

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 38. Sitzung (09.07.1925)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zur Niederschrift über die 38. Sitzung vom 9. Juli 1925.

Im Namen des badischen Volkes

beauftragt das Staatsministerium den Minister der Finanzen Dr. Köhler, dem Landtag die ange-schlossene

Denkschrift über die künftige Verwaltung und den Betrieb der badischen staatlichen Hafenanlagen zur Beratung und Beschlußfassung vorzulegen.

Als Vertreter der Regierung für diese Vorlage wird Oberregierungsrat Seeger bestellt.

Karlsruhe, den 30. Juni 1925.

Badisches Staatsministerium

Der Staatspräsident

Dr. Hellpach.

Der Minister der Finanzen

Dr. Köhler.

Denkschrift

über

die künftige Verwaltung und den Betrieb der badischen staatlichen Hafenanlagen.

Die vormals badische Eisenbahnverwaltung hat eigene Hafenanlagen betrieben an der Tauber in Wertheim, am Rhein in Mannheim, Rheinau und Kehl und am Bodensee. In § 1 Ziffer 3 des Staatsvertrages über die Reichseisenbahnen ist vorge-sehen:

„Mit den Eisenbahnen gehen auch ihre Nebenbetriebe, soweit diese nicht schon als Zubehör anzusehen sind, insbesondere die Fähren, die Bodenseedampfschiffahrt, die Häfen und die Kraftwagenbetriebe auf das Reich über. Den Regierungen der Länder bleibt vorbehalten, einzelne solcher Nebenbetriebe von dem Übergang auf das Reich auszu-schließen.“

Bei den Häfen und Landestellen am Bodensee liegen die Verhältnisse klar. Alle diese Anlagen

waren als notwendige Bestandteile des Betriebes der Bodenseedampfschiffahrt anzusehen, wurden des-halb nicht als Nebenbetriebe behandelt, sondern als Zubehör des Eisenbahnunternehmens, mit dem die Bodenseeschiffahrt verbunden war, wie in den an-deren Ländern dem Reich übergeben. Ähnlich lag der Fall beim Tauberhafen in Wertheim, der eben-falls auf das Reich übergegangen ist.

Ungleich schwieriger war die Entschliebung, was mit den staatlichen Hafenanlagen in Mannheim, Rheinau und Kehl geschehen soll. Abgesehen von der finanziellen Bedeutung der Frage mußte vor allem die wirtschaftliche Bedeutung dieser Hafen-Unternehmungen für das Land berücksichtigt wer-den. Von der Größe der Eisenbahnhäfen von Mannheim, Rheinau und Kehl gibt das Anlagekapital ein Bild, das bei Rückbehaltung der Anlagen beim Lande Baden an der vom Reiche zu erstatten-den Abfindungssumme abzuziehen sein wird. Das Anlagekapital beträgt in

Mannheim rund	22 000 000 .M.
Rheinau rund	1 000 000 .M.
Kehl rund	12 000 000 .M.

In Kehl kommt hinzu das Anlagekapital des Elektrizitätswerks mit rund 2 Millionen Mark, das als Zubehör des Hafenunternehmens ebenfalls beim Lande verbleiben soll. Der Wert der Anlagen im Einzelnen deckt sich nicht mehr mit dem früheren Anlagekapital.

Zu diesen Zahlen muß allgemein bemerkt wer-den, daß eine endgültige Angabe erst nach Abschluß der Verhandlungen mit der Reichsbahverwaltung über die Abgrenzung der Hafenanlagen und über die Hafenbetriebsverträge gemacht werden kann. Es muß außerdem allgemein der Vorbehalt ge-macht werden, daß in dieser Beziehung noch An-derungen im einzelnen möglich sein werden. Zweck dieser Denkschrift kann im gegenwärtigen Abschnitt der Verhandlungen nur sein, einen allgemeinen Überblick über die Frage zu geben, um ein Urteil über die Hauptfrage der Rückbehaltung der Häfen beim Lande zu ermöglichen.

über die Zahl des für die staatliche Hafenverwaltung — eine solche wird bei Rückbehaltung der Häfen zunächst in Mannheim-Rheinan eingerichtet werden müssen — erforderlichen Personals und über dessen Einstufungsverhältnisse kann eine bestimmte Angabe erst gemacht werden, wenn die erwähnten Verhandlungen mit der Reichsbahnverwaltung abgeschlossen sind. Das Personal soll in der Hauptsache soweit nötig aus den bisher von der Reichsbahnverwaltung in diesen Betrieben beschäftigten Beamten, Angestellten und Arbeitern entnommen werden. Bei der Übernahme der Beamten und Arbeiter sollen die im Reichsbahndienst erworbenen Anwartschaften grundsätzlich gewahrt bleiben. In Mannheim-Rheinan wird schätzungsweise die Übernahme von etwa 60 Beamten mit einer Jahresbesoldung von insgesamt rund 230 000 M., von etwa 50 Arbeitern mit einem Jahreslohn von insgesamt rund 107 000 M. und von wenigen vertraglich Angestellten mit einem Jahresaufwand von rund 18 000 M. in Frage kommen.

Die sachlichen Ausgaben für Mannheim-Rheinan werden im ordentlichen Haushalt auf jährlich 590 000 M. geschätzt, die gesamten Ausgaben auf rund 952 000 M. Im Kehler Hafen soll mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse die Verwaltung bis auf weiteres durch die Reichsbahn für Rechnung des Landes geführt werden. Hier werden deshalb vorerst keine Beamten und Arbeiter in den Landesdienst übernommen. Die Ausgaben des ordentlichen Haushalts betragen für Kehl rund 306 000 M., die Einnahmen 144 000 M. Den Ausgaben des ordentlichen Haushalts stehen Einnahmen gegenüber in Mannheim, Rheinan und Kehl in Höhe von rund 1 265 000 M., sodaß für die 3 Häfen zusammen ein kleiner Einnahmeüberschuß vorhanden sein wird. Die Einnahmen des ordentlichen Haushalts setzen sich in der Hauptsache zusammen aus Umschlags- und Lagergebühren, aus Mieten für Lagerplätze, Lagerhäuser, Werft- und Lagerhallen, aus Stromabgabe, Wasserabgabe usw.

Im außerordentlichen Haushalt für die nächsten Jahre müssen allerdings für diese Häfen erhebliche Mittel für besondere Maßnahmen vorgesehen werden. Es handelt sich in der Hauptsache um die Ausbaggerung der Hafensohlen und die damit zusammenhängende Tiefverlegung der

Fundamente der Kaiauern. Die derzeitige Lage der Hafensohle ist für die Schifffahrt deshalb ungünstig, weil der Rheinstrom im Laufe der Jahre sein Bett um etwa 50 cm vertieft hat, sodaß bei niedrigem Wasserstand die Schiffe Schwierigkeiten haben, über die um 50 cm höher liegende Hafensohle einzufahren. Erschwerend wirkt hier auch der Umstand, daß seit dem Kriege für die Unterhaltung der Häfen nichts Wesentliches mehr geschehen konnte. Die Gesamtkosten der außerordentlichen Maßnahmen werden für Mannheim und Kehl zusammen rund 3 Millionen Mark betragen. Als Teilbetrag werden im außerordentlichen Haushalt 1925 für den Mannheimer und Kehler Hafen je 500 000 M. angefordert. Außerdem müssen 80 000 M. für die dringend notwendige Anschaffung eines zweiten Dampfbootes vorgesehen werden.

Ob die Eisenbahnhäfen von Mannheim, Rheinan und Kehl beim Lande verbleiben sollen, hängt von der Würdigung der folgenden Gründe ab, die für und gegen die Übergabe geltend gemacht werden können. Für die Übergabe an das Reich spricht zunächst ein gewisser Vorteil, welcher darin besteht, daß die beiden Hauptzweige des Verkehrswezens, Eisenbahn und Schifffahrt, in ihren Berührungspunkten, den Häfen, planmäßig zusammengefaßt werden zum Zwecke wirtschaftlicher Ausnützung der beiderseitigen Betriebsmittel. Wie das Beispiel anderer Häfen zeigt, ist indessen auch eine erfolgreiche getrennte Bewirtschaftung der Häfen möglich. Für das Land würde möglicherweise die Aufbringung der Mittel für die Instandsetzung und Unterhaltung der Anlagen entfallen. Die Reichsbahn würde als Eigentümerin der Häfen vielleicht eher zu Zugeständnissen auf dem Gebiete der Tarifpolitik bereit sein. Gegen die Übergabe auf das Reich spricht der von den Wirtschaftskreisen Mannheims besonders betonte Grund, wonach Häfen besonderer örtlicher Pflege bedürfen. Eine solche örtliche Pflege wird naturgemäß von einer nahe gelegenen, mit den örtlichen Verhältnissen besonders vertrauten Verwaltung am erfolgreichsten betrieben werden können. Außerdem hat das Land nicht nur vom Standpunkt der Erhaltung der Selbstständigkeit aus, sondern auch wegen der vielfachen Fäden, welche seine Wirtschaft mit den Hafenunternehmen verbinden, ein erhebliches Interesse daran,

auf dieses Unternehmen einen bestimmenden Einfluß ausüben zu können. Umso notwendiger wird dieser Einfluß sein, wenn berücksichtigt wird, daß das Land auch an der Rheinschiffahrt in erheblichem Umfange interessiert ist. Wären die Häfen auf das Reich übergegangen, so kann auf Grund der heutigen Erfahrungen auch behauptet werden, daß die Mittel für die außerordentlichen Zustandsetzungsmaßnahmen dennoch in der Hauptsache vom Lande und den Interessenten hätten aufgebracht werden müssen. Endlich gebot auch die neueste Entwicklung des Reichsbahnunternehmens, welche zu dessen Umwandlung in eine selbständige Gesellschaft mit ausländischem Einfluß führte, eine gewisse Zurückhaltung.

Das Badische Finanzministerium war sich in jedem Abschnitt der seit 4 Jahren andauernden Verhandlungen mit dem Reich bewußt, daß bei dem innigen Zusammenhang der Hafenanlagen mit dem Reichsbahnunternehmen eine Lösung undenkbar wäre, bei welcher nicht ein für alle Teile, insbesondere auch für die Reichsbahn befriedigender Zustand erreicht worden wäre. Die Verhandlungen mit dem Reiche konnten noch vor Inkrafttreten der Deutschen Reichsbahngesellschaft soweit abgeschlossen werden, daß der Herr Reichsverkehrsminister unterm 30. September 1924 den als Anlage angefügten Vorvertrag unterzeichnete und dadurch auch für die neue Gesellschaft die Verpflichtungen festlegte. Die Unterzeichnung des Vorvertrags durch den Badischen Finanzminister wird nach Genehmigung durch den Landtag erfolgen. Hieran werden die erforderlichen Maßnahmen für die Einrichtung der eigenen staatlichen Hafenverwaltung zu treffen sein.

Es ist in Aussicht genommen, für die Häfen von Mannheim und Rheinau zusammen eine eigene Behörde, die „staatliche Hafenverwaltung Mannheim-Rheinau“ einzurichten. Der Eisenbahnbetrieb in diesen Häfen soll nach wie vor durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft ausgeübt werden auf Grund eines für jeden Hafen hierwegen noch abzuschließenden besonderen Betriebsvertrags. Die Leistungen der Reichsbahn betrieblicher Art für die Hafeninteressenten sollen nach den bestehenden Tarifen und Gebührenordnungen der Reichsbahn abgegolten werden. An den Eisenbahnhäfen in Mannheim grenzt der der früheren Zollverwaltung

gehörige Zollhafen an. Es ist beabsichtigt, diesen seither von der Zollverwaltung auf Rechnung des Landes verwalteten Hafenteil ebenfalls der staatlichen Hafenverwaltung zu unterstellen.

In Kehl liegen infolge der Wirkungen des Friedensvertrags Verhältnisse besonderer Art vor. Es ist in Aussicht genommen, daß in Kehl die Reichsbahn den ganzen Hafenbetrieb, mit Ausnahme des Elektrizitätswerksbetriebes, unter Oberleitung des Finanzministeriums auf Rechnung des Landes in der seitherigen Weise bis auf weiteres unverändert fortführt. Das Elektrizitätswerk Kehl wird als Bestandteil der Landeselektrizitätsversorgung naturgemäß dem Badenwerk anzugliedert sein. Für das mit dem Elektrizitätswerk zurückzubehaltende Personal wird eine den Anstellungsgrundsätzen des Badenwerks angepaßte Regelung vorgeesehen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß gewichtige Gründe dafür sprechen, von dem Rechte der Rückbehaltung der Häfen Gebrauch zu machen. Es wird den Erfolg des Entschlusses wesentlich fördern, wenn es gelingt, mit der Deutschen Reichsbahngesellschaft günstige Betriebsverträge abzuschließen. Da die Häfen in besonderem Maße Zubringer des Eisenbahnverkehrs sind, kann erwartet werden, daß die Reichsbahn beim Abschluß der Betriebsverträge der Bedeutung der Häfen für ihren Betrieb Rechnung trägt und daß dies auch auf dem Gebiete der Tarifgestaltung (Wasserumschlagstarife) zum Ausdruck kommt. Ohne entsprechende Tarifpolitik der Reichsbahn muß jeder im übrigen auch noch so günstig gelegene Hafen verkümmern. Daß Baden mit der eingeschlagenen Politik der Rückbehaltung der Häfen auf dem richtigen Wege ist, ergibt sich auch daraus, daß die andern in Frage kommenden Eisenbahnländer in gleicher Weise vorgehen. Diese Tatsache ist besonders für den Hafen von Mannheim mit Rücksicht auf den Nachbarhafen von Ludwigshafen nicht ohne Bedeutung. Schon bei der Beratung im Badischen Landtag am 16. April 1920 ist bemerkt worden, daß Baden die Frage nicht ohne Beachtung des bayerischen Standpunktes entscheiden könne. Überdies wurde damals auch schon der Wunsch geäußert, die Häfen beim Lande zu belassen. Wenn die Verhandlungen vom 4. Jahren dazu geführt haben, daß sich das Finanz-

ministerium schließlich endgültig auf den Standpunkt gestellt hat, die Häfen müßten zurückbehalten werden, so ist es der festen Überzeugung, daß der Staatsverwaltung mit diesem Schritt eine fruchtbare Einwirkung auf das gesamte badische Wirtschaftsleben gesichert wird.

Karlsruhe, im Juni 1925.

Der Minister der Finanzen:

Dr. Köhler.

Bereinbarung

zwischen

der Reichsregierung sowie dem Unternehmen

Deutsche Reichsbahn

einerseits

und der Regierung von Baden

andererseits

über den Ausschluß der Hafenanlagen von Mannheim, Rheinau und Kehl von dem Übergang auf das Reich.

§ 1.

Die badische Regierung macht von dem ihr gemäß § 1 Ziffer 3 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich (Reichsgesetzblatt 1920, Seite 773) vorbehaltenen Rechte Gebrauch, die Hafenanlagen von Mannheim, Rheinau und Kehl — den Kehler Hafen einschließlich des Elektrizitätswerks — von dem Übergang auf das Reich auszuschließen.

§ 2.

1. Das Land Baden wird die Hafenanlagen betreiben und behält sich vor, zu diesem Zweck ein selbständiges Unternehmen zu bilden.

2. Als Hafenanlage gilt das in beiliegenden Plänen (Anl. . .) kenntlich gemachte Ge-

biet nebst den darauf befindlichen Gleisen, Schiebebühnen, Hallen, Kranen, Anlagen für elektrische Stromversorgung, Betriebsgebäuden usw. Eine Zusammenstellung dieser Anlagen nebst Zugehörungen ist als Anlage . . . beigegeben.

§ 3.

1. Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn erklärt sich bereit, die Ausführung des Eisenbahnbetriebs in den Hafenanlagen und den im Hafengebiet gelegenen Industriegleisen auf Grund eines abzuschließenden Betriebsvertrags zu übernehmen.

2. Die Reichsbahn wird ihre persönlichen und sachlichen Leistungen für das Hafenunternehmen mit den Selbstkosten in Rechnung stellen, sofern nicht für bestimmte Leistungen feste Pauschalgebühren vereinbart oder von der Reichsbahn besondere Gebühren erhoben werden, durch die diese Leistungen als abgegolten zu erachten sind. Verwaltungszuschläge (einschließlich der Kosten für soziale Leistungen) werden nicht angerechnet.

§ 4.

Die Tarife und Gebühren für die Leistungen der Deutschen Reichsbahn im Hafengebiet dürfen nicht ungünstiger sein als in anderen Häfen ähnlicher Verkehrsbedingungen.

§ 5.

Der badische Staat ist berechtigt, gegebenenfalls den Eisenbahnbetrieb selbst auszuführen.

§ 6.

Diese Vereinbarung ist solange beiderseits un kündbar, wie der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich (Reichsgesetzblatt 1920 Seite 773) läuft.

Berlin, den 30. September 1924.

Der Reichsverkehrsminister

Deutsche Reichsbahn
gez. D e s e r.

N^o 129 a.

Beilage zur Niederschrift über die 38. Sitzung
vom 9. Juli 1925.

Antrag

zu dem mündlichen Bericht des Haushaltsausschusses
über
die Denkschrift des Herrn Ministers der Finanzen über
die künftige Verwaltung und den Betrieb der badischen
staatlichen Hafenanlagen (Druck. Nr. 129).

Berichterstatter Abg. Seubert.

Der Landtag wolle:

1. die Denkschrift zur Kenntnis nehmen;
2. seine Zustimmung geben, daß die Eisenbahnhäfen Mannheim, Rheinau und Kehl gemäß § 1 Ziffer 3 des Staatsvertrages über den Übergang der badischen Staatseisenbahnen an das Reich vom Übergang an das Reich auszuschließen sind;
3. den unterm 30. September 1924 mit dem Reichsverkehrsministerium abgeschlossenen Vertrag genehmigen;
4. seine Zustimmung erteilen, daß vorbehaltlich der Anforderung und Genehmigung im II. Nachtrag zum Staatsvoranschlag für die Jahre 1924/25 zur Inangriffnahme der dringend notwendigen Vorbereitungs- und Instandsetzungsarbeiten in den Häfen Mannheim, Rheinau und Kehl bis zur Höhe von insgesamt 500 000 Reichsmark verausgabt werden dürfen.

Karlsruhe, den 7. Juli 1925.

Der Vorsitzende:

Marum.

Der Berichterstatter:

Seubert.

N^o 130

Beilage zur Niederschrift über die 38. Sitzung
vom 9. Juli 1925.

Förmliche Anfrage

Den Finanzausgleich betreffend.

Ist die Regierung bereit, Auskunft zu geben über den Stand der Verhandlungen über den Finanzausgleich zwischen dem Reich, den Ländern und den Gemeinden?

Karlsruhe, den 7. Juli 1925.

Dr. Schofer. Marum. Dr. Glodner. Kläiber.
D. Mayer-Karlsruhe. Weber. Bod.

N^o 130 a.

Beilage zur Niederschrift über die 38. Sitzung
vom 9. Juli 1925.

Antrag.

Den Finanzausgleich betr.

Der Landtag wolle nachstehender

Entscheidung

zustimmen:

Der Landtag billigt die Haltung, welche die Regierung in den Verhandlungen mit der Reichsregierung und im Reichsrat über die geplante Regelung des Finanzausgleichs zwischen Reich, Ländern und Gemeinden eingenommen hat. Er erjucht die Regierung, mit allem Nachdruck auch weiterhin dafür einzutreten, daß die Länder und Gemeinden auch künftighin in der Lage sind, ihr Eigenleben aufrecht zu erhalten und die ihnen obliegenden großen sozialen und kulturellen Aufgaben zu erfüllen.

Der Landtag erhebt ferner Einspruch gegen die in der beabsichtigten Einführung einer Kontrolle über die Finanzgebarung der Länder und Gemeinden durch das Reich gelegene Bevormundung, welche im Widerspruch steht zum Geiste der Reichsverfassung.

Karlsruhe, den 9. Juli 1925.

Dr. Schofer. Marum. Kläiber. Dr. Glockner. Weber.

N^o 130 b.

Beilage zur Niederschrift über die 39. Sitzung
vom 10. Juli 1925.

Antrag.

Den Finanzausgleich betr.

In die Entscheidung ist vor dem letzten Abschnitt einzufügen:

Dabei erhebt der Landtag Protest gegen die Absicht der Reichsregierung, unter schwerster Belastung der Mieter die Wohnungssteuer noch weiter auszubauen und die allgemeinen Finanzbedürfnisse des Landes und der Gemeinden in weitem Maße aus dieser Steuer zu decken.

Karlsruhe, den 10. Juli 1925.

Boß. Gäßler. Ritter.

N^o 130 c.

Beilage zur Niederschrift über die 39. Sitzung
vom 9. Juli 1925.

Antrag.

Den Finanzausgleich betr.

Der Landtag wolle nachstehender

Entscheidung

zustimmen:

Der Landtag billigt die Haltung, welche die Regierung in den Verhandlungen mit der Reichsregierung und im Reichsrat über die geplante Regelung des Finanzausgleichs zwischen Reich, Ländern und Gemeinden eingenommen hat. Er erjucht die Regierung, mit allem Nachdruck auch weiterhin dafür einzutreten, daß die Länder und Gemeinden auch künftighin in der Lage sind, ihr Eigenleben aufrecht zu erhalten und die ihnen obliegenden großen sozialen und kulturellen Aufgaben zu erfüllen.

Der Landtag erhebt Einspruch dagegen, daß die Länder und die Gemeinden zur Deckung ihres Finanzbedarfs auf die Steuerquellen der Umsatzsteuer und der Gebäudesteuer verwiesen werden sollen, obwohl die Umsatzsteuer bereits im Abbau begriffen und die Verwendung der Gebäudesteuer zur Deckung des allgemeinen Finanzbedarfs der Länder und Gemeinden im Widerspruch steht mit den fundamentalsten Anforderungen steuerlicher Gerechtigkeit.

Der Landtag legt Verwahrung ein gegen die Art der Ausgestaltung der beabsichtigten Kontrolle über die Finanzgebarung der Länder und Gemeinden durch das Reich, welche im Widerspruch steht zum Wortlaut und Geiste der Reichsverfassung.

Karlsruhe, den 10. Juli 1925.

Wittmann. Rückert. Dr. Glockner. Kläiber. Weber.