

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 111. Sitzung (24.06.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Zu № 24a.

Beilage zum Protokoll der 111. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 24. Juni 1902.

Bericht

der

Budgetkommission der zweiten Kammer

über

**den Nachtrag zum Spezial-Budget der Eisenbahnbau-Verwaltung
für die Jahre 1902 und 1903.**

Hauptabtheilung VIII des Nachtrags zum Staatsvoranschlag, Seite 224—239.

Erstattet von dem Abgeordneten **W. Pfefferle.**

A. Badisches Bahnetz.

Titel I. Neue Bahnen.

§ 1. Bahn Rheinau—Brühl.

176 000 *M.*

Nach der Regierungsvorlage ist beabsichtigt, um der Gemeinde Brühl und den dort ansässigen größeren Ziegeleien die nöthige Verbindung mit der Hauptbahn zu verschaffen, von Rheinau eine für den Personen- und Güterverkehr eingerichtete normalspurige Bahn nach Brühl zu bauen. Die Länge der Bahn beträgt 2,77 Kilometer; die Kosten sind ausschließlich des Werthes des von Seite der Gemeinde Brühl unentgeltlich zu stellenden Geländes auf 176 000 *M.* veranschlagt.

Zu dieser Nachtragsanforderung sind dem hohen Hause 3 Petitionen zugegangen:

1. Eine Vorstellung der „Rheinau“, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, vom 9. Mai d. J. mit der Bitte, diese Angelegenheit vertagen zu wollen. Diese Gesellschaft, die Erbauerin des Rheinau-Hafens begründet ihr Gesuch damit, daß sie, nachdem sie zu ihren Unternehmungen bereits den Betrag von 12½ Millionen aufgewendet und nahezu ein Fünftel der Gesamtgemarkungsfläche von Brühl erworben habe (123,689 Hektare), ihren Geländebeitz zu dessen Erschließung für die Industrie durch auf eigene Rechnung zu erstellende Bahnanlagen mit der Staatsbahn in Verbindung zu setzen beabsichtige und es nicht für ausgeschlossen halte, daß die regierungsseitig geplante Bahn Rheinau—Brühl mit den von

der Gesellschaft projectirten Anlagen kollidiren könnte. Zugleich weist die Petentin darauf hin, daß durch die auf ihre Kosten geschaffenen und noch zu erstellenden Anlagen der Staatsbahn Gütermengen und dadurch Einnahmen von ganz anderer Bedeutung zugeführt würden, als durch die auf Staatskosten zu erbauende Bahn Brühl—Rheinau.

2. Eine Petition des Gemeinderaths Brühl vom 13. Mai d. J. mit der Bitte, die hohe Kammer möge dessen Gesuch eingehend prüfen und die Ausführung der Bahnanlage Rheinau-Brühl beschließen. In der Petition wird ausgeführt, daß in Brühl durch Ziegeleien und andere industrielle Unternehmungen mindestens 3 bis 4 Millionen Mark festgelegt seien, und daß das Gemeindewohl von diesen Industriezweigen abhängt; eine Bahn, welche die Rheingefellschaft erstellen würde, hätte für die Gemeinde Brühl den Werth nicht, wie ein direkter Anschluß an die Hauptbahn, und wäre jede Verzögerung hier von den denkbar schwersten Folgen. Die Gemeinde Brühl habe schon seit Jahren mit der Rheingefellschaft wegen eines Bahnanschlusses vergeblich verhandelt, und jetzt wolle die Rheingefellschaft die Gemeinde Brühl wieder vertrösten und die Befriedigung ihres dringenden Verkehrsbedürfnisses wieder zu Fall bringen. Die Gemeinde habe sich erboten, für den Ankauf des Geländes zu dem Bahnanschluß besorgt zu sein, und könne dieser Bahnanschluß so bewerkstelligt werden, daß die Rheingefellschaft durchaus nicht geschädigt werde. Die Fabrikgefellschaft „Rhenania“ in Rheinau, welche an dem Unternehmen „Rheinau“ G. m. b. H. auch mit einigen Millionen theilhaftig sei, würde sicher keine Einwendung erheben, falls solche gehört würde. Die geplante Bahnanlage sei nutzbringend, auch für den Staat.

3. Ein Gesuch des Bürgervereins Rohrhof (Zillialort der Gemeinde Brühl) vom 15. Mai d. J. mit der Bitte, vor einer etwaigen Entscheidung in der Sache eine eingehende Prüfung der Verhältnisse anzuordnen und die Bahnlinie eventl. über Rohrhof in Ausführung zu bringen. Der Petition ist eine Karte angeschlossen, auf welcher die von den Petenten angeregte Bahnlinie eingezeichnet ist. Die Petition führt aus, daß die regierungsseitig geplante Strecke ausschließlich einigen Backsteinfabrikanten in Brühl für den Gütertransport zu gut kommen würde, für die in den Fabriken beschäftigten Arbeiter aber zwecklos wäre, da diese meist in Rheinau und weiter abwärts in Arbeit ständen. Diese Linienführung läge daher keinesfalls im Interesse der Gesamtheit und eine Rentabilität wäre deshalb von vornherein ausgeschlossen. Nach Ansicht der Petenten wäre von allgemeinem Interesse und von jedenfalls besserem Ertragniß eine Bahn, die dem Industriegelände der Gefellschaft Rheinau entlang über Rohrhof nach Brühl und eventl. bis Keisch und Hochenheim geführt würde. Hier läme in erster Reihe in Betracht, daß nicht nur eine, sondern drei Backsteinfabriken in Brühl direkten, die übrigen drei durch Seitengleise Anschluß fänden, daß die auf dem ausgedehnten Industriegelände der Gefellschaft Rheinau sich ansiedelnden Fabriken die Bahn frequentiren könnten und daß für eine sehr stattliche Anzahl (ca. 200) Arbeiter aus den Orten Rohrhof, Brühl und eventl. Keisch eine erwünschte Fahrgelegenheit nach ihrem Beschäftigungsort Rheinau geschaffen würde. Die Station Rheinau wäre für das reisende Publikum der genannten abgelegenen Orte leichter zugänglich. Die Frequenz dieser Linie würde nach Ansicht der Petenten angesichts der neuen großartigen Hafenanlagen der Gefellschaft Rheinau in naher Zeit erheblich zunehmen, weil die abgelegenen Orte sich bevölkern und mehr Arbeiter abgeben könnten. Schließlich weist die Petition noch darauf hin, daß dem abgetrennt liegenden Gemeintheil Rohrhof in Folge seiner Zuthellung zu Brühl bedeutende Leistungen auferlegt würden und er daher berechtigt sein dürfte, an einer Verkehrseinrichtung, wie die in Rede stehende, auch gleichen Antheil zu besitzen, wie die übrige Gemeinde, zumal dieser Ort wegen seiner Lage beim Industriegebiet auch Aussicht auf Entwicklung habe.

Auf die Namens der Budgetkommission erfolgte Uebergabe dieser drei Petitionen an die Großh. Regierung ist zu Händen des Vorsitzenden der Kommission die nachfolgende Rückäußerung eingelaufen:

„Euer Hochwohlgeboren beehren wir uns die mitgetheilten Petitionen des Bürgervereins Rohrhof, der Gefellschaft „Rheinau“ in Rheinau und des Gemeinderaths in Brühl in Betreff der Erbauung einer Bahn von Rheinau nach Brühl im Anschluß zurückzusenden und dazu zu bemerken: Von den 3 eingekommenen Petitionen wünschen 2, die des Bürgervereins Rohrhof und die

der Gesellschaft Rheinau, eine weitere Prüfung der Angelegenheit und zwar die erstere nach der Richtung, ob nicht die Bahn über Kohrhof geführt werden könnte, und die zweite, um festzustellen, ob die projektirte Bahn mit den von dieser Gesellschaft projektirten Anlagen nicht kollidirt, und bitten beide um Vertagung der Entschliebung über die Herstellung der Bahn bis nach Abschluß der Prüfungen. Die 3. Petition, die von dem Gemeinderath in Brühl ausgeht, wendet sich gegen eine Vertagung und bittet um baldige Ausführung der Bahn nach der Vorlage der Regierung.

Zur Beurtheilung der von dem Bürgerverein Kohrhof angeregten Frage bedarf es keiner eingehenden Untersuchungen, ein einfacher Blick auf die Karte zeigt schon, daß eine Führung der Bahn nach Brühl über Kohrhof den Nachtheil hätte, daß die Bahn dann nicht an die Hauptbahn, sondern an die Gleise der Rheingeseilschaft anschließen würde. Eine solche Linienführung wäre wohl im Interesse der letzteren Gesellschaft gelegen; den wenigen Einwohnern von Kohrhof würde sie aber kaum Nutzen bringen und für die Gemeinde Brühl sowie die dort ansässige Industrie wäre sie von unmittelbarem Nachtheil. Denn die Verbindung mit der Hauptbahn, welche dieselben wünschen, würde dann nur auf dem Umweg über die Gleise der Rheingeseilschaft und dazu auch noch auf erheblich längerem Wege erreicht werden, als wenn die direkte Bahnverbindung Rheinau—Brühl nach dem der Regierungsvorlage zu Grunde liegenden Projekte zur Ausführung kommt. Die Eingangs erwähnte Petition des Gemeinderathes in Brühl unterstützt diese Annahme, indem darin um die Beibehaltung des Projektes für die Ausführung gebeten wird.“

Die Budgetkommission hat die Regierungsvorlage und die hiezu eingelaufenen Petitionen einer eingehenden Berathung unterzogen und kam schließlich zu der Ansicht, daß mit der Genehmigung des Regierungsprojektes die Befriedigung des lokalen Verkehrsbedürfnisses der Gemeinde Brühl und der dort niedergelassenen beachtungswerthen Industrie gewahrt wird, ohne daß dadurch der übrigen Petenten Interessen, soweit solche Anspruch auf Berücksichtigung erheben können, geschädigt werden. Eine Verzögerung dieser Eisenbahnbaufrage durch vorläufige Vertagung dieser Sache zur Vornahme weiterer Prüfung erschien Ihrer Kommission unter diesem Gesichtspunkt als unbegründet, und dies umsomehr, als die Gemeinde Brühl mit ihrer Petition die Bedürfnisfrage der geplanten Bahnanlage zur Genüge nachgewiesen hat.

Was zunächst das Begehren der Gesellschaft „Rheinau“ anbelangt, so erachtet die Kommission ein Eingehen auf deren Bitte deshalb nicht für angezeigt, weil die Interessen dieser Gesellschaft durch die geplante Bahnverbindung in keiner Weise gekreuzt werden. Die Linienführung des Regierungsprojektes kann so gelegt werden, daß dadurch das Gelände dieser Gesellschaft nicht oder nur wenig berührt wird, und es ist dieselbe bei ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wohl im Stande, wie bisher die Bahnanlage auf ihrem eignen Gebiet ganz nach ihrem Ermessen und Bedarf auszugestalten. Die Gemeinde Brühl aber und deren Interessenten legen nach der Petition den größten Werth auf einen möglichst direkten Anschluß an die Staatsbahn, was eben durch das Regierungsprojekt am besten erreicht wird.

Aber auch dem Wunsche des Bürgervereins Kohrhof kann nach Ansicht der Budgetkommission nicht entsprochen werden, da die von diesem Vereine in seiner Petition dargelegten Gründe doch nicht so schwerwiegend sind, daß von der gewünschten eingehenden Prüfung des von ihm empfohlenen Bahnprojektes von Rheinau über Kohrhof nach Brühl und eventuell bis Ketsch und Hockenheim, welche einer Verschiebung der Sache auf einen späteren Landtag gleichläme, ein Aufgeben des jetzigen Regierungsprojektes zu erwarten wäre. Ein solches Aufgeben wäre überdies nach Ansicht Ihrer Kommission deshalb, weil es sich bei der Ausführung des derzeitigen Projektes nur um die Befriedigung eines lokalen Verkehrsbedürfnisses der Gemeinde Brühl handelt, dem mit der Genehmigung desselben auf dem einfachsten und billigsten Wege abgeholfen werden kann, und eine weitere Verzögerung der Sache nach der Ausführung des Gemeinderathes Brühl für die Interessen dieser Gemeinde eine wesentliche Schädigung bedeuten würde, recht bedauerlich. Gegenüber den von diesen Petenten vorgebrachten Gründen für ihr Projekt ist weiter darauf hinzuweisen, daß, wenn die Backsteinfabriken in Brühl auch bei der Ausführung des Regierungsprojektes nicht alle direkt an die Bahnlinie zu liegen kommen, solche doch durch Anschlußgleise in

Schienenneze verbunden werden können. Was sodann die auf dem Rheinaugebiet angelegten Fabriken anbelangt, so werden solche allerdings aus der nunmehr geplanten Bahnverbindung keinen Vortheil ziehen; dieselben sind aber durch die Bahnanlagen der Rheinaugesellschaft mit dem allgemeinen Schienennetz verbunden oder können wenigstens auf jenem Wege damit verbunden werden, was aus der Petition der Rheinaugesellschaft hervorgeht. Des Weiteren kann zugegeben werden, daß es an und für sich wünschenswerth ist, wenn für die Arbeiter aus den fraglichen Gemeinden eine Bahnverbindung mit ihrem Arbeitsplatz geschaffen werden kann. Allein einmal ist die Entfernung des Ortes Rohrhof vom Rheinaugebiet keine besonders große, und wohl die Zahl der Arbeiter aus der kleinen Filialgemeinde Rohrhof keine so namhafte, daß deren Anzahl für die Alimentirung einer Bahn erheblich ins Gewicht fallen könnte; sodann wird den Arbeitern aus der Gemeinde Brühl und eventuell auch aus Reisch mit der Erstellung der geplanten Bahn immerhin eine nähere Bahnverbindung nach dem Rheinauhafengebiet geboten, was selbstredend zugleich für die Gesamtbevölkerung dieser Gemeinden eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs mit der Station Rheinau bedeutet. Was ferner die in dieser Petition ausgesprochene Anzweiflung der Rentabilität der geplanten Bahnstrecke anbelangt, so darf auf den verhältnißmäßig geringen Kostenaufwand der Anlage selbst sowie auf die namhafte Industrie der Gemeinde Brühl, die eine genügende Frequentirung der Bahn erwarten und eine Schadloshaltung der Eisenbahnkasse vermuthen läßt, hingewiesen werden, wie auch, was die Kommission ausdrücklich hervorheben will, in der Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse der fraglichen Gemeinde ein genügender Ersatz für einen allensfallsigen, übrigens kaum zu erwartenden Betriebsausfall der Staatseisenbahn gefunden werden dürfte. Aus allen diesen Erwägungen kam die Budgetkommission zu der Ansicht, daß der von der Großh. Regierung vorgeschlagenen Bahnverbindung Rheinau-Brühl eine genügende Begründung zur Seite steht.

Der Antrag der Kommission geht demnach dahin:

- a. die Budgetanforderung der Großh. Regierung zu genehmigen;
- b. die eingelaufenen Petitionen damit für erledigt zu erklären.

§ 1a. Zuschuß zur Geländeerwerbung für die Höllenthalbahn.

94 000 M.

Nachdem bereits im diesmaligen Hauptbudget der Eisenbahnbauverwaltung ein Zuschußposten von 190 000 M. zu dem von den betreffenden Gemeinden und übrigen Interessenten anzukaufenden Gelände für diese Bahn angefordert und inzwischen vom hohen Hause auch genehmigt wurde, erfolgt nun auf Grund der neuesten Nachweisung des geschäftsführenden Ausschusses, nach welcher der Gesamtaufwand für die Geländeerwerbung, soweit sich jetzt übersehen läßt, auf beiläufig 604 000 M., statt 510 000 M., wie im Hauptbudget angegeben ist, ansteigen wird, eine weitere Anforderung von 94 000 M. Der Mehraufwand sei, sagt die Regierungsbegründung, veranlaßt durch größeren Geländebedarf, erhöhte Entschädigungen, die nicht hätten vorausgesehen werden können, und verschiedene sonstige Leistungen, wie z. B. Schutz zahlreicher Gebäude mit Schindelbedachung gegen Feuersgefahr. Diese Kosten seien theilweise eigentliche Bahnherstellungskosten, und könnten die Gemeinden dazu aus dem im Hauptbudget dargelegten Grunde nicht herangezogen werden.

Der ursprüngliche Voranschlag des Geländeerwerbs betrug 438 000 M., wovon die Gemeinden mit der Fürstlich-Fürstenbergischen Standesherrschaft den Betrag von 320 000 M. aufgebracht haben.

Die gesammten Mehrkosten für diesen Geländeerwerb, welche die Eisenbahnbauverwaltung nebst dem ursprünglichen Fehlbetrag von 118 000 M. auf ihre Rechnung übernehmen will, belaufen sich darnach auf 166 000 M., so daß die beiden Anforderungen im diesmaligen Bauetat zusammen 284 000 M. betragen.

Die Budgetkommission hält, im Einklang mit ihrer Stellung zu der Zuschußanforderung im Hauptbudget, auch diese Nachtragsanforderung auf Grund der Regierungserläuterung für gerechtfertigt und stellt demnach an das hohe Haus den Antrag, diese Nachforderung zu genehmigen. Da aber aus der Bemerkung in der Budgeterläuterung, daß „soweit sich jetzt übersehen läßt“, der Gesamtaufwand für die Geländeerwerbung auf „beiläufig“ 604 000 M. ansteigen wird, geschlossen werden darf,

daß ein noch weiteres Anwachsen dieser Kosten erfolgen kann, so möchte die Budgetkommission ihrerseits darauf hinweisen, daß angesichts der nunmehrigen sehr namhaften Zuschüsse der Eisenbahnbauverwaltung zum Geländeerwerb und der Voraussetzung des Gesetzes vom 18. Februar 1896, nach welchem die beteiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten das erforderliche Gelände der Staatsbahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen haben, erwartet werden darf, daß etwa jetzt noch entstehende Mehrkosten für diesen Geländeerwerb, die nunmehr einen namhaften Betrag kaum mehr darstellen dürften, von den gesetzlich verpflichteten Interessenten getragen werden.

§ 2. Bahn Waldkirch—Elzach.

445 000 M.

Mit dieser Nachtragsanforderung stellen sich die auf 2 000 000 M. veranschlagten Baukosten dieser Bahnlinie namhaft höher, als ursprünglich angenommen war. Nach den Regierungserläuterungen setzt sich der jetzige Nachtrag aus einem Mehrkostenaufwand von 106 000 M. für das Gelände, von 25 000 M. für Zufahrtsstraßen in Oberwinden und Elzach, von 9 000 M. für durch die Expropriationskommission angeordnete weitere Durchlässe und Dohlen, von 37 000 M. für durch die Wasser- und Straßenbauverwaltung veranlaßte Brücken- und Uferpflasterungen, von 60 000 M. für Mehrkosten der Quellsassungen, für die Wasserversorgung und nachträgliche Errichtung eines Lokomotivschuppens mit Uebernachtslokal in Elzach, von 190 700 M. für außergewöhnliche Preissteigerungen der Oberbaumaterialien wie der Arbeitsleistungen und 17 800 M. für Nacharbeiten für Wiederherstellung und Befestigung der in Folge des ungünstigen Winters eingerutschten Einschnittsböschungen zusammen.

Die Budgetkommission hat gegen die Begründung dieser Nachtragsanforderung keine Einwendungen zu erheben und ist insbesondere, entsprechend ihrer wiederholt dargelegten Anschauung wegen des Bezugs der betreffenden Gemeinden zu Beitragsleistungen für Bahnunternehmungen, damit einverstanden, daß die nachträglichen Mehrkosten für den Geländeerwerb, der nach der Regierungserläuterung bei dem ursprünglichen Projekt, auf Grund dessen die Gemeinden freie Geländestellung zugesichert hatten, in dem Umfange nicht angenommen worden sei, auf Rechnung der Eisenbahnbaukasse übernommen werden.

Antrag: Genehmigung.

Titel III. Stationen.

§ 3. Mannheim, Bau einer Wersthalle am Ostufer des Mühlauhafens.

281 300 M.

Die Kommission verweist auf die Regierungsbegründung, gegen welche sie keine Erinnerung zu machen hat.

Antrag: Genehmigung.

§ 4. Mannheim, Zentral-Güterbahnhof. Erstellung einer Stützmauer, eines Gleises und Krähens beim Harzlager.

51 000 M.

§ 5. Mannheim, Errichtung eines Fußgängersteiges an der verlängerten Jungbuschstraße, Nacharbeiten.

2 000 M.

§ 6. Rheinau, Gleiserweiterung, I. Rate.

50 000 M.

Antrag: Genehmigung dieser 3 Positionen.

§ 6a. Heidelberg, Neubau eines Bahnhofes, I. Rate.

1 500 000 *M.*

Die Großh. Regierung hat in den Erläuterungen zum Budgetnachtrag eine ausführliche Darlegung über diese Budgetanforderung gegeben, auf die im Allgemeinen verwiesen wird. Zur Vervollständigung des Bildes dieses namhaften Bauunternehmens sollen jedoch für die Leser dieses Berichtes die Hauptpunkte dieser Begründung auch hier Platz finden. Der jetzige Personenbahnhof sei an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt; die Bahnsteig- und Gleisanlagen seien beschränkt und für den jetzigen Verkehr kaum ausreichend, weshalb häufig Störungen in der rechtzeitigen Abwicklung des Betriebs erwüchsen. Der größte Nachtheil des jetzigen Bahnhofes für die Betriebsführung bestehe in seiner Eigenschaft als Kopfstation. Es ergäben sich hieraus Verzögerungen in der Abfertigung der Züge und Betriebschwierigkeiten mancherlei Art, die bei Durchgangsbahnhöfen vermieden würden.

Ein weiterer Mißstand der derzeitigen Anlage seien die Uebergänge in Schienenhöhe innerhalb des Stadtgebietes, von welchen insbesondere der Römerwegübergang und der Rohrbacherübergang besonders lästig und störend und ständige Gefahrenpunkte für den Eisenbahn- und Straßenverkehr seien. Der Verkehr auf diesen Uebergängen sei in Folge des Wachstums der Stadt in ständiger Zunahme begriffen und eine Beseitigung der hieraus entstehenden Gefahren und Verkehrshindernisse nur mit einem vollständigen Um- oder Neubau des Bahnhofes möglich. Die diesbezüglichen eingehenden Untersuchungen der Eisenbahnbauverwaltung hätten zu dem Resultat geführt, daß nur durch eine Verlegung des Bahnhofes und Ausbildung desselben als Durchgangsbahnhof für die Hauptverkehrsrichtungen Karlsruhe—Frankfurt und Mannheim—Würzburg eine befriedigende Lösung gefunden werden könne.

Der neuprojektierte Personenbahnhof komme in die Nähe des jetzigen Güterbahnhofes, etwa 1050 Meter vom alten Bahnhof entfernt, zu liegen und sei als Tiefbahnhof, d. h. ins Terrain eingeschnittener Bahnhof gedacht, welcher von Bahnsteigbrücken aus mittelst Treppenabgängen zugänglich sei. Dergleichen seien die neuen Einmündungsgleise in den neuen Bahnhof vom Karlsthor, von Kirchheim und Friedrichsfeld her tief liegend, so daß sämtliche städtische Straßen, die geschnitten werden, auf Brücken darüber hinweggeführt werden können.

Der Güter- und der Rangirbahnhof kämen hinter den neuen Personenbahnhof, ungefähr auf die jetzige Geländehöhe, zu liegen und seien von der Stadt aus auf über die Personengleise führenden Brücken zugänglich. Die Betriebswerkstätte müsse ebenfalls verlegt und neu hergestellt werden und reihe sich den vorstehenden Anlagen an.

Die Obenwaldbahn müsse vom Karlsthor ab verlegt und in einem etwa 2400 Meter langen Tunnel unter dem Schloßberg und Gaisberg hindurchgeführt werden. Die Tunnelausmündung käme in die Nähe des Friedhofs zu liegen. Die anderen Bahnverlegungen hätten kürzere Ausdehnung und zwar erstreckten sich dieselben in der Richtung gegen Karlsruhe bis Kirchheim, gegen Mannheim bis Wieblingen und gegen Schwetzingen bis Eppelheim.

Die Anlagen würden in der Ausführung auf die für den gegenwärtigen Verkehr nötigen Bauten beschränkt, dagegen aber so ausgeführt werden, daß sie leicht erweitert werden könnten, wenn das hiefür nötige Gelände, wie geplant sei, gleich mit erworben würde.

Eine einigermaßen verlässige Berechnung über die Kosten dieser neuen Anlage habe noch nicht gefertigt werden können, weil die hiezu nötigen genaueren Vorarbeiten noch fehlten. Man dürfe aber nach ganz annähernden Schätzungen wohl annehmen, daß diese Kosten etwa 20 Millionen Mark betragen würden, an welchen dann der Werth des freiwerdenden Geländes des alten Bahnhofes und der Erlös aus Abbruchmaterialien desselben noch abgingen. Die Kosten für den Neubau der Betriebswerkstätte, die mit etwa 2 Millionen Mark besonders zu behandeln seien, wären in dieser Berechnung nicht mit enthalten.

Für die Geländeerwerbungen und zwar zunächst zur Deckung der dafür von der Großh. Domänenverwaltung schon vorzuschüsslich verausgabten Kosten im Betrage von rund 1 400 000 *M.* kämen als I. Rate 1 500 000 *M.* in Anforderung.

Angeichts dieses bedeutenden und mit sehr großen Opfern der Eisenbahnbaukasse verkündeten neuen Bauprojektes hat die Budgetkommission eine mündliche Erörterung dieser Baufrage mit der Großh. Regierung für geboten erachtet. Die Verathung hat stattgefunden und ist aus den gepflogenen Verhandlungen das Nachfolgende hervorzuheben:

Zunächst wurden von der Großh. Regierung die derzeitigen mißlichen Bahnhofsverhältnisse in Heidelberg eingehend geschildert. Auf der Station Heidelberg verkehrten täglich außerordentlich viele Züge, beiläufig 350, wobei die Einfahrt und Ausfahrt der Züge in die Kopfstation doppelt gerechnet sei. Hievon entfielen etwa 60 Züge auf die Durchgangslinie, die Odenwaldbahn, und etwa 290 Züge auf die in den Kopfbahnhof einmündenden Linien. Daraus sei zu ersehen, daß stündlich sehr viele Züge auf dieser Station verkehrten; doch vertheile sich das keineswegs ganz gleichmäßig, vielmehr träfen zeitweise ganze Verkehrsgruppen zusammen, deren Züge dann ganz direkt hintereinander kursirten. Eine einzige Verspätung übertrage sich aber in diesem Fall gleich auf die ganze Zuggruppe. Die Anlage des jetzigen Kopfbahnhofs bedinge, daß sich viele Gleise auf der westlichen Seite des Bahnhofs kreuzen; das sei aber gerade für den Personenverkehr sehr hemmend, und führe leicht zu Betriebsstörungen.

Aber auch für das Manövergeschäft seien diese Kreuzungen sehr mißlich und sei besonders zu beachten daß wegen der Kopfstation das Umstellen von Wagen einen sehr namhaften Umfang erreiche. Eine kleine Störung an einer Maschine sperre hier gleich den ganzen Bahnhofsbetrieb. Auch die Zahl und Länge der Bahnsteige sei viel zu knapp und eine vollkommene Sicherheit des Betriebs in Folge dessen nicht gewahrt. Durch diese Verhältnisse entstehe aber bei der Kürze der Aufenthaltszeit leicht Verspätung der Züge, was zu großen Unannehmlichkeiten mit den Nachbarverwaltungen führe; längere Aufenthalte auf der Station Heidelberg für die Durchgangszüge zu erreichen sei aber deßhalb unthunlich, weil die Konkurrenz mit den übertheinischen Bahnen eine möglichste Kürzung der Fahrzeit dieser Züge bedinge.

Bei der derzeitigen Anlage seien schon kleine Fehler geeignet, gleich ernste Folgen hervorzurufen, so daß dieselbe auch nach dieser Richtung in Bezug auf die Betriebssicherheit keineswegs als eine vollständig befriedigende bezeichnet werden könne.

Es wurde sodann von Seiten der Großh. Regierung ausgeführt, daß, da der derzeitige Personenbahnhof mit seinen zahlreichen Uebergängen in Schienenhöhe sowohl für den Eisenbahnbetrieb, wie für die Stadt für die Dauer als unhaltbar erkannt sei, eine Aenderung der derzeitigen Verhältnisse von Seiten der Eisenbahnverwaltung reiflich erwogen worden sei. Es habe sich dabei ergeben, daß der besondere Umstand der völligen Umbauung des derzeitigen Bahnhofs eine Hochlegung desselben an seiner jetzigen Stelle ausschließe, da der hiefür gebotene Raum viel zu eng wäre und die derzeitige Führung der Odenwaldbahn überdem allzu große Schwierigkeiten biete. Das für die Hochlegung des jetzigen Bahnhofs nothwendige Provisorium wäre ohne einen provisorischen Tunnel für die Odenwaldbahn unausführbar und würde danach außerordentliche Kosten verursachen. Diese Umstände hätten die Verlegung des Bahnhofs an den nunmehr gewählten Platz von selbst ergeben. Mit dieser Verlegung des Heidelberger Bahnhofs sei die Möglichkeit geboten, nunmehr einen Durchgangsbahnhof für alle Hauptlinien zu erstellen, wodurch die meisten Mißstände der derzeitigen Bahnhofsanlage von vornherein beseitigt würden. Allerdings bedinge die Verlegung des Bahnhofs eine gleichzeitige Verlegung der Odenwaldbahn mit einer neuen Tunnelanlage; allein gerade diese Aenderung biete für die Verwaltung große Vortheile, da sich mit dem neuen Tunnel bessere Gefällsverhältnisse erzielen ließen, als sie der derzeitige Tunnel, der nach beiden Seiten hin starke Steigungen aufweise, habe. Damit ließe sich ein erhebliches Gegengefäll vermeiden, was für die Betriebssicherheit sehr wünschenswerth sei.

Bei der Wahl des Platzes für den neuen Bahnhof habe man zwar getrachtet, möglichst nahe der bisherigen Lage des Bahnhofs zu bleiben; allein die Durchführung eines Durchgangsbahnhofs habe doch nöthig gemacht, den Bahnhof etwa 1050 Meter gegen Westen hinauszurücken; die gewählte Lage sei vorweg für die neuen Stadttheile günstig; durch die Anlage von schönen und bequemen Zufahrtsstraßen über das alte Bahnhofgebiet könnten aber auch für die Altstadt befriedigende Verhältnisse geschaffen werden.

Mit der Stadtverwaltung hätte eine Verständigung über die Verlegung des Bahnhofs stattgefunden. Das Projekt hätte im Allgemeinen in Heidelberg Anklang gefunden und sei solches von den städtischen Kollegien angenommen worden.

Der neue Bahnhof solle als Tiefbahnhof angelegt werden und seien hiefür die Terrainverhältnisse insofern sehr günstig, als der gewählte Platz des neuen Bahnhofs auf einer kleinen Erhöhung liege, so daß die Entwässerung der tiefliegenden Bahnanlage nach beiden Seiten hin leicht erfolgen könnte; das Niveau der niederliegenden Bahnhofstheile läme noch 2 Meter über den höchsten Stand des Neckars zu liegen. Andererseits müßten die städtischen Straßen, welche mittelst Brücken über das Bahnhofsgelände zu führen seien und zur Zeit noch nicht umbaut seien, nur etwa 80 bis 90 Centimeter über die derzeitige Geländehöhe gehoben werden, so daß nach dieser Richtung hin keinerlei Schwierigkeiten entstünden.

Das Bahnhofsaufnahmegebäude sei in Geländehöhe gedacht, von welchem aus sodann der Verkehr zu den Zügen mittelst Bahnsteigbrücken und Treppen hinabgeleitet werde. Eine ähnliche Anlage eines tiefliegenden Bahnhofs werde bereits in Hamburg erstellt; auch auf dem neuen Bundesbahnhof in Basel werde theilweise ein ähnliches System in Anwendung gebracht. Der Güterbahnhof und der hinter demselben zu errichtende Rangirbahnhof würden in der Geländehöhe erstellt und der Güterbahnhof mit der Stadt durch über die Personenbahnhofsanlage hinübergeführte Brücken verbunden werden. Alle Linien würden sich nicht in Schienenhöhe kreuzen, sondern durch Ueberführungen übereinander hinweggeleitet werden, was für die Betriebssicherheit und die Betriebsabwicklung von größtem Vortheil wäre.

Bezüglich der Kostenfrage wurde von Seiten der Großh. Regierung noch hervorgehoben, daß, da die nothwendigen Grundlagen für einen genauen Voranschlag, die detaillirten Planausarbeitungen, noch fehlen, nur eine approximative Schätzung der Baukosten zur Zeit möglich sei, welche einen Betrag von etwa 20 Millionen Mark für den Personen-, Güter- und Rangirbahnhof nebst dem Gelände für die zukünftige Erweiterung ergeben habe; hiervon ginge aber noch der Werth des Geländes des alten Bahnhofs, der sich jedoch zur Zeit noch nicht feststellen lasse, und der Werth des Abbruchmaterials der alten Anlage ab.

Die Budgetkommission hat auf Grund dieser mündlichen Darlegungen der Großh. Regierung und der gegebenen Budgeterläuterungen diese Bauangelegenheit einer sorgfältigen Beratung unterzogen und kam hierbei zu dem nachfolgenden Ergebnis.

Was zuvörderst die Bedürfnisfrage der Aenderung der derzeitigen Bahnhofsverhältnisse in Heidelberg anbelangt, so ist die Kommission mit der Großh. Regierung darüber vollständig einig, daß die bestehenden Verhältnisse dieses Personenbahnhofs für die Dauer angesichts des immer mehr sich steigenden Verkehrs nicht mehr aufrecht erhalten werden können und eine baldige Abänderung derselben im allgemeinen Interesse des Verkehrs geboten erscheint. Insbesondere haben die mündlichen Ausführungen der technischen Sachverständigen der Großh. Regierung zur Genüge gezeigt, unter welchen schwierigen Verhältnissen zur Zeit die Betriebsverwaltung den außerordentlich namhaften Zugverkehr auf dieser Station durchführen muß. Die Umwandlung des derzeitigen Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof für sämtliche Hauptlinien erscheint auch der Kommission als der günstigste Weg zur Abstellung der derzeit vorhandenen Mißstände. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, kommt daher auch die Budgetkommission zu der Ansicht, daß eine Beseitigung der anerkannten Mißstände der jetzigen Anlage durch eine Hochlegung des alten Bahnhofs an seiner jetzigen Stelle keinesfalls erreicht würde. Dazu tritt aber noch der weitere, besonders auch finanziell schwer wiegende Umstand, daß diese Hochlegung nach den von dem Vertreter der Großh. Regierung geschilderten Verhältnissen einen Kostenaufwand für ein Provisorium erfordern würde, der zu der betriebstechnischen Leistungsfähigkeit des hochgelegten Bahnhofs in keinem günstigen Verhältnisse stehen würde. Andererseits wird aber mit der Verlegung des Bahnhofs an die geplante Stelle nicht nur die Ausführung eines Durchgangsbahnhofs mit allen seinen betriebstechnischen Vorzügen ermöglicht, sondern auch nach Mittheilung der technischen Sachverständigen eine für den Betriebsdienst günstigere Anlage des Odenwaldbahntunnels erreicht, was ebenfalls als wünschenswerth bezeichnet werden darf. Die unter Auflegung eines generellen Projektes von Seiten der technischen Mitglieder der Großh. Generaldirektion gegebenen Erläuterungen über die Bauausführung selbst

haben der Kommission die Ueberzeugung gebracht, daß die geplante Anlage eines Tiefbahnhofes sowohl für die Betriebsverwaltung selbst wie für die Entwicklungsfähigkeit der Stadt als eine günstige bezeichnet werden darf und an der geplanten Stelle in Hinsicht auf die Terrainverhältnisse wohl ausführbar erscheint. Die Anordnung der einzelnen Bahnhofsanlagen selbst macht den Eindruck eines zweckmäßigen und für den Betriebsdienst vollkommenen Bauprojektes.

Die Kommission hat gerne davon Kenntniß genommen, daß schon anderwärts ähnliche Anlagen nach diesem System ausgeführt werden. Wohl ist nach Ansicht Ihrer Kommission auch hier durch die Hinausschiebung des Personenbahnhofes von der Altstadt weg, um etwa 1050 Meter, gewisse Verschiebungen von Werthverhältnissen, wie solche eben jede Veränderung in den bestehenden Verkehrsverhältnissen in größerem oder geringerem Maaße mit sich bringt, anzunehmen; doch darf wohl erwartet werden, daß solche, die gegenüber den allgemeinen Interessen zurückstehen müssen, nicht in großem Umfange eintreten werden, und daß die Anlage von zweckdienlichen Verbindungsstraßen sowie guter und billiger elektrischer Straßenbahnverbindungen zum Ausgleich dieser Verhältnisse wesentlich beitragen wird.

Die Zustimmung zu der geplanten Verlegung des Bahnhofes wird der Volksvertretung auch durch den Umstand erleichtert, daß die gesetzliche Vertretung der Stadt Heidelberg dem vorge schlagenen Verlegungsprojekte ihre Zustimmung erteilt und trotz der nicht unwesentlichen Entfernung des Bahnhofes von der Altstadt die großen Vortheile des neuen Projektes für die Entwicklung der Gesamtstadt in richtiger Würdigung aller einschlagenden Verhältnisse wohl erkannt hat.

Die Mittheilung der Großh. Regierung, daß die Anlagen nach dem jetzigen Verkehrsbedürfniß vorge sehen seien und ausgeführt werden sollten, daß aber das erforderliche Gelände für eine später etwa nöthig fallende Erweiterung jetzt schon miterworben werden solle, entspricht den von der Budgetkommission bei verschiedenen Anforderungen schon ausgesprochenen Grundsätzen und ist als eine zweckmäßige Maßregel zu begrüßen.

Was die Zeit der Ausführung anbelangt, so hat die Großh. Regierung in ihrer mündlichen Darlegung als Bauzeit mindestens sechs Jahre, vom Beginn der Bauarbeiten ab, bezeichnet, was hier noch besonders betont werden soll.

Die geschäftliche Behandlung des von einer Seite in der Kommission geäußerten Wunsches, daß mit Rücksicht auf die erheblichen Veränderungen und Verschiebungen, welche die neue Anlage für die Stadt im Gefolge haben werde und von denen jetzt noch nicht gesagt werden könne, ob sie leicht zu überwinden seien, das seiner Zeit frei werdende Gelände der alten Bahnhofanlage der Stadtgemeinde zu einem mäßigen Preise überlassen werden möge, muß späteren Landtagen vorbehalten bleiben. Uebrigens hat die Budgetkommission schon wiederholt ihr Einverständnis damit ausgesprochen, daß berechtigte Wünsche der Gemeinden auf diesem Gebiete einer wohlwollenden Prüfung unterzogen werden sollen.

Was schließlich den Kostenpunkt angeht, so hat die Budgetkommission die finanzielle Tragweite dieser Anforderung der Bauverwaltung keineswegs unterschätzt und ist sich wohlbewußt, daß mit der Genehmigung dieses neuen Projektes sich für den Eisenbahnetat eine neue Belastung ergeben wird. Allein es darf bei der Beurtheilung dieser Frage doch nicht übersehen werden, daß einmal die Erreichung einer möglichststen Betriebssicherheit unserer großen Bahnhofsanlagen mit ihrem außerordentlich großen Verkehr im allgemeinen Interesse gelegen ist und im Vordergrund der Erwägungen steht, und daß die derzeitige Einrichtung der Bahnhofsanlagen in Heidelberg mit ihren großen Betriebserschwernissen doch auch mancherlei Aufwendungen im Gefolge haben dürfte, die später wegfallen werden. Auch ist diese Bahnhofsanlage schon in dem im Bericht der Budgetkommission zum Hauptbudget behandelten provisorischen Bauprogramm der Großh. Regierung enthalten, so daß die Kommission auf ihre in jenem Bericht zu diesem Bauprogramm dargelegten Ansichten verweisen kann. Daß die Großh. Regierung nach ihren Mittheilungen im jetzigen Stadium der Sache, in dem

ihr detaillirte Pläne und Kostenanschläge noch nicht zur Verfügung stehen, einen genauen Kostenanschlag noch nicht geben kann, ist einleuchtend; doch hegt die Budgetkommission die Erwartung, daß der seinerzeitige definitive Kostenvoranschlag sich über die Grenze des approximativen Kostenvoranschlags nicht namhaft hinausbewegen wird. Auch ist der Vorbehalt selbstverständlich, daß dem späteren Landtag die detaillirten Pläne und Voranschläge zur Genehmigung unterbreitet werden.

In Erwägung aller dieser Verhältnisse kommt die Budgetkommission zu dem

Antrag:

Das hohe Haus wolle die angeforderte Ratensumme von 1 500 000 *M.* genehmigen und damit seine Zustimmung zur Verlegung des Bahnhofes Heidelberg aussprechen.

§ 7. Neckarbischofsheim, Anschlußbahnhof nach der Höffenharter Nebenbahn.

63 000 *M.*

Die in der Regierungsbegründung in detaillirter Weise dargestellte Nachtragsanforderung ist durch die Bestimmung des § 7 der Konzession vom 12. Oktober 1901 bedingt, nach welcher dem Unternehmer der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Höffenhart die unentgeltliche Mitbenützung der Anlagen der vorhandenen oder noch herzustellenden Anlagen der Staatsbahn auf der Anschlußstation Neckarbischofsheim auf Grund des Artikels 6 des Gesetzes vom 4. Juli 1900 zugesichert ist.

Antrag: Genehmigung.

§ 8. Kirchheim b. H., Straßenüberführung.

270 000 *M.*

Diese Anforderung entspricht der im Bericht der Budgetkommission zum Hauptbudget der Eisenbahnbauverwaltung zu § 30 niedergelegten Mittheilung der Großh. Regierung.

Antrag: Genehmigung.

§ 9. Bruchsal, Bahnhofumbau, Nachforderung.

93 000 *M.*

§ 10. Bruchsal, Ueberführung der Büchener Straße, Nachforderung.

52 000 *M.*

§ 11. Bruchsal, Ueberführung und Verlegung der Untergrombacherstraße.

137 000 *M.*

Antrag: Genehmigung dieser 3 Anforderungen.

§ 12. Wilferdingen, Gleiserweiterung, I. Rate.

180 000 *M.*

Die auf den Gesamtbetrag von 305 000 *M.* veranschlagten Erweiterungsarbeiten entsprechen einer schon auf früheren Landtagen aus der Mitte des hohen Hauses gemachten Anregung.

Antrag: Genehmigung der Ratenanforderung.

§ 13. Mühlacker, Bau eines neuen Maschinenhauses nebst Aufenthalts- und Uebernachtgebäude.

Nachforderung, 20 000 *M.*

Antrag: Genehmigung.

§ 14. Karlsruhe, Verlegung des Hauptmagazins III, I. Rate.

420 000 *M.*

Nach den Erläuterungen zum Budget beläuft sich der Kostenanschlag für dieses Verlegungsprojekt, welches durch die Erweiterung der mit dem Hauptbudget bereits genehmigten Erweiterung der Hauptwerkstätte in Zusammenhang steht, auf die Summe von 950 000 *M.* Aus der mündlichen Erörterung, welche die Großh. Regierung mit der Budgetkommission über diese Budgetanforderung gepflogen hat, ist zu erwähnen, daß der Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 5. Beilageheft.

Platz, auf dem zur Zeit das Hauptmagazin III steht, ursprünglich zum Zweck der Erweiterung der Hauptwerkstätte angekauft worden sei und nur einstweilen, bis zur Verwendung zu seinem eigentlichen Bestimmungszwecke, für die Unterbringung des Hauptmagazins III habe in Betracht kommen können. Die spätere Entfernung des Magazins sei daher von vornherein hier vorgeesehen gewesen und seien längere Zeit Erwägungen über den zukünftigen Platz derselben gepflogen worden, ehe man sich für das jetzige Projekt entschieden habe. Die Kommission hat gegen die geplante Verlegung keine Einwendung zu machen.

Antrag: Genehmigung der Ratenanforderung.

§ 15. Karlsruhe, Rangirbahnhof, Gleiserweiterung.

175 000 *M.*

Antrag: Genehmigung.

§ 16. Gaggenau, Bahnhofserweiterung.

270 000 *M.*

Die verhältnismäßig hohe Anforderung selbst, wie die in der Budgeterläuterung mit der nur summarischen Namhaftmachung dieser Bausumme enthaltene kurze Bemerkung, daß die vorgeschlagenen Bauarbeiten dringend seien, gaben der Budgetkommission Anlaß, diese Bauangelegenheit anläßlich des Zusammentritts mit der Großh. Regierung mündlich zu besprechen. Aus diesen Verhandlungen ist zu erwähnen, daß die derzeitigen Bahnhofsverhältnisse für den Güterverkehr sehr mißliche seien, da zeitweise die Annahme der Güter oft verzögert werde, was mit dem Umstand zusammenhänge, daß dort eine namhafte Industrie sich entwickelt habe und seit längeren Jahren auf dieser Station keine nennenswerthen Verbesserungen vorgenommen worden seien. Vor Allem sei jetzt keine Kreuzung möglich, welchem Mißstand in erster Reihe abgeholfen werden solle. Nach den Darlegungen der Großh. Regierung kam die Kommission zur Ueberzeugung, daß hier allerdings Verhältnisse vorliegen, welche dringend Abhilfe erheischen.

Antrag: Genehmigung.

§ 17. Doss, Bahnhofumbau, Nachforderung.

61 000 *M.*

Antrag: Genehmigung.

§ 18. Kehl, Kauf des Pionierübungsplatzes.

314 178 *M.*

Die Budgetkommission hat den betreffenden Lageplan eingesehen und hält in Erwägung der zum Budget gegebenen Regierungsbegründung den geplanten Ankauf für angezeigt.

Antrag: Genehmigung.

§ 19. Schiltach, Bahnhofserweiterung, 138 000 *M.*

§ 20. Sommerau, Gleiserweiterungen, 100 000 *M.*

§ 21. Donaueschingen, Bahnhofumbau, 350 000 *M.*

§ 22. Müllheim, Verbesserung der Ladeanlagen, 37 000 *M.*

§ 23. Badisch-Neufelden, Vergrößerung der Diensträume, 55 270 *M.*

Die Budgetkommission hält die in den Budgeterläuterungen von der Großh. Regierung zu diesen 5 Anforderungen gegebenen Begründungen für genügend und möchte nur wiederholt auf das Wünschenswerthe einer Spezifikation der Budgetanforderungen, welche in diesem Nachtragsbudget vielfach vermißt wird hinweisen.

Antrag: Genehmigung aller 5 Positionen.

§ 24. Waldshut, Dienst- und Wohngebäude für den Bahnbauinspektor, I. Rate.

80 000 M.

Die Gesamtkosten für dieses Gebäude sind einschließlich des Grunderwerbs mit 31 530 M. auf 126 530 M. veranschlagt, wofür nunmehr eine erste Rate angefordert ist. Die Kommission hat gegen das geplante Bauunternehmen nichts einzuwenden.

Antrag: Genehmigung der Ratenanforderung.

§ 25. Stellwerke, I. Rate.

500 000 M.

Nach den Regierungserläuterungen ist beabsichtigt, neben den bereits im Hauptbudget vorgesehenen Stellwerkanlagen, wozu dortselbst M. 493 000 angefordert und bereits genehmigt sind, noch auf einer Reihe in den Erläuterungen namhaft gemachten Stationen solche Anlagen einzurichten, deren Kosten auf 1 279 400 M. veranschlagt sind, und wofür in diesem Nachtragsbudget als 1. Rate 500 000 M. angefordert sind.

Die Budgetkommission hat schon in ihrem Bericht zum Hauptbaubudget ihr volles Einverständnis mit diesem Vorgehen der Großh. Eisenbahnverwaltung in der Ausgestaltung der Sicherheitseinrichtungen unserer Staatsbahnen dargelegt und kann solches hier nur wiederholen.

Antrag: Genehmigung der Ratenanforderung.

Titel V. § 26. Lasten- und Verwaltungskosten.

153 752 M.

Antrag: Genehmigung.

B. Staatsbeiträge zu Nebenbahnen.

§ 1. Rosbach-Mudan, I. Rate.

1 200 000 M.

Diese Anforderung entspricht dem auf diesem Landtag von dem hohen Hause genehmigten Gesetzentwurf.

Antrag: Genehmigung der Ratenanforderung.

C. Zusammenstellung der Nachtragsanforderungen.

Neue Bahnen	715 500 M.
Stationen	5 199 748 "
Lasten und Verwaltungskosten	153 752 "
Staatsbeitrag zu Nebenbahnen	1 200 000 "
	<hr/>
Gesamtausgabe	7 269 000 "

D. Schlußantrag der Kommission.

Die Budgetkommission beantragt:

Die Ausgaben im Nachtragsbudget der Eisenbahnverwaltung Seite 224—239 im Gesamtbetrag von

7 269 000 M.

zu genehmigen.

Beilage zum Protokoll der 111. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 24. Juni 1902.

Be richt

der

Budget-Kommission der zweiten Kammer

über das

Spezial-Budget der Eisenbahnschuldentilgungskasse für die Jahre 1902 und 1903.

Erstattet von dem Abgeordneten Giesler.

Der Voranschlag der Eisenbahnschuldentilgungskasse hat nicht nur in Folge des neuen Wohnungsgeldtarifs, sondern hauptsächlich in Folge der Beschlüsse der Kammer über die Spezialbudgets der Eisenbahnbetriebs- und Eisenbahnbauverwaltung nebst Nachträgen eine wesentliche Aenderung in nachfolgenden Positionen erfahren:

	Voranschlag für			Gegen seither jährlich	
	1902	1903	1 Jahr durchschnittlich	mehr	weniger
Ausgaben:					
Titel I Verwaltungsaufwand § 2 Wohnungsgeld	7730	7730	—	2820	—
" II Passivzinsen	15839119	17540574	16689846	2027755	—
" V Bauaufwand:					
a) Aufrecht zu erhaltende Kredite	33258198 M.				
b) Neue Anforderungen	55667925 "				
Zusammen	88926123 M.				
" VI Kursverlust bei neu zu begebenden Anleihen	43000000	45926123	—	—	—
" VII Kassen- und sonstige Activbestände	12900000	15900000	1440000	—	1160000
	19193321	14154245	—	—	—
Einnahmen:					
Titel I Kassenvorrath	100000				
" II Activen	28350000				
" IV Dotation:		19193321	—	—	—
§ 1 Reinertrag der Staatseisenbahn	12994400	12729400	12861900	—	996970
§ 2 Ausgabeüberschuß der Bodensee-dampfschiffahrt	— 87540	— 88540	— 88040	—	59150
	12906860	12640860	12773860	—	1056120
§ 3 Anteil am Reinertrag der Main-Neckarbahn	774150	876550	825350	62070	—
Gesamtsumme der Dotation mit Hinzurechnung der unverändert gebliebenen §§ 4. 5	16181010	16017410	16099210	—	994050
Titel VI Schuldenaufnahme	43270000	53270000	—	—	—
Die Summe der Einnahmen und Ausgaben betragen nunmehr	88801010	89380731	—	—	—

Hiernach ist nach dem ersten Voranschlag gewachsen der Bauaufwand von 83 320 925 *M.* auf 88 926 123 *M.* Der Reinertrag mußte aber niedriger angesetzt werden.

Es betragen nämlich:

	1902:	1903:
Die Roheinnahmen der Eisenbahnbetriebsverwaltung	73 486 000 <i>M.</i>	73 537 000 <i>M.</i>
Die Ausgaben	60 491 600 "	60 807 600 "
Reineinnahmen	12 994 400 <i>M.</i>	12 729 400 <i>M.</i>

Da die Reinnahme und die Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln zur Verzinsung der Schuld nicht ganz hinreichen, muß der Bauaufwand sowie der Betrag der planmäßigen Schuldentilgung mit durchschnittlich jährlich 6 743 624 *M.* durch neue Schuldenaufnahme gedeckt werden, wodurch anderseits der Betrag der Schuldzinsen wieder wächst. Es wird daher der Ausgabenposition Titel VI Schuldenaufnahme die unverbindliche Annahme zu Grunde gelegt, daß rund 96 000 000 *M.* zu beschaffen sein werden, also 6 Millionen mehr als im Hauptvoranschlag angenommen wurde. Damit hängt auch die Erhöhung der Position Kursverlust zusammen.

Die Kommission beantragt:

Die Gesamtausgaben in der berichtigten Höhe	
für 1902 mit	88 801 010 <i>M.</i>
für 1903 mit	89 380 731 <i>M.</i>

ebenso die Gesamteinnahmen in derselben Höhe zu genehmigen.