

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 49. Sitzung (11.03.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zum Protokoll der 49. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 11. März 1902.

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über den

**Staatsvertrag zwischen Baden, Preußen und Hessen vom 14. Dezember 1901,
die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn betreffend.**

Erstattet von dem Abgeordneten Hergt.

Die Main-Neckarbahn, eine der ältesten Eisenbahnen Deutschlands und wohl das erste gemeinschaftliche Eisenbahnunternehmen mehrerer deutscher Staaten, wurde auf Grund eines am 25. Februar 1843 zwischen Baden, Hessen und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossenen Staatsvertrags in den Jahren 1843—1846 auf Kosten der genannten drei Staaten erbaut und am 1. August 1846 in Betrieb genommen.

Ein vorangegangener Vertrag vom 10. Januar 1838 zwischen den gleichen Staaten, welcher die Ausführung der Bahn durch Privatkapital und eine möglichst geradlinige Verbindung zwischen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim in Aussicht genommen hatte, war hinfällig geworden, weil die für den hessischen Theil concessionirte Eisenbahngesellschaft in Darmstadt, bei der ablehnenden Haltung der hessischen Regierung zu dem Ansuchen einer Zinsengarantie, das erforderliche Aktienkapital nicht aufzubringen vermochte und weil sowohl die badische Regierung in Uebereinstimmung mit den badischen Landständen als auch die hessische Regierung sich inzwischen für Ausführung und Betreibung der Hauptbahnstrecken auf Staatskosten entschieden hatten.

Der Staatsvertrag vom 25. Februar 1843 bestimmte demgemäß, daß die Main-Neckarbahn auf gemeinsame Kosten der drei vertragsschließenden Staaten zu bauen und zu betreiben sei; auch wurde in demselben statt der früheren Richtung Darmstadt—Mannheim die Führung der Bahn längs der Bergstraße bis Weinheim und von hier über Ladenburg—Friedrichsfeld nach Heidelberg vereinbart. Um aber, dem Verlangen der badischen Stände entsprechend, auch Mannheim mit der neuen Bahn zu verbinden, wurde in einem zweiten, am gleichen Tage abgeschlossenen Vertrag zwischen den 3 an der Main-Neckarbahn beteiligten Regierungen weiter vereinbart, daß Baden eine bei Friedrichsfeld abzweigende Seitenbahn nach Mannheim anlege, welche zwar nicht zur Gemeinschaft der Main-Neckarbahn gehören, aber von dieser für Rechnung des Badischen Staates mitbetrieben werden solle.

Nach den Bestimmungen des genannten Staatsvertrags- und der zugehörigen Separatartikel vom gleichen Datum, sowie nach den 1846 vereinbarten und 1873 theilweise-abgeänderten Bestimmungen über die Organisation des Dienstes, stellt sich das Main-Neckarbahnunternehmen dar als eine Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Baden, Hessen und der Stadt Frankfurt, an deren Stelle 1866 Preußen trat. Die wesentlichen und noch heute gültigen Bestimmungen sind folgende:

Jeder der drei Staaten hatte die Kosten der ursprünglich eingleisig, aber mit Bahnkörper für zwei Gleise angelegten Bahn, sowie aller später erforderlichen größeren Erweiterungen (nach Uebereinkunft von 1892 bei Beträgen über 25 000 *M.*) auf seinem Gebiete zu tragen. An den Kosten der Betriebsmittel (erste Anschaffung) hatte Hessen $\frac{2}{3}$, Baden und Frankfurt je $\frac{1}{6}$ zu übernehmen. Die Leitung des Betriebes wurde einer gemeinschaftlichen, aus drei Mitgliedern bestehenden Direktion in Darmstadt übertragen, in welcher Hessen den Vorsitz führt. Die von der Direktion festgestellten Fahrpläne und Tarife, ferner alle Dienst-Anweisungen bedürfen der Genehmigung der drei beteiligten Regierungen. Die Direktionsmitglieder sowie alle andern Beamten der Main-Neckarbahn bleiben den in ihrem Heimathstaate über das Dienstverhältniß der Beamten bestehenden Bestimmungen unterworfen. Jeder Staat besetzt die auf seinem Gebiete erforderlichen Beamtenstellen des Stations- und Abfertigungs-, des Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienstes, sowie einen seinem Baulapital entsprechenden Theil der Stellen der Direktion- und des Fahrpersonals; auch hat jeder Staat die Abberufung und Zuruheetzung der von ihm angestellten Beamten zu verfügen. Die Bezahlung der Beamten erfolgt aus der Gemeinschaftskasse; die Bezüge richten sich nach den Gehaltsbestimmungen der Heimathstaaten; indessen hat die Main-Neckarbahngemeinschaft nur für die vereinbarten Normalgehaltssätze aufzukommen, während die etwa mehr betragenden Gehaltsheile von den Heimathstaaten der betreffenden Beamten zu tragen sind. Die Ruhegehälter der Beamten sind ganz von deren Heimathstaaten zu übernehmen. Alle Ausgaben (ausgenommen die erwähnten, 25 000 *M.* überschreitenden Kosten für größere Erweiterungen) und alle Einnahmen (abgesehen von den Zuschüssen zu den Beamtengehältern) sind gemeinschaftlich. Der nach Deckung der Ausgaben sich ergebende Einnahmeüberschuß (der Reinertrag) wird nach dem Verhältniß der Baulapitalien unter die drei beteiligten Staaten vertheilt.

Von der 94,48 km messenden Gesammtlänge der zur Gemeinschaft gehörenden Strecken Frankfurt—Darmstadt—Friedrichsfeld—Heidelberg und Friedrichsfeld—Schwezingen liegen auf badischem Gebiet 38,78 km, auf hessischem Gebiet 49,37 km und auf preussischem Gebiet 6,33 km. Die Strecke Friedrichsfeld—Mannheim (9,29 km), auf welcher die Main-Neckarbahn den Fahrdienst für ihre Züge auf Rechnung des badischen Staates mitbesorgt, gehört nicht zur Finanzgemeinschaft; ebenso gehören nicht zu derselben die hessischen Nebenbahnen (Eberstadt—Pfungstadt, Vickenbach—Seeheim und Weinheim—Fürth) mit zusammen 22,69 km Länge, welche von der Main-Neckarbahn auf Rechnung des hessischen Staates mitbetrieben werden.

Da auf der Strecke Friedrichsfeld—Heidelberg nur die nördliche Hälfte des Bahnkörpers zur Main-Neckarbahngemeinschaft gehört, während nach Einführung der normalen Spurweite auf der badischen Staatsbahn beide Gleise der ganzen Linie Heidelberg—Mannheim sowohl von Zügen der Main-Neckarbahn als der Badischen Staatsbahn benützt werden, so ist die Abrechnung der Unterhaltungs- und Betriebskosten zwischen den beiden Verwaltungen eine sehr verwickelte geworden.

Die ursprünglich an den Endpunkten Frankfurt und Heidelberg bestandenen selbständigen Bahnhöfe der Main-Neckarbahn sind, nachdem schon im Jahre 1873 eine Vereinfachung des Dienstes durch Aufhebung der besondern Main-Neckarbahnhof-Verwaltungen in Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg erfolgt war, 1888 (durch Eröffnung des neuen preussischen Hauptpersonenbahnhofs Frankfurt) und 1892 (nach Zerstörung des Stationsgebäudes in Heidelberg durch Brand) ganz eingegangen. In Frankfurt wird seitdem der ganze Dienst der Main-Neckarbahn von der preussischen Staatsbahn besorgt, in Heidelberg hat die Main-Neckarbahn noch eine eigene Frachtgutabfertigung, Werkstätte und Lokomotivschuppen, der ganze übrige Dienst ist auf die badische Staatsbahn übergegangen. In den beiden andern Endbahnhöfen, Mannheim und Schwezingen, ist der Dienst ausschließlich badisch.

Das ursprüngliche Baukapital (die Gesamtanlagelosten) betrug (Ende 1846) rund 17 Millionen *M.*, wovon auf Baden und Hessen beiläufig je 6 Millionen, auf Frankfurt 5 Millionen entfielen. Zu Ende 1900 bezifferte sich das Baukapital zu 24 746 280 *M.*, woran Baden mit 8 755 527 *M.*, Hessen mit 10 332 954 *M.* und Preußen mit 5 657 799 *M.* theilhaftig war.

Der Personenverkehr hat sich von 1 539 562 beförderten Personen im Jahr 1847 auf 6 120 659 Personen im Jahr 1900, der Güterverkehr, welcher der Hauptsache nach Durchgangsverkehr ist und deshalb bei der Main-Neckarbahn, entgegen dem Verhältniß bei anderen Bahnen, zu den Verkehrseinnahmen in geringerem Maße (ca. 44%) beiträgt als der Personenverkehr (ca. 56%), von 155 218 t im Jahre 1855 auf 1 543 833 t im Jahre 1900 gehoben.

Der Reinertrag belief sich im Jahre 1847 auf 284 736 *M.* = 1,72% des Baukapitals, erreichte seinen höchsten Stand im Jahre 1872 mit 3 641 353 *M.* = 17,13% des Baukapitals und betrug für 1900 2 623 661 *M.* = 10,6% des Baukapitals.

Trotz dieser günstigen Verzinsung ist dennoch der Betrieb der Main-Neckarbahn vom wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht vortheilhaft zu nennen, da die Ausgaben einen zu hohen Theil der Einnahmen (ca. 70% im Jahre 1900) verzehren. Dieses Mißverhältniß ist hauptsächlich verursacht durch die hohen Verwaltungskosten der Bahn. Wie die Erläuterung zum vorliegenden Staatsvertrag ausführt, ist die ungewöhnliche Höhe der Verwaltungskosten zum Theil auf die Schwierigkeiten zurückzuführen, welche sich aus der Unterordnung der Direktion unter drei Regierungen ergeben. Da die Direktion vertragsgemäß nur ein geringes Maß von Selbständigkeit hat und schon in ganz untergeordneten Fragen die Entscheidung aller drei Regierungen einholen muß, so ergibt sich eine sehr umständliche Geschäftsbehandlung und eine außerordentlich große Menge von Schreibarbeit. Die Direktion, welche anfänglich aus 19 Beamten mit einem Jahresaufwand von 44 000 *M.* bestand, ist nach und nach auf 157 Köpfe angewachsen und verursacht jetzt einen Jahresaufwand von beiläufig 360 000 *M.*; auf 1 Kilometer Bahnlänge kommen 1,33 Arbeitskräfte, während nach der Erläuterung der Vorlage diese Ziffer bei andern Bahnen 0,5—0,7 beträgt.

Um zu einer zweckmäßigen Neuordnung dieser Verhältnisse zu gelangen, fanden wiederholt Verhandlungen zwischen den drei theilhaftigen Regierungen statt, welche zu der Ueberzeugung führten, daß mit kleinen Organisationsänderungen nicht viel zu erreichen ist, daß vielmehr bei der geringen Ausdehnung des Netzes der Main-Neckarbahn eine wirksame Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung nur durch vollständige Aufhebung der besonderen Direktion und Angliederung der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft an die seit 1896 bestehende preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft herbeigeführt werden kann.

Das Ergebnis der in dieser Richtung weitergeführten Verhandlungen ist der dem hohen Hause zur Zustimmung vorgelegte Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901 zwischen Baden, Preußen und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn.

Ihre Kommission hat diesen Vertrag eingehend geprüft und die einzelnen Bestimmungen desselben mit den in der Kommissionssitzung erschienenen Herren Vertretern der Großh. Regierung durchgesprochen.

Von Letzteren wurde zunächst im Allgemeinen erklärt, daß eine Aenderung der Verhältnisse der Main-Neckarbahn für Baden in besonderem Maße erwünscht sein müßte, nachdem in Folge des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 anzunehmen war, daß in Zukunft das Badische Mitglied der Main-Neckarbahndirektion sich stets der Verbindung der beiden andern Mitglieder gegenüber in der Minderheit befinden werde.

Es seien nun zu einer gründlichen Besserung der Verhältnisse zwei Wege möglich gewesen:

1. Der Eintritt der Main-Neckarbahn in die preußisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.

Obwohl dieser Weg für Baden erhebliche Vortheile durch weitergehende Theilnahme an den günstigen Betriebsergebnissen der preußisch-hessischen Gemeinschaft gebracht hätte, so habe ihn die Großh. Regierung doch nicht zu betreten gewünscht, weil ein solcher Schritt einer mißverständlichen Auffassung über die dermalige Stellung der Großh. Regierung zur Wahrung der Selbständigkeit der badischen Eisenbahnverwaltung hätte bequemen können.

Verhandlungen der zweiten Kammer 1901/1902. 4. Beilageheft.

2. Der Anschluß an die preussisch-hessische Gemeinschaft in solcher Weise, daß nur die preussischen und hessischen Antheile an der Main-Neckarbahn in die Betriebs- und Finanzgemeinschaft einbezogen werden, wie dies im Artikel 6 (2) des Vertrags vom 23. Juni 1896 zwischen Preußen und Hessen für den Fall einer Auflösung der Main-Neckarbahngemeinschaft vorgesehen ist, während Baden mit seinem Antheil nur an der Betriebsgemeinschaft, nicht auch an der Finanzgemeinschaft sich betheiligt. Dieser Weg erschien der Großh. Regierung gangbar, wenn dabei der bisherige Modus der Verteilung des Reinertrages nach Verhältniß des Baukapitals aufgegeben und Baden einfach die Einnahme der Strecke innerhalb seines Gebietes überwiesen würde. Diesem, sowie auch dem weiteren Verlangen der badischen Regierung nach Einräumung selbständiger Tarifbildung innerhalb seines Gebietes wurde von den beiden andern betheiligten Staaten entprochen und da ferner auch für die Berechnung des badischen Antheils an den Betriebsausgaben eine vortheilhafte Grundlage vereinbart, sowie zur Feststellung des Personenzugsfahrplanes für die badischen Strecken die Zustimmung der badischen Regierung vorbehalten ist, so kann nach diesen allgemeinen Gesichtspunkten Ihre Kommission der Anschauung der Großh. Regierung sich anschließen, daß durch die im vorliegenden Staatsvertrag vereinbarte Neuordnung der Verhältnisse der Main-Neckarbahn für Baden in verschiedenen wichtigen Punkten erhebliche Vortheile gewonnen werden, während früher erworbene Rechte nicht aufgegeben werden, da in allen, durch den neuen Vertrag nicht ausdrücklich geänderten Beziehungen der Staatsvertrag von 1843 in Kraft bleibt.

Was nun die einzelnen Bestimmungen des neuen Staatsvertrags betrifft, so gaben dieselben Ihrer Kommission zu verschiedenen Anfragen und Ansichtsäußerungen Anlaß.

Artikel 1 setzt als Zeitpunkt der Aufhebung der Main-Neckarbahndirektion in Darmstadt den 1. Oktober 1902 fest. Von diesem Zeitpunkt an wird die Main-Neckarbahn durch die preussisch-hessische Eisenbahndirektion Mainz unter Oberaufsicht der Centralstelle der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, d. i. des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, und zwar, soweit nicht der Vertrag anders bestimmt, nach den im Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 vereinbarten Verwaltungs- und Etatgrundsätzen mitverwaltet. In die Direktion hat die badische Regierung ein Kollegialmitglied zu ernennen, welches die badischen Interessen wahrzunehmen hat.

Hierzu wurde von verschiedenen Seiten in der Kommission die Befürchtung ausgesprochen, daß der Einfluß des einen badischen Mitgliedes in der Direktion nur ein sehr geringer sein werde. Dies wird von der Großh. Regierung zwar zugegeben, aber dabei betont, daß ja alle wichtigen und grundsätzlichen Fragen durch den Vertrag genau geregelt seien, sodaß Entschließungen von größerer Bedeutung, welche die badischen Interessen berühren, von der Direktion wohl kaum zu treffen sein werden.

Nach Artikel 2 wird in Darmstadt eine neue Betriebsinspektion und eine neue Werkstätteninspektion für den Dienst der Main-Neckarbahn errichtet werden, während die Beaufsichtigung des Maschinen- und Verkehrsdienstes den Vorständen der bestehenden Inspektionen der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft übertragen wird. Auf Anfrage theilt hierzu der Herr Regierungsvertreter mit, daß dies die Vorstände der betr. Inspektionen in Mainz sein werden.

Artikel 3 stellt diejenigen Punkte fest, in welchen die preussisch-hessische Verwaltung als Direktion der Main-Neckarbahn nur bei Einverständnis der 3 betheiligten Regierungen vorzugehen befugt ist, und in welchen Punkten das Einverständnis einzelner dieser Regierungen eingeholt werden muß. Hiernach ist das Einverständnis der badischen Regierung erforderlich:

- 1) Zur Aufnahme von Bahnstrecken in die Main-Neckarbahn-Gemeinschaft und zur Ausscheidung solcher aus der Gemeinschaft.
- 2) Zur Einstellung des Betriebs oder Aenderung der Betriebsart auf einzelnen Theilen der Bahn oder auf der ganzen Bahn.
3. Zur Aufhebung von Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten.
4. Zur Feststellung des Personenzugsfahrplans für die badischen Strecken der Bahn.

Auch müssen die Etatsvoranschläge, soweit sie badische Strecken der Bahn betreffen, der badischen Regierung zur Geltendmachung etwaiger Bedenken mitgetheilt werden, wozu die Erläuterung bemerkt,

daß diese Mittheilung für alle Ausführungen auf badischem Gebiet erfolgen soll, deren anschlagsmäßige Kosten mindestens 5000 *M.* betragen.

Zu Ziffer 3 wurde in der Kommission die Frage erörtert, wie es zu halten sein wird, wenn etwa auf badischem Gebiet das Bedürfnis einer neuen Haltestelle oder eines neuen Nebenbahnanschlusses hervortreten sollte. Nach der Erklärung des Herrn Regierungsvertreters käme für den Anschluß neuer Seitenbahnen der in Geltung bleibende Artikel 8 des Staatsvertrags von 1843 in Anwendung, während für Errichtung neuer Haltestellen, wie auch bisher, eine besondere Vereinbarung zwischen den Regierungen erforderlich wäre.

Ferner wurde hier die Großh. Regierung um Auskunft ersucht, ob nicht durch Aufhebung der selbständigen Verwaltung der Main-Neckarbahn eine Beeinträchtigung des Güterverkehrs auf dieser Bahn und auch für die badische Staatsbahn zu gewärtigen sei. Die Großh. Regierung erklärte hierauf, daß durch den Anschluß der Main-Neckarbahn an die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft keinerlei Aenderungen der Instruktionsvorschriften eintrete und daß die Vereinbarungen der Güterverkehrsverbände bezüglich der Güterleitung nicht von den Direktionen geändert werden können; daß übrigens das Interesse der preußisch-hessischen Gemeinschaft an günstigen Betriebsergebnissen der Main-Neckarbahn künftig jedenfalls ein größeres sei als bisher und daß, wenn je der Versuch gemacht werden sollte, den von Norden kommenden Güterverkehr von der badischen Staatsbahn abzulenken, diese auch in der Lage sei, ihrerseits den nach Norden gerichteten Güterverkehr von den Linien der preußisch-hessischen Gemeinschaft abzulenken. Indessen hält die Großherzogliche Regierung ein derartiges Vorgehen der preußisch-hessischen Gemeinschaft für durchaus unwahrscheinlich, ja ganz ausgeschlossen, und Ihre Kommission ist in ihrer Mehrheit der gleichen Ansicht.

Artikel 4 enthält die näheren Bestimmungen, nach welchen der Antheil Badens an den Einnahmen und Ausgaben der Main-Neckarbahn zu berechnen ist; die Berechnungsweise wird durch die beigelegte Erläuterung und eine probeweise Berechnung für das Statjahr 1898/99 verdeutlicht.

Im Wesentlichen gehen die Bestimmungen dahin, daß Baden die Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr auf badischem Gebiet vollständig erhält und außerdem als Zuschlag soviel Prozent dieser Einnahmen, als bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft die Gesamteinnahme abzüglich der Einnahme aus Personen- und Güterverkehr und der statutmäßigen Pensionskassenbeiträge von der Einnahme aus Personen- und Güterverkehr ausmacht.

An den Ausgaben der Main-Neckarbahn hat Baden einen Prozentsatz seiner Gesamteinnahme zu tragen, welcher sich aus dem Verhältniß der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der preußisch-hessischen Gemeinschaft jeweils ergibt. Dabei werden in die Jahreseinnahme die statutmäßigen Pensionskassenbeiträge der Beamten, in die Jahresausgabe die Pensionen und Hinterbliebenenbezüge, die öffentlichen Abgaben und die Aufwendungen für größere Bauten über 100 000 *M.* nicht eingerechnet.

Da bei dieser Berechnungsweise Baden an dem günstigeren Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen der preußisch-hessischen Gemeinschaft (1898/99 nur 59,9 % gegenüber 76 % bei der Main-Neckarbahn) Theil nimmt, so ist, wie auch die probeweise Berechnung in Anlage 2 ergibt, ein höherer Reinertrag aus dem badischen Antheil an der Main-Neckarbahn zu erwarten.

Artikel 5 gewährt der badischen Verwaltung den weiteren Vortheil, daß die Kosten für größere Erweiterungen und Umbauten auf badischem Gebiete, soweit sie im Einzelfall weniger als 100 000 *M.* betragen von der preußisch-hessischen Gemeinschaft bestritten werden.

Artikel 6 ordnet in einfacher und für Baden befriedigender Weise die Berechnung seines Vermögensantheiles an Betriebsmaterial und Inventar im Falle der Auflösung der Main-Neckarbahngemeinschaft. Mit der Uebernahme der vorhandenen Betriebsmittel der Main-Neckarbahn übernimmt zugleich die preußisch-hessische Gemeinschaft die Verpflichtung zur Stellung alles erforderlichen Transportmaterials für die ganze Main-Neckarbahn.

Im Artikel 7 erhält Baden für die auf seinem Gebiet liegenden Strecken der Main-Neckarbahn das ihm bisher nicht zustehende Recht selbständiger Tarifbildung, soweit die Tariffestsetzungen von den für die Strecken der badischen Staatsbahn gültigen Normen nicht abweichen.

Hierdurch wird die Möglichkeit gewonnen, auch die badischen Stationen der Main-Neckarbahn an den günstigeren Tarifeinrichtungen der badischen Staatsbahn (Kilometerhefte, Ausnahmetarife), welche sie bisher entbehren mußten, theilnehmen zu lassen. Bezüglich der in Ziffer 2 vorgesehenen Betheiligung badischer Korporationen und Verbände am Bezirksseisenbahnrath für die Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt wurde von einem Mitgliede der Kommission als wünschenswerth bezeichnet, daß auch die Stadt Mannheim als solche im Bezirksseisenbahnrath vertreten sei. Diesem Wunsche, welchem sich die Kommission in Berücksichtigung der Interessen der Stadt Mannheim anschließt, wird nach der Erklärung der Großh. Regierung entsprochen werden können.

Zu Artikel 8 wurde an Großh. Regierung die Anfrage gerichtet, welches badische Personal in Folge des neuen Staatvertrags bei der Main-Neckarbahn entbehrlich werde und von der badischen Staatsbahn zu übernehmen sei. Hierauf wurde vom Herrn Regierungsvertreter die Auskunft ertheilt, daß nur bei der aufzuhebenden Direktion beschäftigtes Personal in Frage kommen könne, worüber jedoch nähere Vereinbarung noch nicht getroffen sei. Das badische Stations-, Strecken- und Fahrpersonal verbleibe in seiner jetzigen Verwendung und an seinen dormaligen Stationierungsorten.

Die Kommission spricht die Erwartung aus, daß bei der noch zu treffenden Vereinbarung bezüglich des badischen Direktionspersonals die Wünsche und Interessen dieser Beamten thunlichst berücksichtigt werden.

Nach Artikel 9 gelten für die laufenden Dienstbezüge (Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse) sowie für die sonstigen Bezüge (Umzugs- und Dienstreisenentschädigungen) der Beamten der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft die Vorschriften und Sätze der badischen Staatsseisenbahnbeamten. Sofern hierbei die Beamten für die erwähnten sonstigen Bezüge Ausfälle gegenüber ihren bisherigen Einkünften an Nebenbezügen erleiden sollten, welche nicht durch Verbesserung der laufenden Dienstbezüge ausgeglichen werden, wird eine angemessene Vergütung in Aussicht gestellt. Dem badischen Mitglied der Eisenbahndirektion und den bei der Direktion oder den Inspektionen beschäftigten badischen Bureaubeamten wird, soferne ihr Dienst Einkommen geringer ist, als das der gleichaltrigen preussischen Beamten, eine dem Unterschied entsprechende, nicht pensionsfähige Zulage gewährt.

Die Kommission hätte gewünscht, daß diese Ausgleichung auf alle badische Beamten der Main-Neckarbahn ausgedehnt werde und richtet das dringende Ersuchen an die Großh. Regierung, dafür zu sorgen, daß die im Dienst der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft bleibenden Beamten in ihrem Gesamteinkommen, nicht nur in ihren Nebenbezügen, jedenfalls keine Schmälerung erfahren.

Auch sollten aus Billigkeitsgründen denjenigen badischen Beamten der Main-Neckarbahn (Revisoren II. Klasse, Stationsvorstehern, Stationsassistenten), welche schon vor Einführung der Assistentenprüfung in den Dienst der Main-Neckarbahn eingetreten sind, soferne sie sich praktisch erprobt haben, die gleichen Beförderungsaussichten bezw. Gehaltsbezüge gewährt werden, wie den unter gleichen Verhältnissen aufgenommenen Assistenten, welche noch vor 1890 zur Anstellung gelangten, und wie den preussischen und heussischen Beamten gleicher Art. Da es sich nur noch um wenige Beamte handelt, so würde diese von der Kommission warm empfohlene Maßregel keinen erheblichen Aufwand verursachen.

Artikel 10 regelt die Dienstverhältnisse der badischen Beamten der Main-Neckarbahn und bestimmt insbesondere, daß hinsichtlich der nichtetatmäßigen Beamten die preussischen Disziplinar Gesetze Anwendung finden, ebenso hinsichtlich der etatmäßigen Beamten für Verhängung von Ordnungsstrafen, dagegen für vorläufige Amtsenthebung, Strafverzehung und Dienstentlassung der etatmäßigen Beamten die badischen Disziplinar Gesetze. Ferner ist in Ziffer 4 bestimmt, daß badische Beamte ohne Zustimmung der betriebsleitenden Verwaltung weder zurückgezogen noch überwiesen werden sollen. Hierzu wurde von einem Mitgliede der Kommission die Befürchtung ausgesprochen, daß die badische Regierung in ihrem Verfügungsrecht über die badischen Beamten der Main-Neckarbahn zu sehr behindert sein werde. Demgegenüber weist die Großh. Regierung darauf hin, daß diese Bestimmungen nichts Neues enthalten, da auch zur Zeit bei jeder badischen Stellenbesetzung oder Rückberufung eines Beamten die Direktion der Main-Neckarbahn gehört werden muß, wie dies ja auch im Interesse des Dienstes nothwendig ist.

Zu den Artikeln 11 (Wahrung der Hoheitsrechte), 12 (Uebertragung an das Reich), 13 (Aufrechterhaltung des Staatsvertrages von 1843) und 14 (Ratifikation) hatte die Kommission keine Bemerkung zu machen. Dagegen wurde noch von einem Mitglied die Frage aufgeworfen, ob nicht ein Kündigungsrecht im Vertrag hätte vorbehalten werden sollen.

Dazu erklärte die Großh. Regierung, daß Preußen die Beschränkung der Vertragsgültigkeit auf eine gewisse Zeitdauer vorgeschlagen, aber dem Wunsche der Badischen Regierung, den Vertrag auf unbestimmte Zeit abzuschließen, nachgegeben habe. Sollten die Verhältnisse, welche zum Vertragsabschluß geführt haben, sich so wesentlich ändern, daß die Vertragsbestimmungen nicht mehr entsprechen, so werden die beteiligten Staaten auch ohne Kündigungsvorbehalt oder Beschränkungsfrist zu einer neuen, den veränderten Verhältnissen entsprechenden Vereinbarung gelangen.

Die Kommission pflichtet dieser Ansicht bei und nachdem sie durch die eingehende Prüfung des Vertrags zu der Ueberzeugung gelangt ist, daß derselbe seinem Zweck, die Verwaltung der Main-Neckarbahn zu vereinfachen, unter Wahrung der Interessen des badischen Staates entspricht, so stellt sie — mit allen gegen eine Stimme — den Antrag:

„Hohe zweite Kammer wolle dem vorliegenden Staatsvertrag ihre Zustimmung ertheilen.“