

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 86. Sitzung (21.05.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 56.

Beilage zum Protokoll der 86. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 21. Mai 1902.

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

die Petition

- I. der Gemeinden Tauberbischofsheim, Königheim, Giffenheim u.,
- II. verschiedener Gemeinden des Taubergrundes und des badischen Gaues,
- III. der Städte Buchen und Walldürn,
die Erbauung einer Eisenbahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim betr.
- IV. der Gemeinden Kilsheim, Wertheim u.,
die Erbauung einer Eisenbahn von Hardheim über Kilsheim nach Bronnbach betr.

Erstattet von dem Abgeordneten **Kist.**

In der 23. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 18. Januar 1902 wurde seitens der Gemeinden Tauberbischofsheim, Königheim, Giffenheim u. eine Petition, die Erbauung einer Eisenbahn von Tauberbischofsheim nach Hardheim betr., eingereicht. Unterstützt wurde die darin ausgesprochene Bitte durch zwei weitere Petitionen, die in der 58. öffentlichen Sitzung vom 7. April l. J. durch eine größere Anzahl von Gemeinden des Taubergrundes und des badischen Gaues sowie in der 60. öffentlichen Sitzung vom 10. April d. J. durch die beiden Städte Buchen und Walldürn zur Vorlage gelangten.

Von den Gemeinden Kilsheim, Wertheim u. ist in der 32. öffentlichen Sitzung vom 3. Februar 1902 eine Petition eingelaufen, die den Bau einer Eisenbahn von Hardheim über Schweinberg—Kilsheim nach Bronnbach befürwortet.

Angaben der Petenten.

I. Petition der Gemeinden Tauberbischofsheim, Königheim, Giffenheim u.

Die in Betracht kommende Gegend erstreckt schon seit mehr als 30 Jahren eine Bahnverbindung zwischen Tauberbischofsheim und Walldürn. Schon mehrfache Gesuche wurden eingereicht und keine Mähen

und Geldopfer gescheut, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Besondere Geländeschwierigkeiten bietet die Bahn nicht, weshalb auch keine große Belastung für den Staat eintreten wird. Es handelt sich um eine fruchtbare, wohlhabende Gegend, die hauptsächlich Landwirtschaft treibt. Neben anderen Getreidearten ist es vornehmlich die Grünkernfrucht, die in reichen Mengen und besonderer Güte gewonnen und nach allen Richtungen hin ausgeführt wird. Aber auch die Industrie hat dort schon Wurzel gefaßt, wie die vorhandenen Cement- und Kalkwerke, die Steinbruchbetriebe, vor Allem aber die zahlreichen Ziegeleien beweisen.

Wenn man deshalb der mit Schwierigkeiten aller Art kämpfenden Landwirtschaft helfen und die Industrie fördern will, so kann dies in erster Linie durch Erstellung einer Eisenbahn geschehen.

Die Frage nach der Rentabilität braucht gar nicht aufgeworfen zu werden, denn die Gegend verlangt nur, was andere schon lange besitzen. Die Bahn wird aber auch rentiren, ohne die bestehende Odenwaldbahn zu schädigen. Für die Tauberthalbahn darf sogar ein erheblicher Aufschwung erwartet werden, wenn der Anschluß in Tauberbischofsheim erfolgt. Nach dieser Stadt gravitiren die Interessen der großen Orte des Erggrundes und des Brehmbachthales.

Ueberall im Lande werden Bahnen gebaut, auf den unfruchtbaren Höhen des Schwarzwaldes, wie am Gestade des Bodensee's und in der Ebene des Rheines. Die Petenten mißgönnen diesen Gegenden ihre Bahnen nicht; nur betrüben muß es sie, daß die Wohlthat einer Bahnverbindung nur ihnen vorenthalten werden soll. Im ganzen Odenwald ist seit Erbauung der Odenwald- und der Tauberthalbahn nur eine einzige Eisenbahn, die von Seckach nach Walldürn und Amorbach, erstellt worden.

Die Wünsche der Anwohner an der kürzlich genehmigten Linie Mosbach—Mudau sind rasch erfüllt worden, während die Bestrebungen der Gegend bei Tauberbischofsheim trotz 30jährigem Bemühen bis jetzt nicht zum Ziele führten, obgleich dieselbe wohlhabender und volkreicher ist, als die andere. Es herrscht deshalb auch in der ganzen Gegend große Unzufriedenheit. Nachdem die erste Petition wegen Führung der Bahn von Walldürn nach Tauberbischofsheim im Jahre 1898 der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme überwiesen worden war, wurde im Jahre 1900 seitens der Landstände ein Zuschuß für die Stichbahn Walldürn—Hardheim bewilligt. Diese Theilstrecke ist aber bis jetzt nicht gebaut; sie wird auch ihrer Verwirklichung nicht entgegengehen, bis die Großh. Regierung selbst eine Staatsbahn erstellt.

Die Petenten geben sich nunmehr der Erwartung hin, daß der gegenwärtigen Bitte entsprochen und die vorliegende Petition der Großh. Regierung empfehlend überwiesen wird.

II. Petition der Gemeinden des Taubergrundes und des badischen Gaues.

Die betreffenden Gegenden, die zwar nicht an der gewünschten Bahn liegen, die aber von deren Ausführung eine günstige Einwirkung auf ihre wirtschaftlichen Verhältnisse erhoffen, hegen den dringenden Wunsch, daß endlich einmal dem badischen Hinterlande die schon lang ersehnte Bahn von Walldürn nach Tauberbischofsheim gewährt wird. All' die in der Petition genannten Gemeinden finden ihren natürlichen Mittelpunkt in der Amtstadt Tauberbischofsheim.

Das ganze Tauberthal pflegt den Weinbau in intensiver Weise, während dem Odenwald und dem vorgelagerten Baulande die Vorbedingungen dazu fehlen. Aus Buchen, Walldürn, Hardheim und Umgegend kommen jahraus, jahrein die Gastwirthe in die Taubergegend, um dort ihren Bedarf an Wein zu decken. Durch Erstellung der neuen Bahn ist deshalb ein leichter Absatz des Weines möglich. Das Gleiche gilt für die Verwerthung der Bausteine der betreffenden Gegend, welche Steine von besonderer Härte und schöner Farbe liefert.

Durch Fortführung der Bahn in der angedeuteten Richtung werden zwei große Bezirke mit je 30 000 Einwohnern unter sich verbunden, weshalb auch die neue Bahn als ein Verkehrsfortschritt, dessen der Taubergrund und das Bauland schon längst bedarf, zu begrüßen wäre.

Es wird die Bitte ausgesprochen, der Fortführung der Eisenbahn von Hardheim nach Tauberbischofsheim, als der allein richtigen Linie die Genehmigung zu erteilen.

III. Petition der Städte Buchen und Walldürn.

Beide Städte haben ein großes Interesse an der Fortsetzung der bestehenden, wie an der Zugrichtung der neuen Linie. Sie glauben deshalb, mit den übrigen beteiligten Gemeinden bei der Entscheidung der ganzen Frage ein Wort mitzusprechen zu dürfen, um so mehr, als sie auch für den Theil derselben, der bereits genehmigt ist, Opfer bringen müssen. So wurde von Walldürn zu den Kosten der Bahn Walldürn—Hardheim ein Beitrag von 8000 *M* zugesichert, während Hardheim für die Erwerbung des erforderlichen Geländes namhafte Aufwendungen zu machen hat. Auch die Gemeinde Höpflingen muß einen entsprechenden Beitrag leisten.

Die beiden Städte gingen schon seit 40 Jahren mit den Gemeinden Königheim, Tauberbischofsheim und Umgebung gemeinschaftlich in der Sache vor. Wenn sie nach Erreichung ihrer eigenen Bahn ihre früheren Bestrebungen scheinbar nicht weiter fortgesetzt haben, so geschah es nicht aus mangelndem Interesse für eine Weiterführung der Bahn, sondern lediglich wegen der vielleicht unbegründeten Beforgniß, daß man ihnen weitere Opfer zumuthen, oder daß die Ausführung der Bahn Walldürn—Hardheim eine unliebsame Verzögerung erfahren werde.

Nachdem aber neuerdings Wünsche von Wertheim und Mülsheim eingekommen sind, deren Verwirklichung für die Interessen der beiden Städte eine Schädigung bedeuten würde, sehen sie sich genöthigt, aus ihrer Zurückhaltung hervorzutreten. Ihrem Interesse kann nur durch den Anschluß der neuen Bahn in Tauberbischofsheim gedient werden, welches den geistigen und kommerziellen Mittelpunkt der ganzen Gegend bildet. Die dortigen Lehr- und Unterrichtsanstalten werden von den Schülern der ganzen Umgegend besucht. Für die vorwiegend Landwirthschaft treibende Bevölkerung sind die Viehmärkte in Tauberbischofsheim, die aus dem Taubergrund und insbesondere aus den badischen Gauorten gut befahren werden, von der größten Wichtigkeit. Die Wirthe und Weinhändler decken ihren Bedarf an Wein im Tauberthal, wie auch zahlreiche Wirthe aus der Gegend von Walldürn, Buchen u. s. w. mit den bedeutenderen Brauereien in Tauberbischofsheim in Geschäftsverbindung stehen.

Walldürn ist als vielbesuchter Wallfahrtsort alljährlich das Ziel zahlreicher Pilgerschaaren aus dem Tauberthal und Umgegend. Alle Beziehungen gravitiren demnach nach Tauberbischofsheim und nicht nach Bronnbach-Wertheim. Das ganze Gebiet, das in der Richtung gegen Wertheim mit Buchen und Walldürn in Verkehrsbeziehung tritt, zählt außer der Stadt Wertheim (3600 Einwohner) im Ganzen nur 7 Ortschaften mit zusammen 3400 Seelen, wogegen Tauberbischofsheim den Mittelpunkt eines Bezirks bildet, der über 40 Gemeinden mit einer Bevölkerung von über 30 000 Seelen umfaßt. Außerdem bestehen nicht unwichtige Verkehrsbeziehungen mit Mergentheim und Würzburg, die durch die Bahn leichter zu erreichen wären. Ueber Wertheim hinaus in der Richtung gegen Cochr sind Interessen für die Petenten überhaupt nicht vorhanden.

Die Stadt Walldürn hat seiner Zeit den Beitrag von 8000 *M* nur unter der Voraussetzung bewilligt, daß die Bahn später nach Tauberbischofsheim weitergeführt wird.

Die Bewohner der beiden Städte glauben deshalb, daß bei der Entscheidung der vorliegenden Frage auch ihre Ansicht gehört werden müsse, welche darin gipfelt, daß die Fortsetzung der Bahn Walldürn—Hardheim in der Richtung nach Tauberbischofsheim zu erfolgen habe. Sie richten deshalb an die hohe Kammer die Bitte, es möge die vorliegende Petition der Großh. Regierung empfehlend überwiesen werden.

IV. Petition der Gemeinde Mülsheim, Wertheim etc.

Die schon seit Langem bestehenden Wünsche nach Erstellung einer Eisenbahn sind in der letzten Zeit in verstärktem Maße zu Tage getreten. Die Linie, welche von Hardheim über Schweinberg nach Mülsheim zieht und bei Bronnbach in die nach Wertheim führende Tauberthalbahn mündet, wird den Bedürfnissen der Gegend am meisten entsprechen. Sie bietet keine größeren Terrainschwierigkeiten wie jede

andere Strecke und führt in einer Richtung, die dem nach dem Mainthal gerichteten Verkehr am besten Rechnung trägt.

Eine Reihe volkreicher Orte kann mit dem Bahnverkehr in Verbindung gebracht werden, von denen in erster Linie der große Ort Kilsheim mit ausgedehntem Getreidebau und großer Viehzucht zu nennen ist. Der Anschluß nach Wertheim ist schon aus dem Grunde von bedeutendem Werth, um möglichst rasch zu den dortigen Viehmärkten zu gelangen, die besonders im Sommer von norddeutschen Händlern stark besucht werden. Je mehr sich der Viehmarkt in Wertheim zu einem Centralviehmarkt entwickelt, desto mehr kann sich die Viehzucht heben und damit der Landwirthschaft ihre beste Einnahmequelle sichern.

Auf der Zuglinie der Bahn finden sich zahlreiche Brüche aus rothem Sandstein vor. Wie diese Steine im Baugewerbe geschätzt werden, geht schon daraus hervor, daß sie seiner Zeit beim Reichstagsgebäude in Berlin Verwendung fanden. Durch den Bahnanschluß in Bronnbach könnte der Absatz der Steine nach dem Norden erleichtert und der Bezug von Kohlen und Colonialwaaren in umgekehrter Richtung erheblich verbilligt werden. Außer der Verkehrserleichterung in der Richtung nach Frankfurt a. M. und nach dem Norden ist auch auf die Eröffnung eines kürzeren Weges nach Mannheim hinzuweisen, wohin der Absatz von Fettvieh und Getreide sich bewegt.

Jetzt liegen überall ungünstige Verkehrsverhältnisse vor. Handelsgewächse können nicht gebaut werden und Industrie ist nicht vorhanden. Die Bewohner sind deshalb hauptsächlich auf Getreidebau und Viehzucht angewiesen. Durch Eisenbahnen verbilligte Frachtsätze würden den Absatz verdoppeln.

Um den Getreidebau für den Landwirth einigermaßen nutzbringend zu gestalten, will man Absatzgenossenschaften mit Lagerhäusern gründen. Es kann dies aber nur dann von Werth sein, wenn für die betreffenden Orte ein Bahnanschluß vorhanden ist.

Außer der Landwirthschaft kann auch der Gewerbetreibende, insbesondere in kleineren Städten, Vortheile aus der Bahn ziehen.

Die Petenten richten im Hinblick auf die vorgetragenen Gründe an die hohe zweite Kammer die Bitte, ihre Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Erklärung des Vertreters der Großh. Regierung.

In den Commissionsitzungen vom März und April l. J. gab der Herr Regierungsvertreter folgende Erklärung ab:

„Wie bei der bereits genehmigten Strecke Walldürn—Hardheim liegen auch im vorliegenden Falle die Verhältnisse nicht derart, um die Linie auf Staatskosten zu bauen. Im Hinblick darauf, daß die erstgenannte Linie als normalspurige Bahn gedacht ist, wird auch die neue Linie, wenn sie zur Ausführung kommt, als normalspurige Nebenbahn zu betrachten sein.

Die in der Petition I gemachte Angabe, daß die Bahn Walldürn—Hardheim nicht ausgeführt wird, ist nicht zutreffend. Es wurde der Baugesellschaft zur Vollendung der Bahn eine Frist bis zum Jahr 1905 gestellt, bis zu welchem Zeitpunkt die Bahn auch fertig sein wird. Das Konzessionsgesuch seitens der Baugesellschaft ist bereits eingereicht.

Technische Voruntersuchungen liegen für keine der in Betracht kommenden Linien vor, von denen eigentlich 3 zu nennen sind, nämlich:

1. Walldürn—Hardheim—Schweinberg—Tauberbischofsheim,
2. „ „ Pflüdingen—Gisigheim—Königheim—Tauberbischofsheim,
3. „ „ Schweinberg—Kilsheim—Bronnbach.

Nach Angabe der topographischen Karte bietet Linie 1 die größten technischen Schwierigkeiten, zumal für dieselbe bei möglichst gestreckter Linienführung ein längerer Tunnel erforderlich

wird. Etwas geringere Schwierigkeiten werden sich bei den zwei anderen Linien geltend machen. Entscheidend wird wohl die wirtschaftliche Bedeutung der vorhandenen zwei Konkurrenzlinien sein. Hierüber sind aber gleichfalls noch keine Untersuchungen angestellt.

Bei beiden Linien wird es sich nicht um einen Durchgangsverkehr, sondern nur um einen Lokalverkehr zwischen den beteiligten Orten handeln. Allerdings ist die Linie Hardheim—Schweinsberg—Külsheim—Bronnbach für den weiteren Verkehr nach dem Main erst dann recht zu beurtheilen, wenn genaue Voruntersuchungen vorliegen.

Stellungnahme der Kommission.

Nachdem durch Gesetz vom 7. Juni 1884 die Erbauung der Bahn Eckach—Walldürn und durch Staatsvertrag vom 31. Oktober 1894 die Fortsetzung bis nach Amorbach gesichert war, mußte das Bestreben der zwischen der vorgenannten Linie und der bestehenden Tauberthalbahn gelegenen Gegend naturgemäß auf die Erstellung einer Zwischenlinie gerichtet sein. Langjährige Bemühungen hatten dann endlich den Erfolg, daß die Großh. Regierung im Jahr 1900 eine Gesetzesvorlage, den Bau einer Bahn von Walldürn nach Hardheim betreffend, vorlegte, welche Vorlage in beiden Kammern unveränderte Annahme fand. Die Bahn wird eine Länge von rund 10 km und eine Maximalsteigung von 1 : 45 erhalten. Die Baukosten einschließlich Beschaffung der Betriebsmittel, jedoch ohne Geländeerwerb, sind zu 938 000 *M* veranschlagt. Die Badische Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft hat sich bereit erklärt, die Bahn auf eigene Rechnung zu bauen und zu betreiben, wenn die beteiligten Gemeinden das Gelände stellen und seitens des Staates ein Beitrag von 30 000 *M* pro Kilometer geleistet wird. In Artikel 9 des Gesetzes ist ausgesprochen, daß die Wirksamkeit desselben mit Ablauf des Jahres 1905 erlischt, wenn bis dorthin die Bahn nicht hergestellt ist. Mit landesherrlicher Genehmigung kann die Wirksamkeit des Gesetzes auf ein weiteres Jahr verlängert werden.

Wie die Weiterführung der Bahn am zweckmäßigsten und am besten den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend zu bewerkstelligen sei, darüber hat Ihre Kommission nach Entgegennahme der Erklärung des Herrn Regierungsvertreters eingehend berathen. Eine endgiltige Entschliebung, welche Linie unbedingt den Vorzug vor der anderen verdiene, konnte sie nicht fassen, schon aus dem Grunde nicht, weil die Grundlage dafür, nämlich technische Voruntersuchungen einerseits und eine Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegend andererseits, vollständig fehlen. Immerhin bieten die vorhandenen topographischen Karten und die Angaben der Petenten einige Anhaltspunkte für eine vorläufige Begutachtung.

Ueber die Linie Walldürn—Hardheim—Pülsringen—Königheim—Tauberbischofsheim wäre zunächst Folgendes zu sagen:

Die Bahn fällt vom Bahnhof Walldürn (Meereshöhe 408,884 m) bis zur Station Hardheim (ca. 270 m), von wo sie dann bis zu dem vor Pülsringen anzulegenden Tunnel (Höhe 350—360 m) ansteigt, um von hier mit anfänglich größerem, dann allmählich sich verflachendem Gefälle gegen Tauberbischofsheim (Höhe 189,572 m) hinzuziehen. Unmittelbar vor Pülsringen wird, wenn eine längere Linientwicklung der Bahn vermieden werden soll, die Anlage eines ca. 900 m langen Tunnels sich nicht umgehen lassen.

Direkt an der Bahn oder in so geringer Entfernung von derselben, daß noch eine Haltstelle möglich ist, liegen die Orte:

1. Hardheim mit	2107	Einwohnern
2. Brezingen „	580	„
3. Pülsringen „	621	„
4. Giffingheim „	919	„
5. Königheim „	1588	„
6. Dittwar „	715	„
7. Tauberbischofsheim mit	3430	„

zusammen 9960 Einwohner.

Von der Strecke Walldürn—Hardheim ist dabei abgesehen. Die Gesamtlänge der Bahn wird ungefähr 19 km betragen.

Was die Linie Walldürn—Hardheim—Kilsheim—Bronnbach betrifft, so sind die Verhältnisse bis Hardheim die gleichen wie bei der vorigen Linie. Von Hardheim steigt die Bahn, wenn ein Tunnel vermieden werden soll, bis etwa auf die Meereshöhe 400 m bei Station Eiersheim an. Sie fällt dann bis Station Kilsheim (ca. 310 m), um von da mit dem zulässigen Maximal-Gefälle die Tauberthalbahn bei Station Bronnbach (Höhe 161,177 m) zu erreichen. Die hiernach sich ergebende Gesamtlänge von rund 19 km kann etwas vermindert werden, wenn bei Wolfersstetten ein Tunnel angelegt und von der Errichtung einer Station für Eiersheim abgesehen wird.

Orte mit Stationen oder Haltestellen können folgende angeschlossen werden:

1. Hardheim mit	2107 Einwohner
2. Schweinberg mit	681 "
3. Wolfersstetten mit	49 "
4. Eiersheim mit	537 "
5. Kilsheim mit	1631 "
6. Bronnbach mit	164 "
zusammen	5169 Einwohner.

Wenn man die beiden Linien hinsichtlich der in Betracht kommenden Einwohnerzahl miteinander vergleicht, so ergibt sich für die erstere ein Mehr von 4791 Einwohnern. Dieser Vergleich ist jedoch insofern nicht ganz zutreffend, als auf der einen Seite Tauberbischofsheim vollständig in Rechnung gezogen wurde, während auf der andern Seite Wertheim, das an der Kilsheimer Linie ein wesentliches Interesse hat, ganz außer Betracht blieb.

Werden die Einwohner der in den Petitionen verzeichneten Orte berücksichtigt, die sich für die eine oder die andere Linie ausgesprochen haben und die für die Größe ihres Interesses an der Bahn einen gewissen, wenn auch nicht ausschlaggebenden Maßstab abgeben, so zeigt sich folgendes Bild:

Linie Hardheim—Gisfigheim—Tauberbischofsheim zc.	ca. 36 000 Einwohner,
" Hardheim—Kilsheim—Bronnbach	" 9 700 "

Für beide Linien ist die Strecke Walldürn—Hardheim gemeinschaftlich. Weiterhin haben beide das gemeinsam, daß sie von Station Hardheim aus einen Höhenrücken zu übersteigen haben, ehe sie die im Tauberthal gelegene Endstation erreichen. Bei der Kilsheimer Linie liegt die zu übersteigende Wasserscheide etwas höher als bei der anderen. Beide Linien sind nahezu gleich lang und werden auch ähnliche Terrainschwierigkeiten aufweisen.

Ein sicheres Urtheil, welche Linie in technischer Hinsicht den Vorzug verdient, kann deshalb erst an Hand eines, wenn auch nur generell bearbeiteten Entwurfs gefällt werden.

Seitens eines Kommissionsmitgliedes wurde noch mitgetheilt, daß die Gegend von Mudau und Buchen aus der Umgebung von Dittwar, Königheim, Gisfigheim und Pilsringen Kalksteine zu Dünge zwecken und zur Straßenbeschotterung beziehen könne. Der letztgenannten Gegend würde dadurch Arbeit und Verdienst zugewendet, der anderen aber ermöglicht, erheblich billigeres Schottermaterial sich zu verschaffen. Bei Königheim stelle sich das Kubikmeter höchstens auf 2.80 *M*, während für Straßenschotter bei Buchen jetzt 5.50 *M* bis 6.50 *M*, bei Mudau sogar 7—11 *M* bezahlt würden.

Bei Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen kommt Ihre Kommission zu der Ansicht:

1. Die in Frage stehende, von dem Verkehr abgeschlossene Gegend bedarf zu ihrer wirtschaftlichen Entwicklung einer Eisenbahn und ist deshalb eine Fortsetzung der bis zum Jahr 1905 zu erstellenden Linie Walldürn—Hardheim bis zu der bestehenden Tauberthalbahn geboten.

2. Die Ausführung einer Bahn von Hardheim über Schweinberg nach Tauberbischofsheim kann sowohl wegen der technischen Schwierigkeiten dieser Strecke, als auch wegen der geringen wirtschaftlichen Bedeutung einer derartigen Linie nicht empfohlen werden. Es geht die Letztere schon aus der geringen Zahl von Ortschaften hervor, die an der Bahn liegen, oder indirekt von ihr Vortheil ziehen können.

3. In technischer Hinsicht dürften die beiden Konkurrenzlinien

Hardheim—Schweinberg—Külsheim—Bronnbach und
Hardheim—Giffenheim—Königheim—Tauberbischofsheim

bei nahezu gleicher Länge und ähnlichen Terrainschwierigkeiten keine erheblichen Unterschiede aufweisen. Für die letztgenannte Linie ist aber eine weitaus größere Zahl von Gemeinden eingetreten; es scheint deshalb das Interesse der Bewohner des nordöstlichen Landestheils mehr für einen Bahnanschluß in Tauberbischofsheim, als für einen solchen in Bronnbach zu sprechen.

Auf Grund des Vorgetragenen glaubt Ihre Kommission zunächst eine genaue Untersuchung der beiden Linien in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht durch die Groß Regierung empfehlen zu sollen; sie stellt deshalb den **Antrag**:

Die diesbezüglichen zwei Petitionen der Großh. Regierung zur Kenntnißnahme zu überweisen,

Die Petition der Städte Walldürn und Buchen einerseits, sowie der Gemeinden des Taubergrundes und des badischen Gaues andererseits damit für erledigt zu erklären.

Die erste Hälfte des Buches enthält die Geschichte der Stadt von ihrer Gründung bis zur Gegenwart. In der zweiten Hälfte wird die Beschreibung der Stadt gegeben, die in drei Theile eingetheilt ist: die Beschreibung der Stadt selbst, die Beschreibung der Umgebungen und die Beschreibung der Gegend. Die Beschreibung der Stadt selbst ist in drei Theile eingetheilt: die Beschreibung der Stadt selbst, die Beschreibung der Umgebungen und die Beschreibung der Gegend. Die Beschreibung der Umgebungen ist in drei Theile eingetheilt: die Beschreibung der Umgebungen selbst, die Beschreibung der Umgebungen selbst und die Beschreibung der Umgebungen selbst. Die Beschreibung der Gegend ist in drei Theile eingetheilt: die Beschreibung der Gegend selbst, die Beschreibung der Gegend selbst und die Beschreibung der Gegend selbst.

N^o 57.

Beilage zum Protokoll der 86. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 21. Mai 1902.

Entwurf eines Fahrnißversicherungsgesetzes.

(Nach den Beschlüssen der Ersten Kammer.)

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, was folgt:

Artikel I.

Im Fahrnißversicherungsgesetz vom 30. Juli 1840 (Regierungsblatt 1840 S. 216) werden die §§ 2, 3, 6, 7 Absatz 2, sowie von § 7 Absatz 1 die Worte „unter Zugrundlage einer neuen gemeinderäthlichen Bescheinigung“ und von § 7 Absatz 3 das Wort „mittleren“ gestrichen.

Artikel II.

Die §§ 8 bis 16 jenes Gesetzes werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

§ 8.

Vom Abschluß eines jeden Versicherungsvertrages, welcher sich auf im Großherzogthum befindliche Fahrnisse bezieht, ist nach näherer Bestimmung der Vollzugsverordnung Anzeige beim Bürgermeister derjenigen Gemeinde, in welcher sich die versicherten Gegenstände befinden, zu erstatten; ebenso sind Aenderungen des Versicherungsvertrages zur Kenntniß des Bürgermeisters zu bringen.

Verpflichtet zur Erstattung dieser Anzeige ist derjenige, welcher Namens der Versicherungsunternehmung den Vertrag abschließt, beim Vertragsabschluß mit einer nicht zugelassenen ausländischen Versicherungsunternehmung der Versicherte.

§ 9.

Von der Festsetzung der Brandentschädigung hat die Versicherungsunternehmung der Polizeibehörde innerhalb einer Woche Anzeige zu machen.

§ 10.

Mit Geldstrafe bis zu 600 M. wird bestraft:

1. wer wissentlich beim Abschluß eines Versicherungsvertrages mitwirkt, der eine Uebersicherung mit Ueberschreitung des Versicherungswertes um mehr als ein Viertel oder eine Doppelversicherung enthält;
2. wer der Vorschrift in § 7 nicht nachkommt.

§ 11.

Mit Geldstrafe bis zu 150 *M.* wird bestraft:

1. wer die nach § 8 ihm obliegende Anzeige zu erstatten unterläßt;
2. wer als Vertreter, Bevollmächtigter oder Agent einer Versicherungsunternehmung der Vorschrift in § 9 des Gesetzes oder den Vollzugsbestimmungen zuwiderhandelt.

§ 12.

Die im Großherzogthum zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Feuerversicherungsunternehmungen können durch landesherrliche Verordnung verpflichtet werden, bestimmte, nach dem Umfang ihres Geschäftsbetriebs im Großherzogthum zu bemessende jährliche Beiträge bis zur Höhe von 3 Prozent der Gesamt-Brutto-Prämieneinnahme zum Zwecke der Förderung des Feuerlöschwesens und zur Unterstützung von Mitgliedern von Feuerwehren und sonstigen bei der Hilfeleistung in Brandfällen verunglückten Personen oder ihrer Hinterbliebenen zu leisten.

Artikel III.

Der Zeitpunkt, in welchem dieses Gesetz in Kraft tritt, wird durch Verordnung bestimmt.

Die erforderlichen Vollzugsbestimmungen erläßt das Ministerium des Innern. Dasselbe kann dabei vorschreiben, daß die in die Zeit vom 1. Januar 1902 bis zum Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes fallenden Abschlüsse und Aenderungen von Fahrnißversicherungsverträgen nachträglich gemäß § 8 des Gesetzes zur Anzeige gebracht werden müssen.

Gegeben zc.

Die Erste Kammer nimmt vorstehenden Gesehentwurf an.

Karlsruhe, den 16. Mai 1902.

Im Namen der unterthänigst treugehorsamsten Ersten Kammer der Ständeversammlung:

Der Präsident:

Karl, Prinz von Baden.

Die Sekretäre:

A. Freiherr von Rüd. t.

Graf von Hennin.