

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 107. Sitzung (19.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Zu № 20 d.

Beilage zum Protokoll der 107. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 19. Juni 1902.

Bericht

der

Budgetkommission der zweiten Kammer

über den

Nachtrag zum Spezialbudget des Ministeriums des Innern

Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.

II. Wasserbau.

B. Außerordentlicher Etat.

§ 1. Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg.

I. Rate . . . 900 000 M.

Erstattet von dem Abgeordneten **Sergt.**

Wie aus den Erläuterungen zu obengenanntem Budget-Nachtrag zu entnehmen ist, hat die Großh. Regierung nach langwierigen Verhandlungen mit den Regierungen von Elsaß-Lothringen und Bayern unterm 28. November 1901 eine Uebereinkunft abgeschlossen, wonach zur Förderung der Großschiffahrt zwischen Mannheim—Ludwigshafen und Kehl—Straßburg eine Regulierung des Rheins auf der Strecke zwischen Sondernheim und Straßburg als gemeinsames Unternehmen der 3 Staaten nach dem Entwurf des badischen Oberbaudirektors Honseil zur Ausführung kommen soll.

Von Mannheim bis Sondernheim genügen die Stromverhältnisse schon jetzt den Bedürfnissen der Großschiffahrt, wenn zeitweise durch Baggerungen nachgeholfen wird, und auch von Sondernheim bis Straßburg ist bei hohen und mittleren Wasserständen ein Hinderniß für die Schiffahrt nicht vorhanden. Dagegen reicht bei Niederwasser auf dieser letzteren Strecke die Wassertiefe über den höchsten Stellen der Kiesablagerungen (den sog. Thalwegschwellen) für den Tiefgang großer Schleppdampfer und vollbeladener Rähne nicht aus, so daß die Großschiffahrt häufig auf längere Zeit (während eines Jahres im Ganzen etwa 4 Monate) unterbrochen werden muß, während dieselbe unterhalb Mannheim nur bei Eisgang und außergewöhnlichem Hochwasser eingestellt wird.

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Um nun gleich oder ähnlich günstige Verhältnisse auch für die Fortsetzung der Schifffahrt bis Straßburg zu gewinnen, soll auf der Strecke Sondernheim—Straßburg zwischen den vorhandenen festen Stromusern ein Niederwasserbett eingebaut werden, in welchem die Wassertiefe bei einem Wasserstand von 3,0 m am Maxauer und 2,0 m am Straßburger Pegel nirgends unter 2 m und die Breite des Fahrwassers unterhalb der Murgmündung nicht weniger als 92 m, oberhalb derselben nicht weniger als 88 m beträgt.

Die Einzelheiten des für die Ausführung bestimmten Projekts, die technische Ausführbarkeit und die Art des Bauvorgangs sind in den von Großh. Regierung mitgetheilten, vom Großh. Oberbaudirektor Honsell aufgestellten „Entwurf für die Herstellung eines Niederwasserbettes zur Verbesserung des Fahrwassers in der Rheinstraße Sondernheim—Straßburg“ und in den zugehörigen Plänen auf das Eingehendste entwickelt und begründet. Die Hauptpunkte der Begründung sind auch auf Seite 3 und 4 der Erläuterungen zur Vorlage hervorgehoben.

Wenn von mancher Seite Zweifel geäußert worden sind, ob es gelingen werde, die Niederwasserrinne nach dem Projekt zu gestalten und zu erhalten, so muß darauf hingewiesen werden, daß auch die Herstellung des Hochwasserbettes (die sog. Rheinkorrektion), deren Möglichkeit nicht weniger angezweifelt wurde, vollständig gelungen ist. Das Projekt gründet sich auf die bei Ausführung der Rheinkorrektion, also in einem Zeitraum von 60—70 Jahren, gesammelten reichen Erfahrungen, die dabei über die Natur des Stromes ununterbrochen und auf das Sorgfältigste gemachten Beobachtungen und auf die Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchung. Allerdings kann, wie der Verfasser des Projekts in der Kommissionsitzung bemerkte, die planmäßige Herstellung einer Stromregulierung nicht wie die Ausführung eines Straßen- oder Eisenbahnprojekts nach gegebenem Plan mit voller Bestimmtheit vorausgesagt oder gewissermaßen garantiert werden; allein die Prüfung und Guttheißung des Projekts durch eine große Zahl hervorragender Wasserbau-Ingenieure rechtfertigt vollkommen das Vertrauen in die technische Richtigkeit und Ausführbarkeit des Bauplanes.

Auch das von Großh. Regierung mitgetheilte Obergutachten der Königl. Preuß. Akademie des Bauwesens äußert sich zustimmend und bestätigt, daß die vorgeschlagenen Mittel und Wege geeignet seien, das Fahrwasser des Oberrheins in einem für die Schifffahrt erfolgreichen Maße zu verbessern.

Die Ausführung, für welche eine Gesamtbauzeit von 15 bis 16 Jahren angenommen ist, soll in der unteren, von Sondernheim bis Iffezheim reichenden Strecke durch die badische, in der oberen Strecke Iffezheim—Straßburg durch die elsässische Wasserbauverwaltung erfolgen.

An den Kosten des Regulierungswerks auf der 85 km langen Strecke Sondernheim—Straßburg, welche zu 13 464 000 *M* veranschlagt sind, soll Baden 40 % (also, nach dem Voranschlag berechnet, 5 385 600 *M*), Bayern den festen Betrag von 800 000 *M* und Elsaß-Lothringen den Rest übernehmen.

Aus der Begründung der Regierungsvorlage ist noch hervorzuheben, daß die Anregung zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Rheinstraße Mannheim—Straßburg von Elsaß-Lothringen ausging, nachdem es das frühere Projekt eines linksrheinischen Schifffahrtkanals Straßburg—Ludwigshafen wegen der allzuhohen Kosten und mit Rücksicht auf den von Bayern und Baden erhobenen Widerspruch fallengelassen hatte, und nachdem die Möglichkeit einer dem Schifffahrtsbedürfniß genügenden Verbesserung der Stromverhältnisse von hervorragenden Strombauingenieuren, insbesondere von dem badischen Oberbaudirektor Honsell, nachgewiesen worden war.

In den Verhandlungen zwischen den drei beteiligten Regierungen hatte Elsaß-Lothringen anfänglich unter Berufung auf Artikel 28 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 eine rechtliche Verpflichtung von Baden und Bayern zur Beteiligung an den Regulierungskosten nach dem Maßstab der Uferlänge geltend gemacht. Diese Auffassung der fraglichen Bestimmungen wurde aber von Baden und Bayern mit Erfolg bestritten, da es sich hier um eine wesentliche Umgestaltung der Strombeschaffenheit und nicht um die im Artikel 28 vorgesehene Instandhaltung und Unterhaltung des Fahrwassers handelt.

Indessen glaubte die Großh. Regierung anerkennen zu müssen, daß sich Baden der Beteiligung an diesem wichtigen Regulierungswerk nicht entziehen könne und daß, wenn auch anfänglich eine Schädigung der badischen Staatseisenbahn sowie der Stadt Mannheim durch Verkehrsableitung und Verminderung des

Umschlags befürchtet werden müsse, doch immerhin durch die, besonders für die Städte Karlsruhe und Kehl wichtige Rheinregulirung auch manche wirthschaftliche Interessen des Großherzogthums gefördert werden.

Die Budgetkommission hat sich zunächst gleichfalls mit dieser Frage der Nothwendigkeit bezw. Möglichkeit der Regulirung, sowohl im Allgemeinen als besonders mit Bezug auf die badischen Interessen eingehend befaßt und sie kam in ihrer Mehrheit zu dem Schluß, diese Frage zu bejahen, allerdings, soweit die besondern Interessen unseres Landes in Betracht kommen, unter gewissen Voraussetzungen, welche unten näher bezeichnet werden sollen.

Vor Allem muß betont werden, daß aus allgemeinen, volkswirthschaftlichen Gründen und von einem höheren nationalen Standpunkt aus die Förderung der Schifffahrt auf dem größten deutschen Strom als Pflicht und Ehrensache jedes an diesem Strome liegenden deutschen Staates erscheint.

Der Rhein, in seinem untern Lauf schon längst eine Großschifffahrtstraße von größter Bedeutung, sollte auch in der oberen Strecke, soweit hinauf als es überhaupt möglich ist, der Schifffahrt im Interesse der Verkehrsverbilligung und Verkehrsverbilligung zugänglich gemacht werden.

Dem Reichsland, welches früher im Marne- und Rhone-Kanal seine Wasserverbindungen mit Frankreich hatte, sollte durch Anschluß an die größte deutsche Wasserstraße ein immer lebhafterer Verkehr mit Deutschland ermöglicht werden, und auch für die nationale Vertheidigung kam unter Umständen die möglichste Ausdehnung der Schifffahrt auf dem Oberrhein von Bedeutung werden.

Sodann ist vom besondern badischen Standpunkt aus darauf hinzuweisen, daß die projektierte Rheinregulirung sich als die Fortsetzung und Vollendung der unter badischer Leitung mit bestem Erfolg durchgeführten Rheinkorrektion darstellt. Mit dieser Korrektion ist es gelungen, die in vielen getrennten und stets veränderlichen Rinnsalen sich bewegende, im Sommer und Winter außerordentlich wechselnde Wassermenge des Rheins in ein geschlossenes Bett zu vereinigen, dadurch die früher so häufigen und verheerenden Hochwasserkatastrophen zu verhüten, die Entsumpfung der Niederungen zu bewirken, ein ausgedehntes Gelände beiderseits des Stromes für die Kultur zu gewinnen und zu saniren. Eine Verbesserung der Schifffahrtstraße bezweckte die Korrektion nicht, sie hat aber eine solche vorbereitet und in der unteren Strecke mit schwächerem Gefäll dadurch thatsächlich herbeigeführt, daß sie zunächst für Mittel- und Hochwasser den Stromweg fixirte, und es bedurfte nur der Schaffung und Ausbildung der zur Benützung des Wasserwegs erforderlichen Verkehrsanlagen (Hafenanlagen mit Ladeeinrichtungen, Eisenbahnanschlüsse, Lagerhäuser etc.), sowie der Vervollkommnung der Transportmittel (Schlepp- und Lastschiffe), um die Großschifffahrt während der höheren Wasserstände, die durchschnittlich 7—8 Monate des Jahres vorhanden sind, zu ermöglichen. So hat sich denn auch, nachdem die rasch aufstrebende Stadt Straßburg durch Anpassung und Verbesserung ihrer alten und Herstellung ausgedehnter neuer Hafenanlagen zur Aufnahme eines großen Wasserverkehrs sich eingerichtet hatte, die Großschifffahrt auf dem Oberrhein in den letzten 10—15 Jahren in der erfreulichsten Weise entwickelt, so daß jetzt schon der obere Endpunkt der Rheinschifffahrt von Mannheim nach Straßburg hinausgerückt erscheint. Diese Entwicklung des Stromverkehrs mußte die badische Eisenbahnverwaltung veranlassen, auch ihrerseits Vorforge zu treffen, daß ihr an dem neuen Endpunkt der Großschifffahrt nicht der ganze Umschlag vom Wasser- zum Bahnweg verloren gehe, und sie hat deshalb in Kehl eine ausgedehnte Hafenanlage hergestellt, während gleichzeitig auch die Stadt Karlsruhe durch Erbauung eines Hafens zwischen Mühlburg und Maxau sich ihren Antheil an der Großschifffahrt zu sichern bestrebt war.

Schon daraus geht hervor, daß auch Baden ein gewisses Interesse an einer günstigen Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt hat, und wenn auch nach den Erfahrungen des letzten Jahrzehntes angenommen werden kann, daß diese Fortentwicklung auch ohne Regulirung der Strecke Sondernheim—Straßburg nicht zum Stillstand käme, so ist doch für die badischen Interessen gleichfalls, wenn auch keineswegs in demselben hohen Maße wie für die elsässischen, die Erzielung einer längeren und namentlich einer ununterbrochenen Schifffahrtszeit von Bedeutung. Erst dann, wenn für die bisher durchschnittlich etwa 240 Tage des Jahres dauernde, aber häufig durch kürzere oder längere Unterbrechungen gestörte Schifffahrt ein ununterbrochener Betrieb von etwa

300 Tagen, wie unterhalb Mannheim, durch die Regulirung der Strecke Sondernheim—Straßburg ermöglicht sein wird, kann auf volle Ausnutzung der geschaffenen Umschlags- und Lagerungseinrichtungen, auf gewinnbringende Entwicklung der den Hafenanlagen sich anschließenden Industrie und auf diejenigen Vortheile, welche dem badischen Mittel- und Oberland durch billigeren Wassertransport für seinen Bedarf an Kohlen, Roheisen, Erdöl und anderen Massengütern erwachsen können, in größerem Umfang gerechnet werden.

Aus diesen allgemeinen und besondern Gründen hat sich Ihre Kommission in ihrer Mehrheit dahin ausgesprochen, daß die in Aussicht genommene Regulirung des Oberrheins von Straßburg bis Sondernheim auch von Baden unterstützt werden kann.

Anderseits jedoch konnte sich auch Ihre Kommission der Erkenntniß nicht verschließen, daß durch die Fortentwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein auch wichtige badische Interessen gefährdet werden, daß namentlich der badischen Staatsbahn durch die Konkurrenz der Wasserstraße und der Stadt Mannheim, dem weitaus bedeutendsten Handelsplatz Badens, durch die völlige Verschiebung des Schifffahrtsendpunktes nach Süden, beiden durch die voraussichtlich weitgehende Verkehrsableitung nach Straßburg und auf die Reichseisenbahnen schwere Nachteile drohen, wenn nicht hiergegen geeignete Vorkehrungen getroffen werden.

Vollständig werden diese Nachteile, wenigstens für einen längeren Zeitraum nach Ausführung der Regulirung, überhaupt nicht abgewendet werden können.

Ganz anders dagegen und nur Gewinn bringend wird die Regulirung für das Elsaß und namentlich für die Stadt Straßburg wirken. Diese hat durch ihre günstige Lage am künftigen Endpunkt der Großschiffahrt, durch ihre vorzüglichen Eisenbahn- und Kanalverbindungen, durch ihren schon hoch entwickelten Handel und eine blühende Industrie alle Anwartschaft auf die gleiche, das ganze umliegende Verkehrsgebiet beherrschende Stellung am Oberrhein, wie sie Mannheim am Mittelrhein besitzt. Der Stadt Straßburg und dem Elsaß werden in erster Linie und in einem ungleich viel höheren Maße, wie dem gegenüberliegenden Kehl und dem badischen Oberland die Vortheile einer kräftigen Weiterentwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein zufallen; hierüber kann kein Zweifel sein und sowohl die Regierung der Reichslande als auch die Stadt Straßburg erwarten gewiß mit Zuversicht dieses Ergebnis.

Hiernach konnte sich Ihre Kommission nicht damit befremden, daß Baden einen so bedeutenden Antheil an den Kosten der Rheinregulirung tragen soll. Eine Stimme sprach sich überhaupt gegen jede Kostenbetheiligung aus, eine andere wollte die Ablehnung der Vorlage behufs Einleitung neuer Verhandlungen mit Elsaß-Lothringen und Vertagung der Entscheidung bis zum nächsten Landtag. Die Mehrheit der Kommission war jedoch der Ansicht, daß, um ihrer grundsätzlichen Zustimmung zu dem Regulirungswerk Ausdruck zu geben und die Möglichkeit einer baldigen Inangriffnahme zu bieten, die Bewilligung der angeforderten I. Rate ausgesprochen, jedoch an gewisse, auf Verhütung oder Abschwächung der befürchteten Nachteile abzielende Voraussetzungen, in erster Linie an diejenige einer Herabminderung der Kostenbetheiligung Badens von 40 auf 30 % (d. i. nach dem Voranschlag berechnet ein Weniger von 1 346 400 *M.*) gebunden werden solle. Diese Höhe der Kostenbetheiligung (30 % = 4 039 200 *M.*) erschien Ihrer Kommission nach Abwägung aller Verhältnisse angemessen und jedenfalls ein unanfechtbarer Beweis weitgehenden Entgegenkommens sowohl gegenüber den allgemeinen volkswirtschaftlichen als für die besondern Interessen des Reichslandes und namentlich der Stadt Straßburg zu sein.

Ihre Kommission hat sodann über die, für die wirtschaftlichen Verhältnisse der ganzen badischen Bevölkerung überaus wichtige Frage der Eisenbahntarife eingehende, schriftliche und mündliche Erörterung gepflogen. Aus den erhaltenen Aufschlüssen geht hervor, daß die bestehenden Gütertarife für den Bahnverkehr der rechts- und linksrheinischen Hafestationen des Oberrheins vielfach nicht in richtigem Verhältniß stehen und den Wettbewerb der badischen Bahn gegenüber den Reichseisenbahnen erschweren. Es ist ferner aus den mitgetheilten Nachweisungen ersichtlich, daß die für Mannheim geltenden Güter-Tarife (Klassentarife, Ausnahmetarife und Transittarife für Güter belgischer und holländischer Herkunft), soweit die Konkurrenz mit andern oberrheinischen Hafenplätzen und namentlich mit Straßburg in Betracht kommt (abgesehen von den Tariffäßen nach und von Horb, Augsburg und München) höher sind, als die Tariffäße dieser andern

Hafenstationen zuzüglich der muthmaßlichen Wasserfrachten von Mannheim dahin, daß also Mannheim mit diesen Stationen, insbesondere mit Straßburg, im Wasserumschlagsverkehr nach Süden nicht konkurriren kann. Die Großh. Regierung hat der Kommission mitgeteilt „daß sie Verhandlungen eingeleitet habe, durch welche die Frachtsätze der Stationen Mannheim, Kehl, Straßburg und der zwischenliegenden badischen und elsässischen Hafenstationen für Wasserumschlagsgüter in dem durch die Schifffahrt auf dem Oberrhein konkurrenzirten Verkehrsgebiet in ein gegenseitiges angemessenes Verhältniß gebracht werden sollen“.

Ihre Kommission ist der Ansicht, daß die Zustimmung des hohen Hauses zur Ausführung der Rheinregulirung davon abhängig gemacht werden solle, daß diese Verhandlungen zu einem befriedigenden, die badischen Interessen, besonders diejenigen der Stadt Mannheim, wahrenenden Ergebnis führen.

Wird dies erreicht, so werden sich auch die Besorgnisse mindern, welche Stadt und Handelskammer Mannheim in einer an das hohe Haus gerichteten Vorstellung über die voraussichtlichen Wirkungen der Oberrheinregulirung aussprechen. Auch die Großh. Regierung ist der Ansicht, daß die Befürchtungen der Interessenten in Mannheim zu weit gehen. Aus der angeschlossenen Nachweisung der Zufuhr auf dem Rhein zu Berg geht hervor, daß der Wasserverkehr von Mannheim (einschließlich Industriehafen und Rheinau) von 1892 (mit 2 115 375 t) bis 1900 (mit 4 391 884 t) um 2 276 509 t, also um 107,6 % gestiegen ist, obwohl in diesen 9 Jahren die Großschifffahrt auf dem Oberrhein sich lebhaft entwickelt und der Gesamtverkehr der Hafenplätze Mannheim—Ludwigshafen bis Kehl—Straßburg von 2 860 804 t auf 6 590 291 t, d. i. um 130 % zugenommen hat. Auch der Bahnversandt von Steinkohlen ab Mannheim hat, wie aus der Nachweisung Anlage 2 zu entnehmen, ständig zugenommen. Jedenfalls darf aus den vor- Anlage 1.
genannten Ziffern gefolgert werden, daß die Zunahme des Schifffahrtsverkehrs auf dem Oberrhein nicht allein durch Verkehrsverschiebung, sondern auch durch Verkehrsvermehrung herbeigeführt ist. Dieser Anschauung sind sicher auch jene Schifffahrtsgesellschaften, welche sich, wie auf Seite 10 der Erläuterungen zur Vorlage bemerkt ist, durch die in Aussicht stehende Rheinregulirung nicht abhalten lassen, ihre Lager- und Werfthallen in Mannheim beträchtlich zu vergrößern. Anlage 2.

Im Uebrigen sucht die Vorstellung der Stadt und Handelskammer Mannheim die aus der Rheinregulirung zu befürchtenden Verluste Badens ziffernmäßig zu berechnen; diese Berechnungen beruhen jedoch auf zu unsicherer Grundlage und sind unkontrollirbar. Auch gehen dieselben von der irrigen Annahme aus, daß die Großschifffahrt auf dem Oberrhein erst durch die Rheinregulirung geschaffen werden solle.

Im Anschluß an die Tarifffrage richtete sodann Ihre Kommission an die Großh. Regierung auch die weitere Anfrage, ob von Seiten der Reichsregierung das Zugeständniß der Errichtung von Getreide-Transitlagern für die badischen Wasserumschlagplätze, soweit sie solche noch nicht haben, erwartet werden dürfe. Hierauf muß besonders für Kehl Werth gelegt werden, weil Straßburg diese Vergünstigung besitzt. Die Großh. Regierung ist der Ansicht, „es liege kein Anlaß zu der Annahme vor, daß die in Mannheim bestehenden Transitlager nicht auch in Zukunft beibehalten werden können“ und glaubt in Aussicht stellen zu dürfen, daß nach Verbescheidung des Zolltarifgesetzes auch für andere Umschlagplätze bei nachweisbarem Bedürfniß die Zulassung von Transitlagern zu erwarten sei.

Eine weitere, zunächst für die Entwicklung der Industrie im Kehler Hafen, damit aber auch für die allgemeinen badischen Interessen wichtige Frage betrifft die Beseitigung der Ausnahmestellung, welche die Reichslande bezüglich der Erhebung von Abgaben für Rechnung der Gemeinden gegenüber den andern Staaten des deutschen Reichs zur Zeit noch einnehmen. Artikel 5 des Zollvereinsvertrags vom 8. Juli 1867 bestimmt unter II. § 7 diejenigen Gegenstände, von welchen die Erhebung einer Abgabe für Rechnung von Kommunen oder Korporationen allein noch stattfinden darf, nämlich Bier, Essig, Malz, Obstwein und die der Mahl- und Schlachtsteuer unterliegenden Erzeugnisse, ferner Brennmaterialien, Marktviktualien und Fourage (Wein nur in den eigentlichen Weinländern). Diese im übrigen deutschen Reich geltende Beschränkung findet nach § 5 des Reichsgesetzes vom 25. Juni 1873 (die Einführung der Verfassung des deutschen Reichs in Elsaß-Lothringen betr.) auf die in Elsaß-Lothringen bestehenden Bestimmungen über das Oktroi bis auf Weiteres

noch keine Anwendung, und die Stadt Straßburg bedient sich nun dieser Ausnahmevergünstigung als Waffe zur Niederhaltung des Wettbewerbs der Kehler Industrie, indem sie Erzeugnisse derselben mit hohen Oktroisätzen belegt. Wenn aber die Stadt Straßburg wünscht, daß die in erster Linie ihrem Interesse dienende Rheinregulierung zu Stande kommt, so darf wohl sicher erwartet werden, daß sie diese Art des Konkurrenzkampfes aufgibt. Nach Ansicht Ihrer Kommission sollte die Abänderung der noch für das Reichsland geltenden Ausnahmebestimmung bezüglich des Oktrois als weitere Voraussetzung für die Beteiligung Badens am Regulierungswerk bezeichnet werden.

Schließlich hat Ihre Kommission noch bezüglich folgender Punkte der Uebereinkunft eingehende Erörterung gepflogen bzw. nähere Aufschlüsse seitens der Großh. Regierung herbeigeführt:

Artikel III besagt unter Ziffer 1 lit. b, daß als Abschluß der Regulierung bei Kehl—Straßburg der Ausbau einer Uebergangsstrecke vom Ende des Niederwasserbettes (bad. km. 124) stromauf in Aussicht genommen sei. Falls die Uebergangsstrecke in der Form einer Stromspaltung ausgebildet werde, sei die Strombreite gleichmäßig zu theilen und bei der Ausführung, sowie bei etwaigen Nacharbeiten solle thunlichst darauf Bedacht genommen werden, daß beide Stromarme annähernd gleiche Wassermengen führen. Diese letztere Bestimmung ist für den Betrieb der Kehler Hafenanlage von besonderer Wichtigkeit. Die badische Eisenbahnverwaltung bedarf für ihre Wasserkraftanlage, welche die erforderliche elektrische Energie zum Hafenbetrieb (Lösch- und Ladeeinrichtungen, Getreidespeicher, Schiebebühnen, Beleuchtung und Wasserversorgung) des ganzen jetzt vorhandenen Stromgefälles von der Mündung ihres Oberwasserkanals unterhalb der Eisenbahnbrücke bis zur unteren Hafenmündung und einer Triebwassermenge von 60 sec.-kbn. Beginnt aber die Uebergangsstrecke schon bei bad. km 124, d. i. etwa 300 m unterhalb der Mündung des Oberwasserkanals, sodaß also diese Mündung innerhalb der Uebergangsstrecke liegt, so ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß die für den Betrieb der Wasserkraftanlage erforderliche Mindestwassermenge beschränkt und das Gefälle durch Sohlensenkung beeinträchtigt werden könnte. Es wäre dringend zu wünschen, daß die Uebergangsstrecke ganz oberhalb beider Brücken angelegt und die Niederwasserrinne bis etwa bad. km 124 am badischen Ufer geführt, also erst von diesem Punkt aus an das elsässische Ufer hinübergeleitet würde. Nachdem die Stadt Straßburg ihre Hafenanlage nicht am Strom, sondern im Binnenland entwickelt und längs des Stromes einen Rangirbahnhof erstellt hat, bedeutet es für sie keine Schädigung, wenn die Fahrinne erst 2 bis 300 m weiter nördlich an das elsässische Ufer gelangt (etwa bei els. km 126,3), da von hier bis zur Straßburger Hafenmündung noch Länge genug für Schiffs Liegeplätze, Badeanstalten etc. verbleibt. Für die Kehler Hafenanlage dagegen ist es vom größten Werth, das Niederwasserbett in der bezeichneten Ausdehnung am badischen Ufer zu haben und auch für die Stadt Kehl ist dies wegen des Rheinbades und wegen der Kiesgewinnung von hoher Bedeutung.

Ihre Kommission glaubt indessen, davon Umgang nehmen zu können, eine hierauf bezügliche Bedingung an die Geldbewilligung zu knüpfen, indem sie sich versichert hält, daß die Großh. Regierung bzw. die badische Wasserbauverwaltung bei Ausführung des Regulierungswerkes die Interessen der badischen Eisenbahnverwaltung und der Stadt Kehl in bestmöglicher Weise wahren werde.

Artikel IV der Uebereinkunft gibt 14 Jahre, die Begründung der Vorlage (Seite 5) dagegen 15 Jahre Gesamtbauzeit an und nach Artikel XII geht die Unterhaltungspflicht mit dem 6. Jahre nach Fertigstellung der ersten Anlage, also mit dem 15. Jahre nach Inangriffnahme auf den Eigenthumsstaat über.

Hierzu richtete die Kommission an die Großh. Regierung die Anfrage, weshalb nicht alle Kosten bis nach endgültiger Fertigstellung der Regulierung nach den Vertragsbestimmungen getheilt werden sollen? Ferner, wer den nach I. des Schlußprotokolls vom 28. Nov. 1901 etwa eintretenden Ausfall zu tragen hat?

Die Auskunft der Großh. Regierung hierüber lautet:

„Der Unterschied in der Angabe der Bauzeit — in Art. IV des Vertrages 14 Jahre, in der Begründung 15 Jahre — hat daraus sich ergeben, daß die Verlängerung der Bauzeit, die dann entsteht, wenn die Baukonstruktionen verstärkt werden müßten (vergl. Art. III, Ziffer 2 des

Vertrages) im Vertrag nicht berücksichtigt, in der Begründung aber unterstellt worden ist. Die Sache ist indes ohne Belang; denn bei der Natur des Oberrheins und bei der Art des Bauwerkes ist Niemand im Stande zu bemessen, ob das Werk in 14 oder 15 Jahren, ob etwas früher oder später zu Ende geführt werden kann. Für die Kostenberechnung aber waren in dieser Hinsicht bestimmte Voraussetzungen zu machen; der im Entwurf berechneten Kostensumme von 10 513 000 *M.* waren 14 Jahre, der jetzt angenommenen Summe von 13 464 800 *M.* sind 15 Baujahre zu Grunde gelegt.

Daß von Baustrecke zu Baustrecke nach vollzogenem Ausbau die Regulierungswerke jeweils in die Unterhaltung des Gebietsstaates übergehen sollen, ist vornehmlich deshalb für zweckmäßig erachtet worden, weil die Einrichtungen für den Baubetrieb des gemeinsamen Unternehmens — Bauleitung, Personal, Baumaschinen, Schiffspark und dergl. — mit dem Fortschreiten des Werkes übermäßig groß und kostspielig werden müßten, wenn neben dem Neubau die schon fertig gestellten Strecken noch zu unterhalten wären, während diese Unterhaltung von den beiderseitigen Rheinbaubehörden im ordentlichen Dienst und mit den vorhandenen Einrichtungen leicht bewirkt werden kann, — dann aber auch weil nach Vollendung einer Baustrecke die Instandhaltung der Regulierungswerke von jener der Uferbauten sehr oft nicht mehr auseinander zu halten sein wird, so daß die Unterscheidung der Kosten, welche die Gemeinschaftsrechnung angehen und welche dem Uferstaat allein zur Last fallen, allzu schwierig würde. Es erscheint deshalb einfacher und wohl auch ökonomisch richtiger, in jeder regulirten Strecke die Unterhaltung sämtlicher Rheinbauten nach den Hoheitsgebieten zu trennen.

Da im einzelnen Falle Zweifel darüber erhoben werden können, ob der „weitere Ausbau“ vollendet ist oder nicht, so schien es angezeigt, den Zeitpunkt (— im 6. Jahr nach vollendeter erster Anlage —), in welchem die Ueberweisung spätestens zu erfolgen hat und damit die Gemeinschaftsrechnung in der betreffenden Strecke aufhört, im Vertrag festzusetzen.

Der Vorbehalt einer Kürzung des bayerischen Beitrages in I des Schlußprotokolls ist nur für den Fall gemacht, daß das Unternehmen wesentlich eingeschränkt, also auch der Kostenaufwand entsprechend gemindert werden sollte. Ein Ausfall wird daher wohl kaum eintreten; jedenfalls aber hätte gemäß Art. I des Vertrages Elsaß-Lothringen für das Fehlende aufzukommen. Baden hat immer nur 40 % des Gesamtaufwandes zu tragen.“

Zu Artikel V wurde die Großh. Regierung um Auskunft über die Organisation der Bauleitung und die, im Kostenvoranschlag nicht enthaltenen Kosten derselben ersucht. Hierzu äußerte sich die Großherzogliche Regierung wie folgt:

„Nachdem in Art. V des Vertrages bestimmt worden, daß die Regulierungsstrecke in zwei Abschnitte getheilt und in jeder Abtheilung die Oberleitung durch die Wasserbau-Centralbehörde von Baden und von Elsaß-Lothringen ausgeübt werden soll, werden voraussichtlich erhebliche Kosten für die Oberbauleitung nicht entstehen. Bei der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues werden die Hilfskräfte wohl zeitweise etwas verstärkt werden müssen, indes kaum in erheblichem Umfang. Der Aufwand für Tagelöhner, Reisekosten und vielleicht noch für sonstige Vergütungen, auch für sachliche Amtskosten mag sich etwas erhöhen. Zu einer Berechnung im Einzelnen fehlen indes derzeit die Unterlagen.

Für die Bauleitung selbst werden die in dem Kostenvoranschlag eingesetzten Beträge gut ausreichen.“

Zu Artikel XII wurde in der Kommission die Befürchtung ausgesprochen, daß die Unterhaltungskosten durch die Regulierung wachsen werden. Die Großh. Regierung, um Aeußerung darüber ersucht, ob nicht auch diese Unterhaltungskosten nach dem in der Uebereinkunft vorgesehenen Verhältniß zu theilen sein werden, äußerte sich folgendermaßen:

„Nach Fertigstellung der Regulierungswerke werden die Uferbauten in beträchtlichem Umfang entlastet und damit die für deren Erhaltung aufzuwendenden Kosten wesentlich gemindert werden. Schon in den jüngsten Jahren sind in Voraussicht des neuen Unternehmens die Arbeiten an den badischen Uferbauten in der Strecke Kehl—Dettenheim auf das Nothwendigste beschränkt worden.

Wie hoch die Kosten für die Instandhaltung des Regulierungswerkes sich belaufen werden, — hierüber eine einigermaßen sichere Angabe zu machen, wird kein Ingenieur in der Lage sein. Wenn die theoretischen Voraussetzungen des Entwurfes voll zutreffen sollten, wäre ein bedeutender Unterhaltungsaufwand nicht zu erwarten.

Da — wie schon erwähnt — die Arbeiten für die Instandhaltung der Regulierungswerke und der Uferschutzbauten sich vermischen werden, würde eine Trennung in der Behandlung der Kosten alzu großen Unklarheiten und Schwierigkeiten begegnen.“

Zu diesen Auskunftsertheilungen hatte Ihre Kommission weitere Bemerkungen nicht zu machen.

Antrag.

Auf Grund der im vorstehenden Bericht dargelegten Erwägungen und der sonstigen mündlichen Erörterungen gelangte die Budgetkommission zu folgendem, mit großer Mehrheit angenommenen Antrag:

„Das hohe Haus wolle die angeforderte I. Rate von 900 000 M. für die Rheinregulirung zwischen Sondernheim und Straßburg unter folgenden drei Voraussetzungen genehmigen:

1. daß durch nachträgliche Abänderung des Artikels I der Uebereinkunft zwischen Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen vom 28. November 1901 die Kostenbetheiligung Badens auf 30 Prozent herabgemindert wird;
2. daß zwischen der badischen Eisenbahnverwaltung und der Verwaltung der Reichseisenbahnen eine Vereinbarung zu Stande kommt, durch welche die Tarife der beiderseitigen ober-rheinischen Häfen von Mannheim bis Straßburg—Kehl in ein angemessenes Verhältniß gebracht werden, sodas denselben im Verkehr mit der Schweiz der Wettbewerb unter sich ermöglicht ist;
3. daß eine Abänderung der für das Reichsland nach § 5 des Reichsgesetzes vom 25. Juni 1873 „bis auf Weiteres“ aufrecht erhaltenen Oktroi Bestimmungen in dem Sinne erfolgt oder doch in sichere Aussicht gestellt wird, daß das Oktroi in den Städten des Reichslandes, namentlich in Straßburg, nicht mehr als ein zu Gunsten der dort ansässigen Unternehmungen gewährter Schutz Zoll gegen die Einfuhr von (bearbeiteten) Erzeugnissen aus Baden wirken kann.“

Nachweisung

der Zufuhr auf dem Rhein zu Berg

in den oberrheinischen Häfen, einchl. Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. in den Jahren 1892—1901.

	1892		1893		1894		1895		1896		1897		1898		1899		1900		1901		
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Häfenplätze am Oberrhein																					
Mannheim (einchl. Industrie- hafen und Rheinau) . . .	2 115 375	2 387 947	2 662 368	2 436 182	3 136 644	3 136 786	3 476 415	3 794 658	4 391 884	4 310 240											
Ludwigshafen a. Rh. . . .	572 022	661 118	585 998	585 804	858 579	954 138	1 017 824	1 133 750	1 453 630	1 400 717											
Speyer Hafen	34 450	46 433	37 348	40 887	48 484	52 823	60 418	58 539	54 091	49 992											
Geopoldshafen	20 471	17 333	22 896	15 608	15 418	13 819	8 165	11 606	10 329	8 438											
Waxau	72 125	60 296	118 087	88 713	146 601	153 024	169 455	163 234	165 991	64 997											
Karlsruhe Hafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119 883											
Maximiliansau	2 516	1 684	1 105	2 322	2 473	2 121	2 225	8 094	2 823	3 797											
Lauterburg Hafen	30 302	25 951	31 017	68 002	140 474	111 798	104 620	146 776	200 304	268 352											
Rehl	2 495	1 260	1 905	1 947	3 686	1 335	1 565	510	6 967	51 115											
Sträßburg Hafen	11 048	32 735	77 830	153 940	334 646	319 526	298 823	301 148	304 272	548 867											
	2 860 804	3 234 757	3 538 554	3 393 405	4 687 005	4 745 370	5 139 510	5 618 515	6 590 291	6 826 398											

Anlage 1.

Anlage 2.

Nachweisung

des Versands mit der Bahn

von 1. Steinkohlen,

2. Getreide,

3. Petroleum

ab den oberrheinischen Hafenstationen **Badens** und der **Palz** in den Jahren 1897—1901.

Die Angaben sind in Tonnen gemacht.

Jahr	Mannheim (Centralgüterbf., Industriehafen, Neckarau, Rheinau)	Ludwigshafen a. Rh.	Speyer	Mayau (seit 1901 auch) Karlsruhe Hafen)	Maximiliansau- Wörth	Stehl
1. Steinkohlen.						
1897	1 095 936	90 079	1 327	69 510	—	275
1898	1 191 818	105 722	882	83 895	—	467
1899	1 573 991	185 355	2 168	106 412	—	510
1900	2 033 092	264 282	4 970	118 473	—	2 323
1901	1 715 421	?	?	54 195) 33 258	—	12 006
2. Getreide.						
1897	624 166	223 779	670	19 800	—	—
1898	675 230	223 617	612	27 875	—	—
1899	500 344	193 608	—	24 614	—	—
1900	420 016	188 169	—	23 159	—	2 318
1901	460 447	?	?	12 327) 15 992	—	13 753
3. Petroleum.						
1897	109 304	—	—	—	—	—
1898	115 056	—	—	—	—	—
1899	100 258	3 596	—	—	—	—
1900	99 765	12 648	—	—	—	613
1901	94 907	?	—	—	—	723