelch: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Es handelt sich hier um ein Bahnprojekt, das die Gemeinde Billingen verbinden soll mit dem umliegenden Dörfern, insbesondere mit dem Orte Königfeld, der jetzt schon eine allerdings nicht sehr genügende Bahnverbindung hat insofern, als die Station Peterzell—Königfeld heißt, aber $\frac{3}{4}$ Stunden von Königfeld entfernt ist und mit dem Orte Fischbach. Ein eigentlicher Plan und ein Kostenvoranschlag ist nicht vorhanden; er wurde zugesagt, ist aber nicht gekommen.

Die Vorlage, wie sie da ist, hat den eigentümlichen Erfolg, daß die Endstation dieser Bahn, Fischbach, in Wirklichkeit von der Stadt Billingen etwa 12 bis 13 km entfernt ist, die Bahnlinie aber eine Länge von 25 km hat, außerdem, wie das Projekt vorliegt, ist in Königfeld eine Kopfstation, es muß also auf dieser Station eine Kehrerung vorgenommen werden. Es ist nun nicht zu verkennen, daß eine Verbindung der Stadt Billingen mit den Ortshäusern — es sind das die nördlichen Ortshäusern des Bezirksamts Billingen — außerordentlich wünschenswert ist, nicht nur für die Stadt Billingen, sondern auch für die Ortshäuser. Insbesondere würde es wohl für den Ort Königfeld von großem Interesse sein, eine solche Verbindung zu haben. Allein dieses Projekt, wie es hier vorliegt, hat keine Aussicht auf die Möglichkeit der Verwirklichung, es müßte vielmehr zunächst ein wirklicher Plan entworfen werden; ein solcher aber liegt überhaupt nicht vor, sondern nur eine in eine Landkarte eingezeichnete Skizze.

Die Großh. Regierung steht auf einem völlig ablehnenden Standpunkt. Sie erklärt, das Projekt wie es da ist, für unausführbar und sagt weiter, daß ein wirtschaftliches Bedürfnis für eine solche Bahn und namentlich für die Herstellung einer solchen als Staatsbahn nicht vorliegt.

Die Kommission ist der Ansicht, daß, da jegliches Projekt und jeder weitere Nachweis fehlt, man mit der Petition

nichts anderes tun kann, als was die Zweite Kammer auch getan hat, nämlich über dieselbe zur Tagesordnung überzugehen; die Kommission beantragt dementsprechend Uebergang zur Tagesordnung.

Der Antrag der Kommission wurde angenommen.

Ueber die Petition der Gemeinden Pforzheim, Bretten, Dauschlott, Dührn, Eisingen, Göbriichen, Kieselbrunn und Nußbaum um Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten betreffend berichtet alsdann

Deconomierat Frank: Die Städte Pforzheim und Bretten nebst einer Anzahl näher beteiligter Gemeinden haben sich mit einer Petition an die Hohe Erste Kammer gewendet, in der sie ausführen, daß schon über ein Jahrzehnt bei den zwischen Pforzheim und Bretten gelegenen Gemeinden das lebhafteste Verlangen bestehe, durch eine geeignete Bahn mit den genannten Städten verbunden zu werden. Wiederholt seien in dieser Zeit den Hohen Ständekammern diesbezügliche Petitionen eingereicht worden und habe die Hohe Zweite Kammer eine solche der Großh. Regierung auch empfehlend überwiesen. Dessenungeachtet sei die Großh. Regierung der Ausführung dieser Bahn nicht näher getreten, obgleich sie das vorhandene Bedürfnis nicht bestritten habe. Die Erbauung dieser Bahn sei aber wirklich dringend nötig, da aus sämtlichen Dörfern nördlich von Pforzheim ein beträchtlicher Teil der männlichen und weiblichen Bevölkerung ihren Verdienst in den Fabriken Pforzheims finden. Alle diese Arbeiter und Arbeiterinnen müssen den zum Teil mehr als 2stündigen Weg von ihrem Wohnsitz bis zur Arbeitsstätte täglich zweimal zu Fuß zurücklegen. Kräftige Jünglinge und junge Männer könnten allerdings bei günstiger Witterung ihre Zuflucht zum Fahrrad nehmen, doch sei die Zahl der Tage, an denen sie daselbe benötigen könnten, durch die Kalk- und Lehmbodenverhältnisse dieser Gegend und durch das hügelige Gelände eine sehr beschränkte. Es sei ohne weiteres klar, wie sehr die Gesundheit dieser Arbeiter und Arbeiterinnen geschädigt würde, die meistens entweder schweißtriefend oder vom Regen durchnäßt von morgens bis abends ihre Tätigkeit in den Fabriken verrichten müssen. Bei Lehrlingen und Lehrlinginnen komme meistens noch eine ungenügende Ernährung hinzu. Alle diese schädlichen Einflüsse wirkten zusammen, daß viele dieser jugendlichen Goldarbeiter in den Entwicklungsjahren von der tödlichen Tuberkulose befallen und oft im schönsten Lebensalter dahingerafft würden. Stärkere, zähe Naturen würden wohl über diese gefährliche Zeit hinwegkommen, würden aber trotzdem durch die überstandenen Strapazen in verhältnismäßig jungen Jahren erwerbsunfähig, so daß sie zu Hause ein kümmerliches Dasein fristen und in nicht wenigen Fällen ihrer Gemeinde zur Last fielen. Die Petenten glauben, daß hier nur durch die Erstellung eines zuverlässigen, raschen Verkehrsmittels abgeholfen werden könnte. Dieses wäre eine Bahnverbindung zwischen Pforzheim und Bretten, durch welche sämtliche petitionierenden Gemeinden in den Bereich des Verkehrs einbezogen würden. Eine natürliche Folgeerscheinung des Bahnmangels bilde auch die zunehmende Entvölkerung dieser so stiefmütterlich mit Verkehrsmitteln bedachten Gegend. Junge Leute, die sich einen Hausstand gründen wollen, ziehen es vor, sich in benachbarten württembergischen Gemeinden niederzulassen, weil von dort meistens die Arbeitsstätte mit der Bahn zu erreichen sei. Dagegen könnten viele dieser Leute durch eine gute Bahnverbindung ihrer Heimatgemeinde als etwas Landwirtschaft treibende Einwohner erhalten bleiben und wären dann auch bei Krisen, die sich ja oft in kurzen Abständen in der Industrie einstellen, Hunderte

von Arbeitern nicht einfach brotlos auf die Straße gesetzt. Schon aus diesem Zusammenhang ergebe sich das außerordentliche Interesse der Landwirtschaft an dieser Bahn. Die volkreiche Stadt Pforzheim würde ein sehr gutes Abgabebiet für die Produkte der Landwirtschaft dieser Gegend abgeben, insbesondere für Milch, Vieh, Obst und Gemüse. Auf diese Weise könnte der rapiden Entwertung des landwirtschaftlichen Grundbesitzes und der damit Hand in Hand gehenden Verarmung der ländlichen Bevölkerung am besten vorgebeugt werden. Diesen wirtschaftlichen Interessen könnte allerdings in vollem Umfange nur durch eine Normalspurbahn gebient werden. Eine Schmalspurbahn oder etwa eine Vorortbahn von Pforzheim nach Bauschlott, die lediglich für den Personenverkehr eingerichtet wäre, könnte der Landwirtschaft nur verhältnismäßig wenig nützen. Ueberhaupt ließen sich zur Erstellung solcher Bahnen geeignete Unternehmer oder Privatgesellschaften, auf die von der Großh. Regierung immer hingewiesen werde, nicht finden, wie dies von den Petenten schon in früheren Eingaben betont wurde. Vor allem hätte auch die Stadt Bretten an solchen Bahnen kein Interesse. Die dort etablierten, ausgedehnten Holz-, Eisen-, Mehl-, Frucht- und Viehhandlungen usw. verlangen vielmehr ebenfalls nach einer Vollbahn, um ihre geschäftlichen Beziehungen zu den genannten Orten vielseitiger gestalten zu können.

Die Petenten geben zu, daß die Ausführung des Projektes als Staatsbahn erhebliche Opfer fordern würde, aber im Hinblick auf die hochwichtigen Aufgaben des Staates, die hier einer glücklichen Lösung schon lange harren, sollte der verlangte Bahnbau lediglich aus finanziellen Gründen nicht scheitern. Wie diese Bahnlinie im einzelnen geführt werden solle, wollten und könnten die Petenten hier nicht angeben. Ob sie vielleicht mit Benützung der Strecke Bretten—Mühlacker von der Station Delbronn abzweigen oder über Sprantal—Nußbaum gehen soll, das seien Fragen, die eingehender und sachgemäßer von den zuständigen technischen Stellen gelöst werden können. Vielleicht könnte auch bei der jetzt vorgenommenen Erweiterung des Pforzheimer Bahnhofes gleich auch auf eine spätere Einmündung von Bretten her Bedacht genommen werden.

Zum Schluß sprechen die Petenten die Bitte aus:

Hohe Erste Kammer wolle die Erstellung einer normalspurigen Bahn zwischen Pforzheim und Bretten der Großh. Regierung als unabweisbare Pflicht empfehlen.

Eine schriftliche Erklärung der Großh. Regierung, welche dieselbe unter dem 8. Mai d. J. an die Hohe Zweite Kammer gelangen ließ, verweist auf ihre Ausführungen bei der Beratung dieser Petition in der Zweiten Kammer vom 1. August 1906 und führt noch des weiteren aus, daß die Großh. Regierung bereit sei, das Bauunternehmen finanziell zu unterstützen, daß jedoch die Erbauung der Linie als Staatsbahn nicht in Aussicht gestellt werden könne. Auch aus den Ausführungen der vorliegenden Petition ginge hervor, daß die erstrebte Bahn in der Hauptsache als Vorortbahn von Pforzheim zu betrachten sei. Daraus ergebe sich auch die Wichtigkeit des regierungsseitig eingenommenen Standpunktes, daß die Bahn als solche und nicht als Staatsbahn zu erstellen sei. Indem die Großh. Regierung sich bereit erkläre, zu dem Bahnbau einen Staatszuschuß zu leisten, trage sie den hier vorliegenden Verhältnissen in ausreichender Weise Rechnung. Es müsse daher zunächst den in erster Reihe beteiligten Kreisen anheimgestellt bleiben, das ihrige zur Verwirklichung des Bahnunternehmens beizutragen. Ueber die Höhe des in Aussicht zu nehmenden Staatszuschusses könne eine Entschlieung erst getroffen werden, wenn ein ausgearbeitetes Projekt und

bestimmte Vorschläge darüber vorlägen, wer als Unternehmer sich um die Konzession für die Bahn zu bewerben beabsichtige.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste und Hochgeehrte Herren, ist der Ansicht, daß ein Bedürfnis für eine Bahnverbindung Pforzheim—Bretten mit den dazwischen liegenden Gemeinden allerdings besteht. Namentlich erkennt sie an, daß den vielen Hunderten von Arbeitern und Arbeiterinnen, die Tag für Tag in den Fabriken Pforzheims ihren Verdienst suchen und auch finden, der Weg von und zu der Arbeit durch eine Bahn erleichtert werden sollte, indem es für einen Arbeiter außerordentlich schwer ist, in der Frühe 2 Stunden, dazu bei jedem Wetter, in die Fabrik zu laufen, dort, ermüdet angekommen, 10 Stunden zu arbeiten und dann am Abend in 7 Monaten bei Nacht wieder nach Hause zu gehen.

Da dieser Verkehr allerdings mehr ein örtlicher genannt werden müsse, so könnte man der Großh. Regierung schon darin beipflichten, daß eine Normalbahn nicht unbedingt notwendig sei. Allein die Landwirtschaft in den sechs petitionierenden Landgemeinden ist doch recht beträchtlich. Es wird in jeder einzelnen viel Kunstdünger und Kraftfutter eingeführt, recht bedeutend ist auch die Ausfuhr von Frucht, namentlich Hafer und von Kartoffeln. Alle diese Artikel könnten aber nur auf einer Normalbahn befördert werden. Hierzu kommt aber noch weiter in Betracht, daß der Verkehr unter den beiden Städten Pforzheim—Bretten, sowie jener unter den sechs Landgemeinden mit etwa 5000 Einwohnern mit denselben und unter sich das ganze Jahr recht beträchtlich ist. Ferner würde der durchgehende Verkehr vom Süden nach dem Norden und umgekehrt durch diese Linie eine beträchtliche Vertüfung erleiden.

Aus all diesen Gründen glaubt Ihre Kommission, daß sich die Großh. Regierung den Wünschen der Petenten nähern sollte und wenn auch mit dem Bau einer Normalbahn in der nächsten Budgetperiode noch nicht begonnen werden kann, so sollte diese zweckmäßigste Art der Erledigung der Petition im Sinne der beteiligten Gemeinden nicht stricke von der Hand gewiesen werden.

In diesem Sinne, Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren, bea n t r a g t Ihre Kommission,

diese Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Antrag der Kommission wurde einstimmig angenommen.

Ueber die Petition der Gemeinden Mühlbach und Eppingen um Erbauung einer Eisenbahn von Eppingen nach Mühlbach berichtete schließlich

Deconomierat Frank: Zu wiederholten Malen haben sich die Gemeinden Mühlbach und Eppingen an die Hohen Ständekammern mit der Bitte um eine normalspurige Eisenbahn von Eppingen nach Mühlbach gewendet, und zur Begründung vorliegender Petition führen dieselben folgendes an:

Schon 1889 habe der Gemeinderat von Mühlbach einen namhaften Beitrag in Aussicht gestellt, wenn die zu erbauende Bahnlinie Sinsheim—Eppingen bis Mühlbach weitergeführt werde. Sowohl von seiten der Großh. Regierung, als auch von seiten der beteiligten Gemeinden habe jedoch Mühlbach kein Entgegenkommen gefunden. Auf eine weitere Eingabe, die von der Gemeinde Mühlbach an die Großh. Regierung gemacht worden sei, sei von derselben mit Erlaß vom 8. August 1898 der Gemeinde der Vorschlag gemacht worden, eine sogenannte Industriebahn von Eppingen nach Mühlbach in die

dortigen Steinbrüche selbst zu führen. Die Gemeinde Mühlbach sollte das Gelände und den Unterbau der Bahn auf ihre Kosten erstellen, während der Staat aus prinzipiellen Gründen die Erstellung einer solchen Bahn ablehnte und nur für den Fall des Zustandekommens des Unternehmens sich bereit erklärte, das gesamte Material für den Oberbau im Werte von 135000 M. zu stellen, welches Kapital bei einer Rentabilität der Bahn zu verzinsen sei. Betrieb und Unterhaltung der Bahn würde die Staatsverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten übernehmen. Da aber Gelände und Unterbau ungefähr auf eine halbe Million veranschlagt gewesen sei, habe sich die Gemeinde dazu nicht entschließen können, weil keine Gemeindevertretung die Bürgerschaft für ein finanzielles Risiko von solcher Höhe übernehmen kann. Was ferner den Betrieb einer Industriebahn betrifft, so mache sich die Sache jeweils sehr einfach, wenn wenige Steinbruch- oder Fabrikbesitzer angeschlossen sind, deren Besitzer unter sich leicht mit der Bahn sich verständigen können. Wesentlich anders seien aber die Verhältnisse hier gelagert, da 19 verschiedene Pächter die Steinbrüche betreiben. Es müßte daher zweifellos eine besondere Verwaltung für den Bahnbetrieb aufgestellt werden, gerade so als wenn gleich eine Bahn mit Personen- und Güterverkehr gebaut würde und habe man deshalb die Sache wieder beruhigen lassen.

Als dann 1906 die Gemeinden Bretten und Kürnbach eine Petition an die Großh. Regierung und die Hohen Stände um Erbauung einer Bahn Bretten—Dertingen—Kürnbach richtete, habe sich die Gemeinde Mühlbach auch angeschlossen, in der Absicht, es zu erreichen, daß eine solche Bahn bis Mühlbach durchgeführt werde, allein die Großh. Regierung habe erklärt, daß die Terrainschwierigkeiten derart seien, daß eine Weiterführung der Bahn von Kürnbach nach Mühlbach aussichtslos und Mühlbach wieder auf einen Anschluß in Eppingen verwiesen worden sei. Wie sehr eine Bahnverbindung nach Eppingen oder Bretten für die Steinbruchbesitzer notwendig sei, gehe daraus hervor, daß die nicht blühende Steinindustrie in Mühlbach alljährlich zurückgehe. Es sei dieses aber auch kein Wunder, da die Transportkosten, um die Steine an die zunächst gelegene Bahnstation zu bringen, oft größere Kosten verursachen, als die Bahnfracht selbst. Bei Beurteilung der Frage dürfe auch nicht übersehen werden, welche große Vorteile und Einnahmen die Staatsbahn dadurch haben würde, wenn der Versand der Steine seine frühere Höhe oder mehr erreichen könnte. Die Gemeinde habe zurzeit 19 Steinbruchbetriebe mit etwa 600 Arbeitern und nach amtlichen Erhebungen seien vor einigen Jahren jährlich 4000 Waggon Haupteine befördert worden. Außerdem seien per Achse nach Pforzheim, Karlsruhe und Heidelberg gegen 3000 Tonnen versendet worden. Trotz der erhöhten Vantätigkeit sei der Versand der Haupteine zurückgegangen und die hohen Verfrachtungskosten würden die Unternehmer nicht mehr konkurrenzfähig machen. Dieser Mäddgang würde noch viel bedeutender sein, wenn nicht glücklicherweise der Mühlbacher Stein ein Modestein wäre für modernen Fassadenbau. Das liege nicht nur in seiner leichten Bearbeitung, sondern hauptsächlich in seiner Unangreifbarkeit durch Wetter und Frost, seiner großen Tragkraft und insbesondere in seiner beliebten haltbaren Farbe. Es sei ganz besonders zu beachten, daß diese Steine nicht allein als Steinmaterial an sich gesucht sind, sondern wegen ihrer architektonischen Verwendbarkeit. Aus diesen Gründen seien ihre Steine von der Schweizer Grenze bis nach dem Niederrhein gesucht, sofern es auf den Preis weniger ankomme. Diese letztere Beschränkung würde durch den Bau einer Bahn wegfallen. Ebenso würden die Mauersteine, welche jetzt größtenteils auf den Schutthäufen kommen, weil die Be-

förderung mit der Achse sich nicht lohne, rentable Verwendung finden. So hätten z. B. die Mühlbacher Steinhauermeister die Lieferung der Mauersteine für den Karlsruher Bahnhof nicht übernehmen können, weil die Transportkosten sich zu hoch gestellt haben würden. Hierzu komme noch, daß in der dortigen Gegend keine günstigen Straßenverhältnisse seien. Aus diesen Darlegungen gehe hervor, daß die Erbauung einer Bahn für die Steinindustrie eine Notwendigkeit sei. Mühlbach sei bei den heutigen Konkurrenzverhältnissen unbedingt auf Bahnanschluß angewiesen, da andernfalls der Steinbruchbetrieb zugrunde gehen würde.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste und Hochgeehrte Herren, kommt in der Darstellung, wie dieselbe in der Petition gegeben, zu dem Ergebnis, daß allerdings ein Industriegleise von Eppingen bis zu den Steinbrüchen in Mühlbach erstellt werden sollte. Auch die Großh. Regierung scheint dieser Meinung zu sein, sonst würde dieselbe nicht schon 1898 Anerbietungen nach dieser Richtung hin gemacht haben. Nur war sie damals der Meinung, daß dies Sache der Unternehmer sei und dementsprechend war auch das Angebot der Unterstüzung. Da aber die Zahl der Unternehmer eine beschränkte ist (19 Unternehmer), konnten dieselben das Risiko von Bau und Betrieb nicht übernehmen. Wie aus amtlicher Zusammenstellung hervorgeht, sind von den Steinbruchunternehmern in Mühlbach jährlich über 4000 Wagen Haupteine verladen und außerdem ca. 3000 Tonnen per Achse in die naheliegenden Städte gefahren worden. Dieses ist doch ein Versand, dem die größte Aufmerksamkeit zugewendet werden sollte. Sollte Großh. Regierung immer noch der Meinung sein, daß die Gemeinde oder die Unternehmer der Steinbrüche auch die Unternehmer der Bahn sein müßten, so glaubt Ihre Kommission, Durchlauchtigste und Hochgeehrte Herren, daß dann die staatliche Unterstüzung zur Förderung derselben eine viel weitergehende sein sollte, als in dem Anerbieten von 1898 es der Fall war.

In diesem Sinn stellt Ihre Kommission den Antrag:
Die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Freiherr von Güter: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Ich möchte nur recht warm den Antrag der Kommission unterstützen. In meinen Augen liegt wirklich ein dringendes Bedürfnis vor, daß diese Bahn hergestellt wird. Ich sprach mich deshalb das erste Mal, als über diese Bahn hier verhandelt wurde, dahin aus, daß es nach meiner Ansicht das einzig richtige wäre, wenn die Unternehmer diese kleine Industriebahn nach Eppingen selbst bauen würden, die auch gar keine Hindernisse aufwies. Aber es fehlt in diesen Kreisen gegenwärtig der nötige Unternehmungsgeist. Es sind kleine Leute, und da würde ich es warm begrüßen, wenn die Großh. Regierung das Unternehmen unterstützen würde, indem sie vielleicht der ausführende Bauherr werden würde, wozu aber die Steinbruchbesitzer in Mühlbach wesentliche Beiträge leisten, selbstverständlich auch das Gelände stellen würden uß. Es wäre zu beklagen, wenn das Unternehmen nicht in der einen oder anderen Weise bald ausgeführt würde, weil die Steine vorzüglich sind und, wie auch in der Petition ausgeführt worden ist, eine Bahnverbindung dringend notwendig ist, damit die Steine zur Verwendung leichter an Ort und Stelle gebracht werden können.

Ministerialrat Wolpert: Durchlauchtigste, Hochgeehrte Herren! Die Großh. Regierung geht bereits mit der Absicht um, den Gedanken einer Bahnlinie von Eppingen nach Mühlbach einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Es liegt nämlich ein Projekt des Zivilingenieurs Müller von Freiburg vor, welcher die Linie bis zum unteren Ende des Dorfes Mühlbach geführt wissen will, einem Platze, wo der Anschluß von den Steinbrüchen, auf die es hauptsächlich ankommt, jedoch sehr ungünstig, wenn nicht ganz unmöglich wäre. Es würde mit dieser Bahnführung den Interessen der Steinbruchbesitzer nicht gebient sein. Die Großh. Regierung geht davon aus, daß man im Falle der Erstellung einer Bahn sowohl

dem Ort Mühlbach als auch dem Steinbruchbetrieb entgegenkommen müßte. Wie die Kostenbeteiligung außer der Geländestellung zu regeln wäre, ist dann eine zweite Frage.

Der Antrag der Kommission wurde einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung 12 Uhr 15 Minuten.