

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 120. Sitzung (03.07.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

die Bitte der Gemeinden Dehningen, Wangen, Hemmenhofen, Gaienhofen, Horn, Gundholzen, Iznang, Weiler, Moos und Bohligen um Bewilligung von Mitteln zur Erstellung einer Verkehrs-Gelegenheit durch die Höri nach Radolfszell, hier eine elektrische Automobilbahn mit Luftleitung ohne Geleise.

Erstattet von dem Abgeordneten Blümmel.

I. Vorbemerkung.

In der vorliegenden Petition werden im ganzen 122 000 *M* aus öffentlichen Mitteln für Erstellung einer geleislosen elektrischen Automobilbahn mit oberirdischer Stromleitung erbeten, welche durch die Höri über Moos-Bohligen geführt werden soll.

Der Gedanke, die Anlagelosten der elektrischen Straßenbahnen durch Fortlassung des Schienenweges zu verringern und damit auch kleineren und weniger leistungsfähigen Gemeinden bezw. Gegenden die Wohlthat besseren Verkehrs zu verschaffen, ist etwa 20 Jahre alt. Wie die Firma Siemens & Halske in ihren „Nachrichten von 1901“ mitteilt, unternahm sie bereits im Jahre 1882 eingehendere Versuche, seine Durchführbarkeit zu erproben. Die ersten Versuche, welche in der Umgebung Berlins gemacht wurden, gerieten aber bei der angestregten Thätigkeit, welche die schnell zunehmende Entwicklung der elektrischen Straßenbahnen von der Firma verlangte, etwas in Vergessenheit. Erst in den letzten Jahren wandte man dem vernachlässigten Gebiete der geleislosen Straßenbahnen wieder größere Aufmerksamkeit zu, und man hat auf demselben auch bereits einiges Neue geschaffen. Es sind bereits nach Mitteilung obengenannter Firma mehrere elektrische Omnibusse sowohl mit als auch ohne äußere Stromzuführung konstruiert worden. Allein als eine glückliche Lösung des Problems, eine schienenlose elektrische Straßenbahn zu bauen, konnte vorerst keines dieser Systeme gelten, da die Akkumulatorenomnibusse viel zu schwer und zu kostspielig und die vorhandenen Anordnungen für Oberleitungsbetrieb noch viel zu kompliziert sind.

Eine einfache und allen praktischen Bedürfnissen genügende Lösung sei aber, wie „die Nachrichten der Firma Siemens und Halske für 1901“ weiter darlegen, die von Civil-Ingenieur Max Schliemann in

Dresden mit den Fabrikanten genannter Firma erbaute gleislose elektrische Vielathalbahn (mit Oberleitung), welche nach Beiseitigung verschiedener Schwierigkeiten seit dem 10. Juli 1901 zu völliger Zufriedenheit arbeite. Die Länge betrage z. Bt. 2,8 km, es sei aber eine Verlängerung der Bahn bis zu 9 km in's Auge gefaßt. Die Strecke sei meist gut chaussiert, die Geschwindigkeit des Motorwagens betrage etwa 12 km in der Stunde. Die Stromabnehmerstangen seien derart leicht beweglich auf dem Dache des Fahrzeuges angebracht, daß letzteres ohne jede Schwierigkeit bis zu 3 m seitwärts von dem ihm durch die Fahrdrähte vorgezeichneten Wege abweichen und so mit Leichtigkeit einen langsamer fahrenden Wagen überholen oder einem entgegenkommenden Fuhrwerke ausweichen könne. Versuche, dem Motorwagen auch Lastwagen anzuhängen, sind ebenfalls schon, zunächst mit einem zweirädrigen Karren, angestellt; für die Zukunft ist auch die Verwendung größerer Lastwagen beabsichtigt. Andere Firmen, wie die in der Petition genannte Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft vormals C. Buchner in Wiesbaden, beschäftigten sich ebenfalls mit der Anlage solcher Bahnen.

II. Die Petition.

Vorstehend skizzirtes Verkehrsmittel wollen die Gemeinden der Höri durch die letztgenannte Firma bei sich einführen lassen, benöthigen aber, wie erwähnt, dazu einen Staatsbeitrag von 122 000 M.

Zur Begründung ihrer Bitte führen sie folgendes an:

„Unsere Gegend bedarf dringend einer leistungsgenügenden regelmäßig geordneten und auch oftmaligen Verkehrs-Gelegenheit, um mit der Staatsbahn einerseits und andererseits mit dem Markt-Ort, dem Sitz des Amtsgerichtes, Notariats, Forstamts und der Steuerbehörden, wie Wohnstätte des Bezirksassistenzarztes und Bezirkssthierarztes, der Stadt Radolfzell, unserer wirthschaftlichen Centrale in Verbindung gebracht zu werden.

Unsere Gegend zeigt alle die Erscheinungen, welche Mangel an Verkehrsgelegenheit im Gefolge hat. Keine Industrie entwickelt sich, die Bevölkerungsziffer geht zurück und die Steuerkapitalien einzelner Orte zeigen erhebliche Rückgänge.

Hieran sind namentlich die zollpolitischen Entwicklungen schuld, welche uns unsere früheren Absatzgebiete in der nahen Schweiz von Zollperiode zu Zollperiode mehr verschließen und uns auf das heimathliche Absatzgebiet anweisen. Von diesem sind wir mangels Verkehrsmittel aber so weit abgelegen, daß die Erschwerung durch diese Lage uns die größten wirthschaftlichen Schäden bringt.

Das einzige Verkehrsmittel sind wenige Dampfbootfahrten, deren Benutzung durch die zollamtlichen Schwierigkeiten (da die Dampfboote die Schweiz auf ihren Fahrten berühren) weitgehende Erschwerung mit sich bringen, und welche überdies im nächsten Jahre gänzlich aufzuhören drohen. Außerdem verkehrt einmal im Tag ein kleiner Postomnibus. Friert im Winter der See zu, und der Theil des See's zwischen Radolfzell und der Höri thut dieses fast jedes Jahr, so hört überdies der Dampfboot-Verkehr auf, und wir sind auf diesen Postomnibus einzig angewiesen, während alle Frachtgüter auf theurem Achsenverkehr angeliefert werden müssen.

Die Ausichtslosigkeit, eine Eisenbahn durch die Höri erbaut zu sehen, ist uns auf persönliche Anfrage, bei dem Herrn Staatsminister Excellenz von Brauer, rundweg erklärt worden. Wir waren damit genöthigt, uns nach anderen Verkehrsmitteln, welche Ausführbarkeit erhoffen ließen, umzusehen. Alle Bemühungen, bei den verschiedensten Gesellschaften, blieben erfolglos, und einzig gelang es, die Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft vormals C. Buchner in Wiesbaden, für unsere Gegend zu interessieren und von derselben ein Projekt für Anlage einer Automobilbahn mit elektrischer Oberleitung ausgearbeitet zu erhalten, welches diese Gesellschaft in eigenem Risiko erstellen und betreiben will. Das ausgearbeitete Projekt legen wir in Anlage ergebenst zu gefälliger Prüfung vor; die Gesellschaft wird in geschäftlichen Kreisen gut beurtheilt, hat in Neuwied eine elektrische Straßenbahn mit Geleisen erbaut und betreibt dieselbe auf Kosten des Kreises. Auch daß der Vorsitzende des Aufsichtsraths Herr von Seffel ist, welcher Name uns eine Garantie für die Solidität der Gesellschaft bietet, läßt uns glauben, einer vertrauenswürdigen Gesellschaft gegenüberzustehen. Die Bedingungen,

unter welchen die Gesellschaft die Bahn erstellen und betreiben will, erscheinen uns günstig. Es werden ein Zuschuß à fond perdu von 6 000 M per Kilometer verlangt; ferner die Kreisstraße Radolfzell—Stein in zu Benützung geeignetem Zustand überlassen, und Abgabe der elektrischen Energie durch das städtische Elektrizitätswerk in Radolfzell zu in Deutschland üblichen Preisen. Der Verkehr soll acht mal täglich in jeder Richtung ausgeführt werden. Die Tariffätze haben für Personen-Verkehr 2,5 J per Kilometer und für Frachtgut 1 J per Zentner und Kilometer zur Grundtage und liegen in detaillierter Ausführung an.

Die prinzipielle Zusage des städtischen elektrischen Werkes ist uns durch den Herrn Bürgermeister der Stadt Radolfzell geworden, ebenso die prinzipielle Zustimmung des Kreis Ausschusses Konstanz für Benützung der Kreisstraße Nr. 179 und des Kreisweges Moos—Bohlingen.

Ueber die Einzelheiten der Benützung der Kreisstraße Radolfzell—Stein liegen die Gutachten des Großh. Baurathes, Herrn Mattes, der Straßen- und Wasserbau-Inspektion Konstanz und die Erklärung über Straßen-Unterhaltung durch den Kreis Ausschuß Konstanz dieser unserer ergebenen Bitte an. Es will der Kreis-Ausschuß Konstanz die Unterhaltungs-Aufwendungen, um das Unternehmen im Interesse der Höri zu fördern, von 5000 auf 10 000 M jährlich für die Kreisstraße Radolfzell—Stein a. Rh. resp. Landes-Grenze erhöhen. Das Gutachten des Herrn Baurath Mattes, welches die Kreisstraße in jezigem Zustand für zu schwach gebaut für einen Automobil-Betrieb erachtet, hält die Verstärkung durch Uebergang zu deckweiser Unterhaltung mit Basalt-Schotter von Zimmendingen für nothwendig, was, abgesehen von allem Andern, so wie so als nothwendig und wünschenswerth bezeichnet werden muß und auch, nachdem der Kreis-Ausschuß in dankenswerther Weise 10 000 M für Unterhaltung der Straße Nr. 179 zugesagt hat, durchführbar ist.

Es haben die Inspektionen für Straßen- und Wasserbau von Karlsruhe, Pforzheim und Bruchsal den Organen der Kreisverwaltung des Kreises Karlsruhe im Jahr 1901 einen Bericht über deckweise Straßen-Unterhaltung für die Kreisstraßen und Kreiswege des Kreises Karlsruhe gestellt.

Die Aufwendungen für 41,5 Kilometer-Kreisstraßen werden, sobald der Beharrungs-Zustand bei deckweiser Straßen-Unterhaltung eingetreten, für diese Strecke auf 21 674 M beziffert und für die Uebergangszeit die Mehrkosten mit 44 000 M für die Straßen-Strecke angegeben.

Es würde hiernach, sobald der Beharrungs-Zustand eingetreten, bei Einführung der deckweisen Straßen-Unterhaltung auf der Kreisstraße Radolfzell—Stein a. Rh. mit 21,17 Kilometer die von dem Kreis Ausschuß Konstanz vorgefehene Summe von 10 000 M für Straßen-Unterhaltung dieser Strecke pro Jahr reichen und es blieben nur die annähernd 22 000 M für die Zeit des Ueberganges aufzubringen. Es ist nun in der diesmaligen Budget-Periode das Budget für Kreisstraßen und Kreiswege um 400 000 M erhöht worden, von welchen 50 000 M für Gewährung von Staatszuschüssen zu Kreisweggebauten disponibel gehalten sind. *) Wir bitten daher ergebenst, unter den besonderen hier vorliegenden Umständen und da es von der Instandstellung einer früheren Landstraße, welche das einzige Kommunikations-Mittel unserer Gegend bildet, abhängt, ob wir zu einem uns so dringend noththuenden modernen Verkehrsmittel gelangen können oder der wirthschaftlichen Stagnation überliefert werden sollen, die Bewilligung der nothwendigen Mittel von 22 000 M gütigst aussprechen zu wollen.

Wir glauben übrigens, da die Straße 4,5 m durchschnittliche Breite der Fahrbahn nur hat, daß auch eine regelmäßige von Strecke zu Strecke vertheilte Anzahl von Ausweichstellen durch Verbreiterung der Fahrbahn an diesen Stellen auf 6 m auf eine jedesmalige Länge von 15 m vorgeesehen werden sollte. Unter Zugrundelegung der Kostenätze für Bestück- und Beschotterung nach dem Gutachten des Herrn Baurath Mattes dürften für 40 Ausweichstellen à 200 M 8000 M noch weiter eingestellt werden müssen. Ueber Wege-Unterhaltungskosten der Automobil-Linien bei elek-

*) Kreis-Verband Konstanz. Vorlagen des Kreis-Ausschusses. 4./5. April 1902.

trischer Oberleitung liegen uns übrigens Erfahrungszahlen vor, welche wir ebenfalls den Anlagen anfügen. Aus diesen geht hervor, daß die Straßen-Unterhaltung keineswegs übermäßig hoch sich stellt. Bei 122 600 Wagen-Kilometer stellt sich dieselbe auf 0,018 *M* per Wagen-Kilometer. Wenn dies auf die Wagen-Kilometer des vorliegenden Projekts anwendbar ist, stellen sich die Unterhaltungskosten auf $16 \times 25 \times 365 = 146\,000 \times 0,018$ *M*.

Jedenfalls zeigen diese Erfahrungszahlen, daß die Abnützung der Fahrbahn durch Automobil-Verkehr mit elektrischer Oberleitung nicht besonders groß ist. Da man sich diesen Automobil-Verkehr überhaupt mehr wie einen regelmäßigen Post-Omnibus- und Fuhrbestätterei-Verkehr zu denken hat, der, anstatt der theuren Pferde, elektrische Energie verwendet, weil dieselbe durch ihre Billigkeit die Durchführbarkeit dieser Verkehrsvermittlung gestattet und die relativ geringe Schnelligkeit und das geringe Wagen- und Lastengewicht wie das Wegfallen der Beschädigung der Straßendecke durch die Hufeisen der Pferde sich vorstellt, so ist es eigentlich nicht zu verwundern. Für wachsenden Verkehr oder sich zeigendes Bedürfnis könnte überdies die geleislose Automobilbahn nach diesem System sofort in eine elektrische Bahn mit Geleisen umgewandelt werden, welche Anlage nach der Erklärung der Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft vormals C. Buchner bei den jetzigen Verkehrs-Verhältnissen selbst dann nicht möglich wäre, wenn das genannte Baukapital von 756 000 *M* à fond perdu gegeben würde.

Die geleislose Automobil-Bahn mit elektrischer Oberleitung ist somit das einzige erhaltliche und durchführbare Unternehmen, für welches überdies ein Erbauer und Unternehmer in eigenem Risiko sich gefunden hat und welches, in versprochener Weise betrieben, auch dem derzeitigen Verkehrsbedarf zu entsprechen vermag und auch erweiterungsfähig ist. Die meistinteressierten Gemeinden haben daher, falls das Unternehmen konzessioniert wird, sich entschlossen, dasselbe nach Kräften zu unterstützen und für dasselbe à fond perdu nachstehende Beiträge bewilligt, welche ca. 12 *M* auf den Kopf der Bevölkerung ausmachen.

Die Gemeinde Dehnungen	12 000 <i>M</i>
„ „ Wangen	10 000 „
„ „ Hemmenhofen	2 500 „
„ „ Gaienhofen	3 000 „
„ „ Horn	3 000 „
„ „ Gundholzen	1 500 „
„ „ Weiler	1 000 „
„ „ Bohligen	12 000 „

Die Stadt Radolfzell hat einen der Stadt würdigen Beitrag zugesagt. Von einigen Interessenten sind ebenfalls Beiträge in Aussicht gestellt, so daß mit Unterstützung des Unternehmens aus Staatsmitteln in erbetener Höhe die Ausführung gesichert wäre. In Anbetracht, daß diese Verkehrslinie eine Alimentationslinie der Staatsbahn ist, und der viermalig höheren Unterstützung aus Staatsmitteln sonstiger Nebenbahnen, in Anbetracht ferner der absoluten wirtschaftlichen Nothwendigkeit für das Gedeihen der Gegend und ebenso der politischen und nationalen Momente, welche hier in Betracht kommen, bitten wir ergebenst, das Unternehmen dadurch unterstützen zu wollen, daß die Kreisstraße Nr. 179 Radolfzell—Stein die nothwendige Verstärkung erhält und ein Zuschuß aus staatlichen Mitteln von 4000 *M* per Kilometer bewilligt wird.“

III. Stellung der Großh. Regierung.

Ihre Kommission ersuchte die Großh. Regierung, und zwar das Ministerium des Innern, um eine Erklärung darüber, wie sie sich zu der vorliegenden Sache stelle. Zu der bezüglichen Besprechung erschienen ein Vertreter des genannten Ministeriums und der Vorstand der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues. Der erstere führte ungefähr folgendes aus:

Die Angelegenheit sei erst Ende April an die Großh. Regierung gelangt. Der ganze Aufwand werde auf 500 000 *M.* veranschlagt, davon sollten, wie es scheine, 170 000 bis 180 000 *M.* von den dortigen Gemeinden aufgebracht werden. Sehr in's Gewicht fielen die zur Herrichtung der Straße erforderlichen Kosten; es sei entweder eine förmliche Neuherstellung nöthig, die ca. 140 000 *M.* koste, oder mindestens eine deckweise Herstellung mit einem Aufwand von 22 000 *M.*

Für die Großh. Regierung gebe es in der Angelegenheit zwei Fragen:

1. Soll für die Herstellung einer Kreisstraße ein staatlicher Aufwand bewilligt werden?
2. Soll für das Unternehmen selbst ein Beitrag geleistet werden?

Was die erste Frage betreffe, so könnten die Mittel aus den von den Petenten erwähnten 50 000 *M.* für Gewährung von Staatszuschüssen zu Kreiswegebauten nicht geschöpft werden, denn von dieser Summe steht nichts mehr zur Verfügung; es sei sogar fraglich, ob man den drei bedürftigsten Kreisen Billingen, Waldshut und Mosbach die in Aussicht gestellte, geringe Unterstützung werde zukommen lassen können. Wenn das Unternehmen sich als brauchbar erweise, könne man vielleicht an einen Zuschuß von 20 000 *M.* denken, und diese Summe auf zwei Budgetperioden vertheilen.

Was den zweiten Punkt anlange, so stehe das Ministerium des Innern vor einer ganz neuen Verwendung von Staatsmitteln. Das Ministerium müsse sich erst prinzipiell entscheiden, ob es derartige Bahnen unterstützen könne oder nicht; dem müsse aber eine technische Prüfung vorausgehen. Eine technische Prüfung der Pläne sei bis jetzt nicht möglich gewesen; die Oberdirektion habe dieselben f. Zt. erhalten, sich aber noch nicht schlüssig machen können. Insbesondere habe das Ministerium des Innern noch keine Kenntnis über folgende Punkte:

1. ob die Ausbesserung der Straße notwendig sei;
2. ob der angenommene Aufwand erforderlich sei und
3. ob das Unternehmen mit Rücksicht auf die einschlägigen Verhältnisse rentiere.

Solange diese Punkte nicht geklärt seien, könne das Ministerium des Innern die oben gestellte zweite Frage nicht beantworten.

Der Vorstand der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, Herr Geh. Rath Honjell, äußerte sich etwa folgendermaßen:

Die Großh. Oberdirektion sei mit der Prüfung der Angelegenheit befaßt. Die Erfahrungen mit den Motorfahrzeugen seien in unserem Land bis jetzt nicht ermutigend. Ein zwischen Walldorf und Wiesloch mit elektrischen Omnibussen gemachter Versuch sei ganz mißlungen. Statt die angenommene, in gewissem Sinne längere Zeit sogar befürchtete Geschwindigkeit von 20 bis 25 km pro Stunde zu erreichen, seien die Fahrzeuge, als der Versuch gemacht werden sollte, fast nicht vom Platze gekommen. Der Verkehr werde jetzt mit Pferden unterhalten.

Eine bessere Erfahrung habe man mit einem Unternehmen in Pforzheim gemacht. Es handle sich hier um einen Motorwagen mit Benzinbetrieb, der namentlich die Beförderung von Arbeitern bewerkstellige und seit seinem Bestehen im ganzen ordentlich funktioniert habe. Es sei aber hervorzuheben, daß der Wagen auf einer sehr gut gebauten und unterhaltenen Straße fahre.

Was das Unternehmen in der Höri betreffe, so sei hier große Vorsicht geboten. Der von den Interessenten angerufene Unternehmer habe verschiedene Bedingungen gestellt, die Gewährung einer Staatsunterstützung und von Beiträgen seitens der Gemeinden sei in diesem Falle eine sehr ernste Sache. Es sei nicht richtig, daß man anderwärts mit derartigen Unternehmungen günstige Erfahrungen gemacht habe. Nur in Sachsen sei eine kleine Strecke im Betrieb, sonst habe man auf deutschem Boden noch keine Erfahrungen sammeln können.

In Frankreich seien einige derartige Bahnen konzessioniert; dort zahle man aber von Staatswegen keinen Beitrag, bis der Unternehmer die Einrichtung in Betrieb gesetzt habe und am Ende des Jahres nachweise, daß sie ihre Aufgabe erfülle. Eine Unterstützung werde also in Frankreich nur gegeben für eine vollbrachte und bewährte Leistung. Dazu komme noch, daß die französischen Straßen sehr gut und sehr breit seien. Wie liege nun die Sache in der Höri? Eine dürftig gebaute Straße, schwacher Verkehr,

durchweg kleinbäuerliche Verhältnisse. Erst in der neueren Zeit gingen Arbeiter aus jener Gegend nach Radolfzell. Die Straße sei zwar in den 70er Jahren verbessert worden und habe auch dem 3. Jt. vorhandenen Verkehr genügt, allein sie sei schmal, habe kein Steinfundament und liege teilweise in feuchtem Gelände. Bei trockenem Wetter kämen Motorwagen wohl vorwärts, bei schlechtem Wetter sei aber der Betrieb mit solchen kaum aufrecht zu erhalten. Ohne gründliche Verbesserung der Straße sei das geplante Unternehmen unmöglich. Die deckweise Behandlung genüge nicht, es sei eine durchgreifende Verbesserung nötig; diese erfordere aber einen Aufwand von 140 000 M., eine Summe, die weder die Gesellschaft noch der Kreis, zumal bei der zweifelhaften Rentabilität des Unternehmens, aufbringen wolle oder könne. Weder der Personen- noch der Güterverkehr verspreche eine erhebliche Einnahme, denn auch mit dem bestehenden Dampfschiffverkehrsverkehr sei nichts verdient worden.

Mit diesen Ausführungen solle aber durchaus kein abschließendes Urtheil abgegeben werden; man sei daran, die Sache zu studieren, und dies werde mit Gründlichkeit und Ruhe geschehen."

IV. Stellung der Kommission.

Ihre Kommission hat sich über die vorliegende Frage eingehend beraten und ist dabei zu folgendem Ergebnis gelangt. Der Distrikt Höri wie der mitpetitionierende Ort Bohlingen treiben hauptsächlich Landwirtschaft; die vielbeklagte Notlage dieses Standes hat auch diese an sich fruchtbare und klimatisch günstig gelegene Gegend trotz des Fleißes und der Regsamkeit der Bevölkerung nicht verschont; dabei wird der Mangel eines geeigneten Verkehrsmittels besonders schmerzlich empfunden. Nur schwer und mit großen Opfern an Zeit und Geld können die Bewohner die Märkte besuchen, um Einkäufe zu machen und ihre Produkte abzugeben. Von Industrie, von Handel und Wandel ist unter diesen Umständen natürlich nicht die Rede; daher Sinken der Bevölkerungsziffer und der Steuerkapitalien.

Es ist deshalb begreiflich, wenn die Bevölkerung der Höri mit diesen Zuständen unzufrieden ist, wenn sie namentlich der Meinung ist, daß der bestehende Dampfschiff- und Omnibus-Verkehr dem Bedürfnis nicht genüge und eine anderweitige Regelung der Verkehrsverhältnisse dringend nötig sei. Wie die Petenten selbst hervorheben, haben sie keine Aussicht, eine Eisenbahn durch die Höri zu erhalten, sie lenken daher ihre Aufmerksamkeit einem neuen Verkehrsmittel zu: der elektrischen Straßenbahn mit Luftleitung ohne Geleise. Die Stellung, welche die Großh. Regierung zu der Sache einnimmt, ist nicht ablehnend, aber vorsichtig abwartend; sie will zunächst prüfen und macht ihre prinzipielle Entscheidung von dem Ergebnis dieser Prüfung abhängig. Die Kommission kann diesem Standpunkt der Großh. Regierung die Berechtigung nicht versagen; es handelt sich thatächlich um eine Neuheit auf dem Gebiete des Verkehrs, welche noch nicht hinlänglich erprobt ist, und die hier vorliegenden lokalen Verhältnisse rechtfertigen es sicherlich, wenn die Regierung nicht sofort mit beiden Händen zugreift. Auf der andern Seite ist aber Ihre Kommission der Meinung, daß das Urtheil über das in Frage stehende Unternehmen durch weitere Erfahrungen sehr bald sich klären dürfte. Fällt es günstig aus, so sollte die Großh. Regierung auch zur Erstellung dieses Verkehrsmittels hilfreiche Hand bieten, denn damit könnte mancher Gegend, die sonst für ewige Zeiten auf Anschluß an den großen Verkehr verzichten müßte, recht wirkungsvoll aufgeholfen werden. Jedenfalls sollte die Angelegenheit seitens der Großh. Regierung aufmerksam verfolgt und speziell der Wunsch der Petenten im Auge behalten, namentlich auch die in Aussicht gestellte Prüfung wohlwollend durchgeführt werden. Die oben geschilderten wirtschaftlichen und lokalen Verhältnisse der Höri dürften diese Stellungnahme wohl rechtfertigen. Die Kommission ist auch der Meinung, daß eine derartige Bahn, wenn sie sich bewährt, als Ersatzmittel für eine andere Nebenbahn und als Zufahrtlinie zur Hauptbahn zu betrachten sei. Die in Aussicht gestellte Prüfung sollte daher nicht von dem Ministerium des Innern allein, sondern im Benehmen mit dem Eisenbahnministerium erfolgen.

In diesem Sinne stellt Ihre Kommission den

Antrag:

Das hohe Haus wolle vorliegende Petition der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme überweisen.

N^o. 73.

Beilage zum Protokoll der 120. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 3. Juli 1902.

Bericht

der

Budgetkommission der zweiten Kammer

über

die Petition von badischen Postbeamten sowie des f. Zt. in den Reichsdienst übergetretenen Steneraufsehers a. D. F. Koch, die Beitragsleistung zur Beamtenwittwenkasse betr.

Erstattet von dem Abgeordneten **Hoering**.

In einer Eingabe von Heidelberg, die von 36 Postbeamten, in einer eben solchen von Freiburg, welche von 18 Postbeamten und in einer dritten, welche von Konstanz datirt und von 9 Postschaffnern unterzeichnet ist, bitten die betreffenden Beamten um Aufhebung der Wittwenkassenbeiträge auch für die im Reichspost- und Telegraphendienst befindlichen badischen Staatsbeamten und ersuchen, diese ihre Bitte der Großh. badischen Regierung empfehlend zu überweisen.

In den drei Eingaben wird betont, daß nach § 50 der Reichsverfassung es ein Recht des Landesherrn sei, die Beamten für den Reichspostdienst bis einschließlich zum Postdirektor zu ernennen. Diese Beamten seien f. Zt. vorbehaltlich aller Rechte und Pflichten, welche dieselben seither bei der Großh. badischen Verwaltung hatten, von der Reichspostverwaltung übernommen worden. Sie blieben deshalb auch in ihrem neuen Dienstverhältniß Mitglieder der Großh. badischen Generalwittwenkasse. Nach Errichtung der Reichswittwenkasse im Jahre 1881 sind mehrere von ihnen auch in diese Klasse eingetreten, blieben aber gleichzeitig nach dem Stande ihres damaligen Einkommens in der badischen Klasse. Im Jahre 1888 sind nun die Beiträge für die Reichswittwenkasse aufgehoben worden und weiter erfolgte die Aufhebung der Wittwenkassenbeiträge auch für die badischen Staatsbeamten und Volksschullehrer durch Gesetz vom 9. Juni 1900. Die im Reichspost- und Telegraphendienst befindlichen Beamten wurden aber hievon ausgeschlossen.

Die Unterzeichner der Petition sagen nun, daß sie sich ebenfalls als badische Staatsbeamte betrachteten, da sie ja, wenn auch nicht unmittelbar, doch mittelbar, auch nach ihrem Uebertritt in den Reichspostdienst für den badischen Staat gearbeitet und gewirkt hätten. Sie stellen deshalb im Hinblick darauf, daß sich die Zahl der noch beitragspflichtigen badischen Beamten im Reichspostdienst von Jahr zu Jahr verringert, da seit Schaffung der Reichswittwenkasse keine Reichsbeamten badischer Landesangehörigkeit mehr in die badische

Generalwittwenkasse aufgenommen wurden und mit Rücksicht auf den so sehr günstigen Stand der letzteren das oben angegebene Petikum.

Eine ähnliche Eingabe um Befreiung von Entrichtung der Wittwenkassenbeiträge übergab auch der Steueraufseher a. D. F. Koch, der im Jahre 1871 in das Reichsland berufen wurde und seit 1894 pensionirt in Kuppenheim (Amt Rastatt) lebt. Die Großh. Regierung hat sich über die Petitionen folgendermaßen geäußert:

„Beim Uebergang der badischen Postverwaltung an das Reich am 1. Januar 1872 wurde zwischen der Großh. Regierung und der Reichspostverwaltung eine Vereinbarung getroffen, nach welcher u. A. für die Anstellungsverhältnisse derjenigen Post- und Telegraphenbeamten, deren Anstellung nach Artikel 50 Absatz 5 der Reichsverfassung der badischen Landesregierung zusteht, soweit die Beamten badische Landesangehörige sind, die bezüglich der badischen Gesetze maßgebend sein sollen. Hiernach waren die im Großherzogthum durch den Landesherrn und die Namens der Großh. Regierung durch die Oberpostdirektionen angestellten Postbeamten badischer Staatsangehörigkeit zum Beitritt zu den badischen Beamtenwittwenkassen und zur Fortsetzung dieser Mitgliedschaft berechtigt und verpflichtet. Die landesherrlich angestellten Beamten gehörten der damaligen Generalwittwenkasse an, die behördlich angestellten der damaligen Wittwenkasse der Angestellten der Civilstaatsverwaltung und zwar einerlei, ob sie beim Uebergang der Postverwaltung an's Reich bereits angestellt waren oder die Anstellung erst später erlangten. Das Recht und die Pflicht zum Beitritt zu den badischen Landeswittwenkassen hörte für neu zugehende Beamte mit dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes vom 20. April 1881, die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der Reichsbeamten der Civilverwaltung betr., auf; den damals bereits angestellten Beamten blieb nach § 23 dieses Gesetzes freigestellt, als Mitglieder der Landeswittwenkasse sich der Theilnahme an der reichsgesetzlichen Fürsorge zu enthalten oder bei Annahme der letzteren aus der Landesanstalt auszuscheiden oder endlich neben Fortsetzung der Mitgliedschaft bei der Landesanstalt auch an der reichsgesetzlichen Fürsorge theilzunehmen.

Denjenigen der betr. Beamten, die beim Inkrafttreten des 1881er Gesetzes auf die Theilnahme an der reichsgesetzlichen Fürsorge verzichtet hatten, wurde anlässlich der durch das Reichsgesetz vom 5. März 1888 erfolgten Aufhebung der reichsgesetzlichen Wittwengeldbeiträge durch Artikel II §§ 1, 2 und 3 dieses Gesetzes gestattet, den Verzicht zu widerrufen, wobei ihnen, wenn sie gleichzeitig aus der Landesanstalt ausschieden, die Anrechnung der an die letztere seit der Verzichtleistung entrichteten Beiträge auf die in Folge des Widerrufs der Verzichtleistung an die Reichskasse nachträglich zu entrichtenden Beiträge gestattet war.

Außer den unter die Bestimmung in Artikel 50 Absatz 5 der Reichsverfassung fallenden Postbeamten sind z. B. noch einige andere Reichsbeamte als Angehörige der vor 1890 bestandenen Wittwenkassen zur Beitragsleistung an die Großh. Beamtenwittwenkasse verpflichtet. Es sind dies frühere badische Staatsbeamte, welche vor Inkrafttreten des Beamtengesetzes vom 24. Juli 1888 in den Reichsdienst übergetreten sind. Solche Beamte hatten nach § 40 der Statuten der Generalwittwenkassen und einer ähnlichen Bestimmung im Statut der Angestelltenwittwenkasse, wenn sie bereits 10 Jahre einer dieser Kassen angehört, das Recht, ihre Mitgliedschaft bei diesen Kassen fortzusetzen. Das gleiche Recht hatten bis zum Inkrafttreten des Reichsgesetzes vom 20. April 1881 auf Grund des badischen Gesetzes vom 14. März 1872 (Ges.- und W.-Bl. Seite 135) und der im gleichen Sinne bezüglich der Angehörigen der Angestelltenwittwenkasse ergangenen Staatsministerialentschließung vom 31. Mai 1872 die vor einer 10jährigen Dienstzeit aus dem badischen Staatsdienst in den Reichsdienst übergetretenen Beamten. Auf das Verhältniß dieser Beamten zur reichsgesetzlichen Hinterbliebenenfürsorge finden seit Inkrafttreten des Letzteren die obenerwähnten Bestimmungen der Reichsgesetze von 1881 und 1888 ebenfalls Anwendung.

Die im Jahre 1871 zur elsäß-lothringischen Verwaltung übergegangenen badischen Bediensteten, darunter der unter den Petenten befindliche damalige Grenzaufseher Franz Koch, wurden s. B. als in den Reichsdienst übergetreten behandelt und (auch nach geringerer als 10jähriger Dienstzeit) in der Wittwenkasse der Angestellten als Mitglieder belassen. Aus ihrem neuen Dienstverhältniß haben sie außerdem auf Grund des Gesetzes vom 24. Dezember 1873 (Gesetzblatt für Elsaß-Lothringen S. 515) Anspruch auf Hinterbliebenenversorgung. Das badische Beamtengesetz vom 24. Juli 1888 ließ die Rechte und Pflichten der nicht unter dasselbe fallenden

Mitglieder der aufgehobenen Wittwenkassen unberührt; nur trat an die Stelle der Letzteren die badische Staatskasse (Beamtenwittwenkasse).

Auch das Gesetz vom 9. Juni 1900, durch welches die Wittwenkassenbeträge der im unmittelbaren badischen Staatsdienste stehenden Beamten aufgehoben wurden, findet auf die in Frage stehenden aus dem badischen Staatsdienste ausgetretenen Beamten und die Reichspostbeamten keine Anwendung. Wir erachten auch die in den vorliegenden Petitionen erstrebte Ausdehnung des letzteren Gesetzes auf die in Frage stehenden Beamten nicht für sachgemäß, da hiedurch die badische Staatskasse zu Gunsten solcher Beamten belastet würde, welche zu der badischen Staatsverwaltung entweder in gar keiner Beziehung mehr stehen, oder wie die Beamten der Reichspost ihr gesamtes Einkommen aus der Reichskasse beziehen. Bei der früheren Zulassung der betr. Beamten als Mitglieder der damaligen Wittwenkassen handelte es sich, soweit nicht statutgemäß erworbene Rechte derselben vorlagen, um eine Ausnahmebestimmung zur Erleichterung des Zuganges zum Reichsdienst, der damals noch einer Reichsfürsorge für die Hinterbliebenen der Beamten ermangelte. Auch war unter den damaligen Verhältnissen dieses Verfahren deshalb wohl vertretbar, weil die früheren Wittwenkassen mehr den Charakter einer privaten Versicherungsanstalt hatten, bei der die Hauptlast der Ausgaben für die Hinterbliebenen durch die Beiträge der Mitglieder gedeckt und nicht wie jetzt durch die Staatskasse getragen wurde.

Denjenigen im Reichsdienst befindlichen Beamten, welche auf die Reichsfürsorge nicht verzichtet haben und gleichwohl in der Landeswittwenkasse verblieben sind — es ist dies nach den gemachten Erhebungen die überwiegende Mehrzahl — steht, nach der jetzigen Ordnung der Dinge, Anspruch auf Hinterbliebenenversorgung sowohl an die badische Beamtenwittwenkasse, als auch an die Reichskasse zu. Es wird deshalb nicht als unbillig bezeichnet werden können, daß diesen Beamten für die doppelte Fürsorge für ihre Hinterbliebenen durch die Weiterzahlung der badischen Wittwenkassenbeiträge, denen der Charakter einer zusätzlichen privaten Hinterbliebenenversicherung zukommt, eine mäßige Mehrleistung gegenüber anderen Reichsbeamten, welchen nur reichsgesetzliche Hinterbliebenenfürsorge zukommt, auferlegt ist. Gleiches gilt für die betreffenden Elsaß-Lothringischen Beamten, denen ebenfalls doppelter Fürsorgeanspruch, an die Elsaß-Lothringische Landeskasse und an die badische Beamtenwittwenkasse, zusteht. Nach der Erläuterung zu Einnahme Titel II des Voranschlags der Beamtenwittwenkasse für 1902/03 (Hauptabtheilung V des des Budgets S. 130) wird beantragt, daß zur Beseitigung der aus § 40 des Statuts der vormaligen Generalwittwenkasse sich möglicher Weise ergebenden Härten den früheren Angehörigen dieser Kasse, die keine versorgungsberechtigten Angehörigen mehr besitzen und auf etwaige künftige Hinterbliebenenversorgung ausdrücklich Verzicht leisten, auf Antrag die Beitragsleistung erlassen werden soll. Diese Bestimmung soll nach Antrag des Verwaltungsraths der Beamtenwittwenkasse auch auf die erst nach dem 1. Januar 1872 immatrikulirten Postbeamten Anwendung finden, womit allen billigen Ansprüchen derselben auf Befreiung von Beiträgen zur badischen Beamtenwittwenkasse Rechnung getragen ist."

Die Kommission nahm nunmehr Veranlassung, mit der Regierung in mündliche Berathung einzutreten. Bei dem Zusammentritt der Regierung mit der Kommission betonte der Herr Finanzminister den schon schriftlich dargelegten Standpunkt der Regierung nochmals und führte aus, daß eine Befreiung der betr. Beamten von dem Wittwenkassenbeitrag nach den dargelegten Gesichtspunkten nicht angängig erscheine, da ja die Beamten, welche sich in beiden Kassen befänden, für ihre Hinterbliebenen auch eine doppelte Rente bezögen. Damit sei der Billigkeit Rechnung getragen; es genüge wohl auch, wenn jenen Beamten, welche davon Gebrauch machen wollten, die in den Erläuterungen zum Budget und in den schriftlichen Darlegungen bezeichneten Erleichterungen zu Theil würden.

Die Regierung habe übrigens Erhebungen angestellt und es sei dabei zu Tage getreten, daß gegenwärtig noch 16 Beamte vorhanden seien, welche s. Zt. nicht in die Fürsorgekasse für Reichsbeamte eingetreten seien. Sie hätten sich allerdings dadurch der hieraus erfolgenden Vortheile begeben, obgleich ihnen für den Eintritt s. Zt. wesentliche Erleichterungen zugebilligt worden seien, wie das oben des Näheren ausgeführt wurde.

Nach diesen Darlegungen konnte sich die Kommission zur Befürwortung einer allgemeinen Aufhebung der Wittwenkassenbeiträge der betr. Beamten nicht entschließen; wurde doch von einem Mitgliede der

Kommission noch bemerkt, daß Fälle vorgekommen seien, bei welchen der aus den beiden Fürsorgekassen erhaltene Betrag höher gewesen sei, als die vorher zur Auszahlung gelangten Gehaltsbezüge.

Dagegen war die Kommission darin einig: Die Regierung möge in Erwägung ziehen und mit der Reichsregierung Verhandlungen darüber pflegen, in welcher Weise und unter welchen Bedingungen die oben erwähnten 16 Postbeamten nachträglich noch in die Fürsorgekasse für die Reichsbeamten eintreten könnten.

Es dürfte auch weiter zu erwägen sein, ob nicht diesen Beamten, falls sie der reichsgesetzlichen Fürsorgekasse nicht beitreten, die badischen Wittwenkassenbeiträge doch noch nachzulassen seien.

In diesem Sinne

beantragt

die Kommission, das hohe Haus möge die Petitionen der Postbeamten der Regierung zur Kenntnissnahme überweisen, dagegen über die Petition des Steueraufsehers F. Koch in Ruppenheim zur Tagesordnung übergehen.

Beilage zum Protokoll der 120. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 3. Juli 1902.

Bericht

der

Kommission der zweiten Kammer für Eisenbahnen und Straßen

über

die Bitte der Stadtgemeinde Bretten, den Bahnhofumbau in Bretten betreffend.

Erstattet von dem Abgeordneten **Rißt**.

In der 100. öffentlichen Sitzung der zweiten badischen Kammer vom 10. Juni 1902 wurde seitens des Gemeinderaths in Bretten eine Petition über den Bahnhofsumbau in Bretten eingereicht. Es ist darin Folgendes ausgeführt:

„Am 12. Oktober 1899 habe das Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten dem Gemeinderath auf seine Eingabe vom 13. Dezember 1898 wegen einer zweckmäßigen Umgestaltung des Bahnhofes in Bretten erwidert, daß diese Frage schon seit längerer Zeit einer eingehenden Prüfung unterzogen werde. Es sei aber sowohl der Schwierigkeit der Verhältnisse, als auch der bevorstehenden Verhandlungen mit der württembergischen Eisenbahnverwaltung wegen nicht möglich gewesen, einen Abschluß der Sache herbeizuführen. Aus diesem Grund könne in das Budget für 1900/1901 ein Betrag für den Umbau des Brettener Bahnhofes nicht eingestellt werden; es sei aber zu hoffen, daß in der übernächsten Periode der Umbau in's Werk gesetzt werden könne. Den beklagten Mißständen hinsichtlich des Eil- und Expressgutverkehrs solle einstweilen durch Verlegung des Eilgutshalters in das Aufnahmsgebäude oder in den Eilgutraum abgeholfen werden. Nach dieser Erklärung glaubte der Gemeinderath auf eine baldige Erfüllung seiner Wünsche hoffen zu dürfen, in welcher Erwartung er sich aber durch die Macht der Thatfachen getäuscht sah. Es sei zwar inzwischen eine Vergrößerung des Abortgebäudes vorgenommen worden, auch erfolgte eine Erweiterung des kleinen Raumes für die Expressgutbeförderung durch Versetzen einer Wand des nicht allzugroßen Schalterraumes, dagegen seien weder in der Budgetperiode 1902/03 die Mittel für den Umbau des Bahnhofes aufgenommen, noch sei in dem der Kammer mitgetheilten Bauprogramm der Großh. Eisenbahnverwaltung von einem vollständigen Umbau des Bahnhofes, oder von einer wesentlichen Verbesserung desselben die Rede. Wegen dieser

Thatsache und der im Kreise der Bürgerschaft eingetretenen Erregung und Mißstimmung wende sich der Gemeinderath an die hohe Kammer in der Hoffnung, von dieser eine Förderung der schwebenden Angelegenheit zu erfahren.

In der Eingabe des Gemeinderaths an das Großh. Ministerium seien von der Stadtgemeinde die Gründe für eine baldige Veränderung der Bahnhofsverhältnisse vom Standpunkt der auf den Eisenbahnverkehr angewiesenen Geschäfts- und Bevölkerungskreise hervorgehoben, sowie auch auf die in verkehrstechnischer Hinsicht bestehenden Mängel der im Jahre 1879 provisorisch geschaffenen Bahnhofsanlagen hingewiesen worden. Bisher sei eine Aenderung in dieser Sachlage nicht eingetreten, um eine Verbesserung des mangelhaften und theilweise gefährlichen Zustandes als weniger dringlich erscheinen zu lassen. Die oben vermerkten baulichen Veränderungen seien so untergeordneter Natur, daß sie eigentlich mehr als Entschuldigung für nicht eingelöste Zusagen aufgefaßt werden können. Wenn das Großh. Ministerium auf die Ausführungen des Gemeinderaths mit Erlaß vom 6. Mai 1901 erwidert habe, daß es die Nothwendigkeit einer baldigen gründlichen Verbesserung der Bahnhofsanlagen in Bretten nicht verkenne und ihre Erreichung nur durch einen völligen Umbau für möglich erachte, so hätte doch wenigstens erwartet werden dürfen, daß der Bahnhofsumbau in dem jüngst den Ständekammern vorgelegten Eisenbahnbau-Programm Erwähnung gefunden, es wäre denn, daß es deswegen unterlassen worden sei, um die schwebenden Verhandlungen mit der württembergischen Eisenbahnverwaltung nicht zu beeinflussen. Für die Bevölkerung diene eine derartige Rücksichtnahme nicht zur Beruhigung. Vielmehr mache sich die Befürchtung geltend, daß die Anschauungen und Bestrebungen gewisser Kreise in Württemberg auf eine Ablenkung des seit Jahrhunderten von Württemberg nach Bretten und von da nach dem badischen Unterland bestehenden Verkehrs immer mehr an Boden gewinnen werden. Die Dringlichkeit des Bahnhofsumbaues ergebe sich auch aus der Vorsorge gegen diese Verkehrsablenkung, die für die Stadt und die geschäftlichen Beziehungen eines großen Theils der Einwohnerschaft von bleibendem Nachtheil wäre. Bei den maßgebenden Faktoren der württembergischen Eisenbahnverwaltung und allem Anschein nach auch in der dortigen Kammer bestehe z. Bt. noch die ausgesprochene Neigung, die zum Theil schon dem Verkehr übergebene Nebenbahn von Laufen a. N. durch das sogenannte Zabergäu im Bahnhof Bretten einmünden zu lassen. Ob dies auch später noch der Fall sein werde, wenn eine vorhandene Gegenströmung Oberwasser gewinne, sei nicht voranzusehen. Ihre zuwartende Haltung in der Frage des Bahnhofsumbaues Bretten habe die württembergische Eisenbahnverwaltung in der jüngsten Zeit mit dem Hinweis darauf erklärt, daß ihr seitens der badischen Verwaltung nicht das nöthige Entgegenkommen gezeigt werde; von Letzterer werde das Gegentheil behauptet, und so befinde sich die Gemeinde seit Jahren in einem Zustand des Hangens und Bangens, dessen Beseitigung durch Unterstützung der hohen Ständekammer erhofft werde. Eine Lösung der Frage werde in der Richtung erblickt, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung mit der Umgestaltung des Bahnhofes Bretten Ernst mache und zu diesem Zweck vor Allem im Benehmen mit der württembergischen Verwaltung eine Entscheidung über die endgiltige Wahl eines der vorhandenen Projekte herbeiführe, um auf diese Weise dann eine baldige Verwirklichung des Projektes zu ermöglichen.“

Der Gemeinderath richtet am Schluß seiner Eingabe die Bitte an die hohe Ständekammer, der Großh. Regierung den Umbau des Bahnhofes in Bretten gemäß der früher gemachten Zusage zu empfehlen.

Der auf Einladung erschienene Vertreter der Großh. Regierung, welchem die Petition zur Einsichtnahme zugestellt worden war, äußerte sich über dieselbe wie folgt:

„Es sei der Stadtgemeinde s. Bt. mitgetheilt worden, daß eine Verbesserung des Bahnhofes beabsichtigt sei, wofür auch ein gewisses Bedürfniß vorliege. Die Angelegenheit konnte aber aus dem Grunde keine Förderung erfahren, weil man in dem Bahnhof Bretten einen Gemeinschaftsbahnhof für Baden und Württemberg besitze, dessen Ausgestaltung erst nach Abschluß der Verhandlungen mit Württemberg erfolgen könne. Man beabsichtige, das Rangieren der Güterzüge auf dem

Bahnhof Bretten möglichst einzuschränken, die Güterzüge also geschlossen durchzuführen und zu dem Ende das Rangiergegeschäft in Bruchsal und Mühlacker zu besorgen. Dazu gehöre aber, daß beide Verwaltungen sich vorher verständigen und der Bahnhof Mühlacker die entsprechenden Einrichtungen erhalte. Wenn Vereinbarungen in dieser Hinsicht zu Stande kommen, könne der Bahnhof Bretten erheblich einfacher gestaltet werden, als wenn das ganze Rangiergegeschäft dort beibehalten werden müsse. Es liege durchaus nicht in der Absicht der Großh. Regierung, den Bahnhof für alle Zeiten in seinem jetzigen Zustand zu belassen; über den Umfang und die Einzelheiten des Projektes könne man aber erst schlüssig werden, wenn die Verhandlungen mit Württemberg zu Ende geführt seien.

Einen Umbau des Aufnahmegebäudes für sich allein vorzunehmen, empfehle sich nicht, da zunächst das Detailprojekt für den ganzen Bahnhof feststehen müsse. Die Mißstände an diesem Gebäude, die übrigens nicht so groß seien, als wie von den Petenten angegeben, seien der Hauptsache nach beseitigt.

Was die Herstellung der sog. Zabergäubahn betreffe, so sei der Großh. Regierung amtlich darüber nichts bekannt. Es scheine bei der württembergischen Eisenbahnverwaltung keine große Neigung zur Ausführung dieser Bahn vorzuliegen.

Die Anschauungen Ihrer Kommission lassen sich in Folgendem wiedergeben:

Der Bahnhof Bretten, der den Kreuzungspunkt der Bahnen Karlsruhe—Eppingen und Bruchsal—Mühlacker bildet, darf sowohl der Bedeutung des auf ihm zu bewältigenden Verkehrs, als auch seiner baulichen Anlage nach den größeren Bahnhöfen des Landes gezählt werden.

Das Aufnahmegebäude ist ein aus Fachwerk hergestelltes, einstöckiges Gebäude mit beiderseitigen Giebelaufbauten. Das Ganze macht gegenwärtig einen etwas düsteren und wenig günstigen Eindruck. Das Gebäude ist mit Ausnahme der Restaurations-Lokale nicht unterkellert. Die Räume zeigen zum Theil nur geringe Abmessungen, wie auch die Lichtverhältnisse im Allgemeinen zu wünschen übrig lassen. So erhält beispielsweise der Wartsaal II. Klasse das Licht nur durch die beiden mit Glasfenstern versehenen Thüren, da eigentliche Fenster vollständig fehlen. Gegenwärtig ist man in dem großen Längsgang auf der Straßenseite mit Verputz- und Malerarbeiten beschäftigt; ob ein Anstrich des ganzen Gebäudes folgen soll, ist Ihrer Kommission nicht bekannt.

Hauptperron und Zwischenbahnsteige haben keine feste Decke; sie sind nur überschottet und überlieft. Die Letzteren sind mit einseitigem Gefälle und nur auf der einen Geleisseite mit Randsteinen versehen, im Uebrigen aber so schmal, daß bei einem starken Andrang des Publikums zu den Zügen Unglücksfälle nicht zu den Unmöglichkeiten gehören. Auf sämtlichen Bahnsteigen fehlen gedeckte Schirmhallen; das reisende Publikum muß bei jeder Witterung die Bahnsteige und Geleise ohne Schutz überschreiten, um zu den Zügen zu gelangen. Selbst, wenn das Hauptrangiergegeschäft auf anderen Bahnhöfen besorgt werden sollte, wird doch das Rangieren auf dem Bahnhof Bretten in Zukunft nicht ganz aufhören, zumal die von Bruchsal ankommenden großen Güterzüge wegen des großen Gefälles von Bretten gegen Maulbronn auf dem Bahnhof Bretten entsprechend entlastet und die zurückgelassenen Wagen dort wieder zu Güterzügen vereinigt und weitergeführt werden müssen.

Die Bürgerschaft in Bretten hegt in erster Linie den Wunsch nach Erstellung eines neuen, den Anforderungen der Jetztzeit entsprechenden Aufnahmegebäudes, wobei ein näheres Heranrücken an die Stadt wünschenswerth wäre. Mit diesen Arbeiten sollte die Verbreiterung der Haupt- und Zwischenbahnsteige, sowie die Ueberdeckung derselben und endlich die Vermittelung des Verkehrs zwischen Aufnahmegebäude und Zwischenbahnsteigen durch Unterführungen Hand in Hand gehen.

Die weiteren Bestrebungen der Stadt richten sich dann auf die baldige Verwirklichung des Zabergäubahn-Projektes, bei dem die Einmündung der Bahn in Bretten zu erfolgen hätte.

Wenn Ihre Kommission auch der Anschauung der Großh. Regierung in dem Punkte beistimmt, daß die Neuanlage des Aufnahmegebäudes nebst Zubehör erst nach Fertigstellung eines genauen Planes über den Bahnhofsumbau möglich ist, so glaubt sie doch dem Wunsche Ausdruck geben zu sollen, daß die Großh. Regierung die Initiative zu einem gedeihlichen Abschluß der Verhandlungen mit der württembergischen

Eisenbahnverwaltung ergreife, dann den Abschluß der Planfertigungen thunlichst beschleunige, und, wenn eine gegenseitige Einigung über das dem Bau zu Grunde zu legende Projekt erzielt ist, in thunlichster Balde die Erstellung des neuen Bahnhofgebäudes nebst Perron- und Schirmdachanlagen zc. in die Hand nehme, selbst wenn eine weitergehende Umgestaltung des ganzen Bahnhofes sich nicht sofort ermöglichen lasse.

In der Nichtaufnahme des Bahnhofumbaus in das mehrgenannte Programm der Großh. Eisenbahnverwaltung erblickt Ihre Kommission keinen Grund, daß die Umgestaltung des Bahnhofes Bretten, wenn alle Voraussetzungen erfüllt und alle Vorbereitungen getroffen sind, nicht in absehbarer Zeit erfolgen könne. In diesem Sinne stellt Ihre Kommission den

Antrag,

die Petition des Gemeinderaths Bretten der Großh. Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen.