Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung. [1. Kammer]. 1909-1918

1912

123 (18.7.1912)

Visual Library

Amtliche Berichte

über die

Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung.

№ 123. Karlsruhe, den 18. Juli 1912.

Erste Kammer.

19. öffentliche Sitzung

am Samstag den 13. Juli 1912.

Unter dem Vorsitz des Ersten Vizepräsidenten Wirklichen Geheimerats Dr. **Bürklin.**

Tagesordnung:

1. Bekanntgabe neuer Einläufe.
2. Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petitionen:
   a) des Eisenbahnkomitees Schönau, den Bau einer Bahn im Odenwälder Steinachtal betr.;
   b) der Gemeinden Lörrach, Zell, Schönau u. Todtnau, Ankauf der Privatbahn Zell—Todtnau durch den Staat und Ausbau der Wiesentalbahn bis Titisee betr.;
   Berichterstatter für a und b: Stadtrat Boeckh.
   c) des Stadtrats und des Kur- und Verkehrsvereins Konstanz, die Umgestaltung der Bahnhofanlage in Konstanz betr.;
   d) der Einwohnerschaft der Stadt Überlingen um eine bessere Eisenbahnverbindung;
   Berichterstatter für c und d: Kommerzienrat Engelhard.
   e) des Eisenbahnkomitees Eberbach, Erbauung einer elektrischen Bahn von Eberbach nach Mülben betr.;
   Berichterstatter: Bürgermeister Vierneisel.
   f) der Gemeinden des Neckartales um Erstellung einer festen Brücke über den Neckar bei Diedesheim;
   Berichterstatter: Frhr. von Gemmingen.
   g) der Gemeinden Brombach und Hauingen um Errichtung einer Frachtstückgutstelle auf Station Brombach;
   Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Stromeyer.
   h) der Gemeinde Lausheim mit 5 weiteren Gemeinden, die Errichtung einer Güterstelle bei der Station „Im Weiler" betr.;
   Berichterstatter: Bürgermeister Vierneisel.
   i) der Gemeinden Önsbach, Mösbach und Wagshurst um Errichtung einer Güterstation in Önsbach;
   Berichterstatter: Bürgermeister Vierneisel.
   k) des Gemeinderats Weisweil
   α. die Anlage eines Rheinhafens auf Gemarkung Weisweil,
   β. die Herstellung eines Anlege- und Lagerplatzes unterhalb der Schiffbrücke bei Weisweil betr.;
   Berichterstatter: Bürgermeister Vierneisel.
3. Mündliche Berichte der Budgetkommission und Beratung über:
   a) die Petition der Handelskammer Freiburg, das Biersteuergesetz vom 25. Januar 1910 betr.;
   Berichterstatter: Wirkl. Geheimerat Scherer.
   b) den Gesetzentwurf, die Änderung des Gesetzes über den Staatsvoranschlag und die Verwaltung der Staatseinnahmen und -Ausgaben (Etatgesetz) betr.;
   Berichterstatter: Wirkl. Geheimerat Dr. Bürklin.
4. Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen:
   a) der Altpensionäre um Erhöhung ihrer Ruhegehälter;
   Berichterstatter: Stadtrat Bea.
   b) des früheren Schutzmanns K. Kaiser hier, um Erhöhung seines Ruhegehalts;
   Berichterstatter: Frhr. von Göler.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

c) des Arbeiters Karl Lehne hier, um Wiedergewährung einer Unfallrente;

Berichterstatter: Bürgermeister Vierneisel.

d) des Grund- und Hausbesitzervereins Karlsruhe, die Errichtung einer städtischen Hypothekenbank betr.;

Berichterstatter: Kommerzienrat C. W. Meier.

Am Regierungstisch: Ministerialdirektor Geheimerat **Schulz**, später Ministerialrat **Schäfer**, sodann Geheimerat **Wiener**, weiterhin Finanzminister Dr **Rheinboldt**, die Ministerialräte **Moser, Gimbel**; zuletzt die Ministerialräte **Kamm** und **von Witzleben**.

Erster Vizepräsident Wirklicher Geheimerat Dr **Bürklin** eröffnet kurz nach ½10 Uhr die Sitzung und gibt zu Ziffer 1 der Tagesordnung folgende **Einläufe** bekannt:

Entschuldigungen wegen Nichterscheinens zu der heutigen Sitzung von den Herren Geheimer Kommerzienrat Sander, Graf von Kageneck, Bürgermeister Sänger, Prälat Schmitthenner.

Erster Vizepräsident Wirklicher Geheimerat Dr. **Bürklin** fährt dann fort:

Ich habe nur noch einen Antrag der Budgetkommission den Herren zur Kenntnis zu bringen. Die Budgetkommission wünscht für die Beratung der Gesetzesvorlage über das Murgwerk durch Zuwahl der Herren Geheimen Kommerzienrat Stromeyer und Kommerzienrat Meier verstärkt zu werden. Die Budgetkommission geht dabei von der Erwägung aus, daß es sehr wünschenswert wäre, wenn diese Herren aus dem Gebiete des Handels und der Industrie bei der Beratung dieses bedeutsamen, hochwichtigen Werkes mitwirken könnten.

Hierzu erhält das Wort:

Oberbürgermeister Dr. **Wilckens**:

Ich möchte zur Erwägung des Hohen Hauses geben, ob, wenn eine Verstärkung der Budgetkommission eintritt, nicht auch Herr Oberbürgermeister Dr. Winterer noch in die Budgetkommission aufgenommen werden sollte. Es ist ja bekannt, daß er seit vielen Jahren gerade auf diesem Gebiete mit Anregungen der verschiedensten Art vorgegangen ist, und ich glaube, man ist es ihm eigentlich schuldig, daß man, wenn überhaupt eine Verstärkung der Budgetkommission eintritt, ihn in dieselbe aufnimmt.

Das Haus ist damit einverstanden, daß die genannten Herren für die Beratung des Murgwerkes der Budgetkommission als weitere Mitglieder beitreten.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung, **Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über eine Anzahl Petitionen** erhalten das Wort:

Zur Petition des Eisenbahnkomitees Schönau, den Bau einer Eisenbahn im Odenwälder Steinachtal betreffend.

Berichterstatter Stadtrat **Boeckh**:

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Der Bau einer Eisenbahn, welche das Odenwälder Steinachtal mit der Staatsbahn (Heidelberg-Würzburg) bei Neckarsteinach verbinden soll, beschäftigt schon seit einer Reihe von Jahren die Kammern des Landtages und zwar war dies in den Landtagen 1895/96, 1899/1900, 1907/08, 1909/10 der Fall; bei sämtlichen Gelegenheiten haben sich beide Kammern in einem der Bewerbung der Petenten günstigen Sinn ausgesprochen. Im vorigen Landtag hat die Zweite Kammer in der Sitzung vom 30. Juni 1910 anerkannt, daß die von den Petenten gewünschte Bahn „eine der Bauwürdigsten im badischen Lande genannt werden könne", und sie hat deshalb die Petition

„in dem Sinne der Großh. Regierung empfehlend überwiesen, daß alsbald dem Steinachtalbahnprojekt näher getreten und dasselbe recht bald ausgeführt werden möge".

Dieses Hohe Haus hat in der Sitzung vom 12. Juli 1910 „das dringende Bedürfnis der Steinachtalgemeinden" nach Erbauung der Bahn anerkannt, und weiter anerkannt, daß dieses Bedürfnis stets dringender werde und endlich würde befriedigt werden müssen; es hat in diesem Sinn die Petition der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen.

Die Großh. Regierung hat das Bedürfnis der Gemeinden an sich anerkannt, aber mit Rücksicht auf die damalige Finanzlage sich außer Stand erklärt, dem Ansinnen der Gemeinden alsbald zu entsprechen.

In den dem gegenwärtigen Landtag gegebenen Nachweisungen über die Erledigung der der Großh. Regierung während des Landtags 1909/10 überwiesenen Petitionen spricht sich die Großh. Regierung in folgender Weise aus:

Wenngleich die Großh. Regierung dem Projekte wohlwollend gegenüberstehe, so sei es doch bei der gegenwärtigen Überlastung der Eisenbahnverwaltung mit neuen, zum Teil dringenden Bedürfnissen nicht angängig, jetzt schon an die Ausführung der Bahn heranzutreten.

Die Großh. Regierung prüft übrigens die Frage, ob etwa vorläufig ein Haltepunkt an der bestehenden Neckartalbahn, da wo dieselbe das Steinachtal kreuzt, errichtet werden könne; desgleichen werde geprüft, ob etwa die Errichtung einer Automobillinie, welche die Gemeinden vorläufig einzurichten beabsichtigen, staatlich unterstützt werden könne. Das Eisenbahnkomitee wendet sich nun in einer Eingabe vom 6. Juli 1911 wiederholt an die Großh. Regierung und beide Häuser des Landtags, indem dasselbe in beredten Ausdrücken dringend um baldige Ausführung des Projektes bittet; die Petition führt aus:

Der Mangel einer Bahn bedrohe die ganze Gegend mit dem wirtschaftlichen Ruin. Die Einwohner müssen Tag für Tag stundenweit über die hohen Berge nach Heidelberg oder Mannheim wandern, um ihr tägliches Brot zu verdienen; manche bleiben die ganze Woche aus und lassen ihre Familien die Woche über allein zu Haus. Es sei kein Wunder, wenn Viele die Heimat verlieren und sich der Gefahr aussetzen, in dem Getriebe einer Großstadt unterzugehen. Auch die Industrie, welche als sich die Aussichten auf eine Bahnverbindung günstiger gestalteten, sich zu entwickeln schien, stehe in größter Gefahr.

Der Grund der Erneuerung der früheren Petition liege in dem immer größer werdenden Bedürfnis nach

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Besserung der Verkehrs- und Transportverhältnisse in gleichmäßigem Interesse der Landwirte und der Industriellen.

Die Petenten bitten, es wolle die Bahn baldigst nicht nur beschlossen, sondern auch ausgeführt werden.

Ihre Kommission ist der Ansicht, daß in den vorliegenden Verhältnissen ein dringendes Bedürfnis der Petenten liegt, eine Bahnverbindung mit der Neckartalbahn zu erhalten, und daß dieses Bedürfnis sich von Jahr zu Jahr steigern würde. Die vorübergehende Aushilfe, welche einerseits in der Errichtung einer Haltestelle an der Mündung des Steinachtales in das Neckartal gesucht wird, anderseits in einer tatsächlich vorhandenen Automobilverbindung würde sich als durchaus ungenügend erweisen, da diese Aushilfe nur einer kleinen Anzahl Personen dienen könne, es sich aber hier um den täglichen Verkehr einer größeren Anzahl von Einwohnern und zugleich um die wirtschaftliche Erschließung des ganzen Steinachtales handelt.

Wir sind mit den Petenten der Ansicht, daß den Wünschen derselben tunlichst bald entsprochen werden sollte, und stellen deshalb den Antrag:

es wolle die Petition der Großh. Regierung empfehlend überwiesen werden.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Gemeinden Lörrach, Zell, Schönau und Todtnau, Ankauf der Privatbahn Zell-Todtnau durch den Staat und Ausbau der Wiesentalbahn bis Titisee betreffend:

Berichterstatter Stadtrat **Boeckh**:

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Der Betrieb der Privatbahn Zell-Todtnau und der Ankauf derselben durch den Staat unter gleichzeitiger Umwandlung derselben in eine Vollbahn hat schon mehrfach beide Kammern des Landtags beschäftigt.

Die Erste Kammer hat im Jahre 1908 eine Petition der Gemeinden des Amtsbezirks Schönau, welche den Ankauf der Privatbahn durch den Staat und Umwandlung derselben in eine Vollbahn verlangte und gleichzeitig verschiedene Betriebsmängel rügte, dahin erledigt, daß sie

1. über die Petition, soweit durch dieselbe die alsbaldige Herstellung einer Vollbahn und Übernahme des Betriebs durch den Staat verlangt wurde, zur Tagesordnung überging, und daß sie
2. im übrigen die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwies.

Eine im Jahre 1910 von den Wiesentalgemeinden an die Zweite Kammer gerichtete Eingabe wünscht:

1. Daß die projektierte Bahn Titisee bis Bärental in der Weise gestaltet und der Bahnhof Bärental in der Weise hergestellt werde, daß diese Linie späterhin als Teilpunkt einer durchgehenden Hauptbahn Titisee-Todtnau in Benützung genommen werden könne;
2. daß der Ankauf der Bahn durch den Staat spätestens bis zum Schluß der ersten 25 Betriebsjahre der Bahn erfolge;
3. daß die Frage des Umbaues der Nebenbahn in eine Vollbahn und die Fortsetzung bis zum Titisee geprüft und ein Projekt hierüber dem nächsten Landtag vorgelegt werde.

Zur Begründung ihrer Eingabe führen die Petenten an:

Die Bewohner des Wiesentals seien zu der Überzeugung gekommen, daß, was in dem vorhergegangenen Landtag von den Angehörigen des Bezirksamts Schönau allein gewünscht worden sei, in der Tat im wohlverstandenen Interesse des ganzen Wiesentales liege. Das Wiesental sei in seiner Entwicklung gehemmt durch seine geographische Lage, durch welche es zwischen dem die Landes- und Zollgrenze bildenden Rhein und dem Massiv des Feldberges eingeengt sei, und welche gleichzeitig eine den Interessen des Wiesentals nachteilige Anlage der Hauptbahn zur Folge gehabt habe. Man suche schon lange nach einer näheren Verbindung mit der westlichen Rheinebene und dem nördlichen Teile Badens und habe bisher eine solche direkte Verbindung in einer Bahnlinie von Todtnau nach Freiburg zu finden geglaubt. Eine genauere Prüfung habe jedoch ergeben, daß eine Bahnverbindung Todtnau-Titisee dem Interesse der Petenten und dem allgemeinen Interesse besser entsprechen würde.

Einmal wäre der lokale Verkehr nicht unerheblich: es handle sich um einen Landesteil mit fünf Städten mit 25 703 Einwohnern und 66 Dorfgemeinden mit 46 531 Einwohnern und einem Kreissteuerkapital von 386 398 590 Mark; im ganzen Tal befänden sich eine große Anzahl gewerblicher Unternehmungen, welche für die Rentabilität einer Bahn wesentlich in Betracht kämen. Sodann käme der Fremdenverkehr in Betracht, da die projektierte Bahn einen der schönsten Landesteile Badens durchziehen würde.

Weiter würde die Bahn von Bedeutung sein für den durchgehenden Verkehr: es käme hier insbesondere der Verkehr zwischen Südost-Frankreich, West-Schweiz und Gotthard einerseits und Württemberg, Bayern, Sachsen andererseits in Betracht.

Endlich wird kurz erwähnt, daß die neue Bahn auch eine erhebliche strategische Bedeutung haben würde.

Die Zweite Kammer hat in der Sitzung vom 22. Juni 1910 diese Eingabe der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen.

Mit Eingabe an die beiden Häuser des Landtags haben nunmehr die Bürgermeister der Städte Lörrach, Zell i. W., Schönau i. W. und Todtnau die Anträge vom Jahr 1908 erneuert; sie berufen sich zur Begründung ihres Antrags auf die Begründung der Petition vom Jahr 1908 und fügen derselben nur bei:

Die Verhältnisse hätten sich seit 1908 wenig geändert. Die schweren Mißstände des Verkehrs beständen nach wie vor und hätten insbesondere zur Folge gehabt, daß der Amtsbezirk Schönau seit der vorletzten Volkszählung (1905) bis zur letzten Volkszählung (1910) einen Bevölkerungsrückgang von 13 073 auf 12 846 zu verzeichnen habe, wobei allerdings die am Ausgang der Staatsbahn liegende Stadt Zell nicht berücksichtigt sei; hierdurch würden alle auf menschliche Arbeitskraft angewiesenen Betriebe, insbesondere die einheimische Bürstenfabrikation schwer benachteiligt.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Was den Ankauf der Bahn betreffe, so sei mit dem Jahre 1913 der Ankauf derselben möglich, da in diesem Jahre das 25. Betriebsjahr erfüllt werde.

Die Großh. Regierung hat in ihrer Erklärung vom 23. März dieses Jahres zunächst Bezug genommen auf die Erledigung der zur Kentnisnahme der Großh. Regierung überwiesenen Petition von 1908 und fügt dem bei:

1. Bezüglich der Übernahme der Zell-Todtnauer-Bahn durch den Staat.

Die Konzession für die Bahn enthalte folgende Bestimmungen:

a) Der Rückkauf sei frühestens 25 Jahre nach Betriebseröffnung möglich; diese habe am 7. Juli 1889 stattgefunden, es könne also ein Rückkauf frühestens am 7. Juli 1914 erfolgen.

b) Die Absicht, den Rückkauf zu vollziehen, müßte spätestens ein Jahr vor dem Übernahmstag angekündigt werden.

c) Als Kaufpreis gelte der 25fache Betrag der Reineinnahme im Durchschnitt der dem Ankauf vorangegangenen 5 Betriebsjahre, jedoch nicht mehr als das anerkannte Anlagekapital zuzüglich 20 Prozent, und nicht weniger als dieses Kapital, abzüglich 20 Prozent. Da nach den vorliegenden Verhältnissen voraussichtlich das Maximum des Kaufpreises zu bezahlen sein werde, läge für die Regierung kein finanzieller Grund vor, die Bahn alsbald anzukaufen. Ebensowenig hätten aber die Interessenten einen Vorteil von dem sofortigen Ankauf, da die Bahn als Nebenbahn fortbetrieben werden müßte und etwa bestehende Mißstände durch den Übergang der Bahn auf den Staat auch nicht beseitigt würden. Die wirklich vorhanden gewesenen Mißstände seien übrigens beseitigt worden.

2. Bezüglich des Umbaues der Zell-Todtnauer-Bahn in eine Vollbahn.

Der Umbau würde einen Aufwand von 7 Millionen M. erfordern, wozu noch die Ankaufskosten mit 1¾ Millionen Mark kämen, so daß der Umbau finanziell nicht zu rechtfertigen wäre, um so weniger als die Schmalspurbahn im allgemeinen befriedige.

3. Bezüglich der Fortsetzung der Bahn von Todtnau nach Titisee.

Einer Bahnlinie Basel-Wiesental-Titisee (Höllentalbahn) könne eine Bedeutung als Durchgangslinie nicht beigelegt werden; der Lokalverkehr könne den erforderlichen Aufwand, welcher sich auf mindestens 25 Millionen belaufen würde, nicht rechtfertigen.

4. Bezüglich der Lage des Bahnhofes Bärental.

Dieser Bahnhof sei in jeder Hinsicht zweckmäßig vorgesehen und würde in der vorgesehenen Gestalt den Anschluß einer Linie nach Todtnau gestatten, wenn je eine solche erstellt werden sollte.

In der Sitzung der Zweiten Kammer vom 19. v. M. wurden, dem Antrag der Kommission entsprechend, die Petition

1. insoweit sie die Anlage des Bahnhofes Bärental betrifft, als durch die Erklärung der Großh. Regierung erledigt erklärt;

2. bezüglich des Ankaufs der Schmalspurbahn der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme überwiesen, daß die Regierung den Rückkauf der Bahn bei Besserung der Finanzlage ins Auge fassen möge;

3. bezüglich des Umbaues der Schmalspurbahn in eine Vollbahn und deren Weiterführung nach Titisee durch Übergang zur Tagesordnung erledigt.

Ihre Kommission ist zu der Überzeugung gelangt, daß die von den Petenten geäußerten Wünsche zwar von deren Standpunkt aus betrachtet, durchaus verständlich sind und wohl der Erfüllung wert erscheinen, daß aber denselben mindestens zur Zeit unübersteigliche Hindernisse, teils rechtlicher, teils finanzieller Natur entgegenstehen.

Was zunächst den Ankauf der bestehenden Privatbahn betrifft, so wäre derselbe aus rechtlichen Gründen erst von Mitte des Jahres 1914 an möglich; aber abgesehen davon wäre der Ankauf nur dann finanziell gerechtfertigt und würde nur dann dem Interesse der Petenten entsprechen, wenn gleichzeitig mit dem Rückkauf die Umwandlung der Schmalspurbahn in eine Vollbahn vollzogen werden könnte, was aber aus finanziellen Gründen zur Zeit nicht möglich ist. Bezüglch der Fortsetzung der Bahn von Todtnau nach Titisee teilt die Kommission die Ansicht der Großh. Regierung, daß die Linie, als Durchgangslinie gedacht, keine Berechtigung hat, daß sie in dieser Beziehung den erforderlichen Aufwand nicht rechtfertigen würde und daß auch der zu erwartende Lokalverkehr den aufzuwendenden Mitteln nicht entsprechen würde.

Diese Erwägungen würden an sich den Übergang zur Tagesordnung rechtfertigen. Wir erachten es aber für wünschenswert, daß die Großh. Regierung von den Wünschen der Beteiligten bezüglich des Ankaufes und des Umbaues der Bahn Kenntnis erhält; wir sind jedoch der Ansicht, daß die Erfüllung dieser Wünsche nicht nur von der Besserung der allgemeinen Finanzverhältnisse abhängig zu machen ist, sondern auch von der Beantwortung der Frage, ob die wirtschaftlichen Bedürfnisse die für die gleichzeitige Erfüllung beider Wünsche notwendige Ausgabe rechtfertigen.

Wir stellen hiernach und bezüglich Ziffer 3 in dem angegebenen Sinne den Antrag:

1. es wolle in abgekürzter Form über die Petition beschlossen werden;

2. die Petition bezüglich der Anlage des Bahnhofes Bärental als erledigt erklärt werden;

3. die Petition bezüglich des Ankaufs der Privatbahn Zell-Todtnau und bezüglich des Umbaues derselben in eine Vollbahn der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen werden;

4. über die Petition, insoweit dieselbe Fortsetzung der Bahn von Todtnau nach Titisee verlangt, zur Tagesordnung übergegangen werden.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition des Stadtrates und des Kur- und Verkehrsvereins zu Konstanz, Die Umgestaltung des Konstanzer Bahnhofs betr.

Berichterstatter Kommerzienrat **Engelhard**:

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Die Frage der Umgestaltung des Konstanzer Bahnhofs beschäftigt den Landtag nun schon zum vierten Male. Um was es sich dabei handelt, ist bekannt. Als Konstanz seiner Zeit eine Eisenbahn bekam, hat man den Bahnhof zweckmäßigerweise an das Seeufer neben den Hafen gelegt; die Zufahrtsstrecke wurde beim Ausfluß des Rheins aus dem See vom rechten Rheinufer herüber zwischen Stadt- und Seegestade nach dem Bahnhof geleitet. Konstanz war damals eine Stadt mit nur wenigen tausend Einwohnern und einem ziemlich unbedeutenden Verkehr, so daß die Führung der Bahn zwischen See und Stadt zunächst von wesentlichen Nachteilen nicht begleitet war. Je mehr nun aber die Stadt an Einwohnerzahl zunahm, je mehr sie die landwirtschaftlichen Reize ihrer Lage am Bodensee zur Geltung zu bringen wußte, je mehr dadurch und später auch durch den Bau der Schwarzwaldbahn und anderer Bahnen der Verkehr wuchs, desto mehr stellte es sich heraus, daß die gewählte Führung der Bahnhofszufahrtslinie einer Trennung der Stadt vom Seegestade gleichkam. Die immer dichter werdende Zugfolge sowie der Rangierdienst sperrten bei den schienenebenen Übergängen den Verkehr zwischen Stadt und Hafen mehr und mehr, so daß Konstanz immer weniger seiner bevorzugten Lage am Bodensee froh werden konnte.

Aus diesen Gründen hat denn auch der Konstanzer Stadtrat seit langen Jahren eine Besserung dieser Verhältnisse angestrebt. Der Güterbahnhof sollte nach seiner Meinung nach Petershausen auf das andere Rheinufer verlegt werden und die Zufahrtslinie zum Personenbahnhof vom künftigen Güterbahnhof abzweigend beim Rheingarten, also unterhalb der jetzigen Rheinbrücke, über den Rhein und dann der Grenze entlang in den jetzigen Bahnhof geführt werden der zu einem Kopfbahnhof umzugestalten wäre. In den langen Verhandlungen, welche der Stadtrat mit der Großh. Eisenbahnverwaltung führte, erklärte sich diese mit der Errichtung eines Güterbahnhofs in Petershausen einverstanden. Dagegen wurde die Verlegung der Zufahrtslinie zum Personenbahnhof abgelehnt, nachdem seitens der Eisenbahnverwaltung 5 verschiedene Projekte gefertigt und berechnet worden waren, welche im Kommissionsbericht vom 12. Juli 1910 des näheren erläutert sind. Die Eisenbahnverwaltung lehnte die Zufahrtslinie der Grenze entlang ab, weil dieses Projekt annähernd 22—23 Mill. Mark koste und deshalb finanziell unmöglich sei, auch käme dabei der Bahnhof direkt hinter eine scharfe Kurve zu liegen, was technisch zu den größten Bedenken führe. Es handle sich überhaupt bei diesem Projekt lediglich um Bedürfnisse der Stadt Konstanz, während die Eisenbahnverwaltung von den großen aufzuwendenden Kosten irgendwelche Vorteile nicht hätte. Die Zufahrtslinie sollte deshalb in ihrer jetzigen Führung bestehen bleiben.

Mit Rücksicht auf diese Verschiedenheit der Meinungen hat sich der Konstanzer Stadtrat in den Jahren 1906, 1908 und 1910 und nun auch am 1. Februar 1912 wieder an die Landstände gewendet. Diesmal mit der Bitte, daß

1. Noch in den diesjährigen Staatsvoranschlag, spätestens in dessen Nachtrag, eine entsprechende Summe zum Beginn mit dem Bau des Güterbahnhofs Petershausen eingestellt wird,
2. gleichzeitig eine endgiltige Entschließung über die künftige Linienführung zum Hauptbahnhof gefaßt,
3. dabei aber an Stelle der bisherigen Linie nach Projekt V die Umführungslinie nach Projekt III — vorbehaltlich des Detailplans für die eventuelle Umgestaltung des bisherigen Hauptbahnhofs — festgelegt wird.

Dieselben Wünsche spricht der Kur- und Verkehrsverein Konstanz in seiner Petition vom April dieses Jahres aus.

In der Begründung des Stadtrates wird auf eine Entschließung des Großh. Ministeriums der Finanzen vom 19. Dez. 1911 Bezug genommen, in welcher ausgeführt wird, daß es sich noch nicht übersehen lasse, ob es möglich sein wird, noch in das Eisenbahnbaubudget 1912/13 eine erste Teilforderung für den Bau des Güterbahnhofs Petershausen einzustellen, sowohl der Güterbahnhof wie der Hauptpersonenbahnhof seien Gemeinschaftsbahnhöfe und es seien die Unterhandlungen mit der schweiz. Zollverwaltung und mit der Verwaltung der schweiz. Bundesbahnen noch nicht zum Abschluß gekommen. Ferner wird dort ausgeführt, daß die Eisenbahnverwaltung am Projekt V, d. h. an der alten Zufahrtslinie zum Hauptbahnhof, festhalte, daß jedoch an sich die Möglichkeit bestehe, die Hauptbahn etwa von Station Reichenau aus über eine neue Rheinbrücke südlich vom Güterbahnhof abzulenken und westlich um die Stadt Konstanz herum in den Personenbahnhof einzuführen.

Der Stadtrat sieht sich durch diese Ausführungen in seinen Hoffnungen enttäuscht und er wendet sich deshalb von neuem an die beiden Hohen Kammern des Landtages mit der Bitte um kräftige Unterstützung seiner Wünsche. Er weist auf die stark gestiegene Einwohnerzahl hin, auf das bedeutende Anwachsen der Steuerkapitalien, sowie auf das des Personen- und Güterverkehrs, endlich auf die beträchtliche Zunahme der Konstanzer Industrie an Zahl und Bedeutung. Durch die im Laufe des letzten Jahres eröffneten neuen Bahnlinien, die Bodensee-Toggenburg-Bahn und die Mittel-Turgau-Bahn, werde der Verkehr noch vermehrt werden. Bei diesem Aufblühen der Stadt und bei der außerordentlichen Beschränktheit des Baugebietes sei es eine dringende Notwendigkeit geworden, die in der Nähe des Petershausener Bahngebietes zu errichtenden Straßen- und Baufluchten festzulegen, wenn nicht die weitere Entwicklung dieses Stadtteils ins Stocken kommen soll. Die möglichst schleunige endgiltige Projektierung des Petershausener Güterbahnhofs sei deshalb eine Notwendigkeit von äußerster Dringlichkeit. Noch dringlicher aber sei die endgiltige Entschließung über die Linienführung zwischen Güterbahnhof und Hauptbahnhof, von deren Feststellung die Lösung der für die Entwicklung der Stadt wichtigsten Fragen abhänge, zumal es sich hier um ein Gebiet handle, das zum Mittelpunkt des Weichbildes und des Verkehrs gehöre, für welches wichtige Entschließungen nicht länger verschoben werden könnten. Die gesamte Einwohnerschaft sei sich darin einig, daß das Projekt V für die Stadt unannehmbar sei, daß vielmehr die Umführungslinie erstellt werden müsse; sie werde ja auch von Seiten der Eisenbahnverwaltung als ausführbar erklärt. Der Konstanzer Stadtrat verschließe sich der Erwägung nicht, daß zunächst die anderen vorliegenden Bahnhofsum- und Neubauten erstellt werden müßten, ehe an den Umbau des Konstanzer Bahnhofs und seine neue Zufahrtslinie geschritten werden könne. Aber es müsse nun jetzt einmal endgiltig festgestellt werden, wie die Zufahrtslinie geführt werden soll, da es sonst nicht mehr

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

möglich sei, das Gelände zwischen der Landesgrenze und dem Paradies der fortschreitenden Überbauung zu entziehen. Es handle sich um wichtige Lebensfragen der Stadt Konstanz, welche ohnehin in ihrer vorgeschobenen Lage an der Grenze des Landes und des Reiches zwischen dem Ausland und dem Bodensee und ohne genügendes Hinterland schwer mit ihrer Fortenwicklung zu kämpfen habe.

Der Kur- und Verkehrsverein Konstanz unterstützt und unterstreicht die Begründung des Stadtrates. Besonders weist er auf die überaus mißlichen und geradezu gefährlichen Zustände hin, wie sie sich auf den schienengleichen Übergängen und insbesondere auf dem Übergang am Konziliumsgebäude, der den ganzen Verkehr mit dem Hafen vermittelt, entwickelt haben. Auch auf der Rheinbrücke, die ebensowohl dem Eisenbahn- wie dem Fahr- und Fußgängerverkehr dient, seien die Zustände infolge der immer größer werdenden Zahl der Züge und des sonst anwachsenden Verkehrs, insbesondere auch des Automobilverkehrs, äußerst gefährlich geworden. Endlich wird darauf hingewiesen, daß Konstanz eine vom Ausland stark besuchte Grenzstadt sei und daß die Bürgerschaft deshalb das Beschämende ihrer rückständigen Bahnhofszustände doppelt bitter empfinde.

Die Großh. Regierung teilt zu den vorliegenden Petitionen mit, daß die Verhandlungen der Großh. Generaldirektion mit den schweizerischen Behörden wegen der Umgestaltung der Konstanzer Bahnhofverhältnisse bis jetzt noch nicht zum Abschluß gelangt seien. Auf Seiten der Schweiz beständen grundsätzlche Bedenken gegen die Verlegung des Frachtgüterdienstes und des dazu gehörigen Zolldienstes, weil die Kreuzlinger Grundeigentümer und Geschäftsleute sich durch den dadurch verursachten Wegzug von Beamten geschädigt fühlten, auch würde sich für sie die Auflieferung und Abholung von Gütern nach Deutschland in Zukunft umständlicher und zeitraubender gestalten. Die Verhandlungen würden voraussichtlich noch längere Zeit in Anspruch nehmen und es sei deshalb ausgeschlossen, noch in einem Nachtrag zum Eisenbahnbudget einen Betrag für den Güterbahnhof in Petershausen aufzunehmen. Sobald indessen eine Einigung erzielt sei, soll das Vorverfahren zur einstweiligen Feststellung der Zulässigkeit einer Enteignung des erforderlichen Geländes eingeleitet und, soweit angängig, unter Zuhilfenahme eines Administrativkredits vorgegangen werden. Der Herr Finanzminister habe bei einem Besuche in Konstanz diese Absicht den Interessenten selbst bekannt gegeben. Bei dieser Gelegenheit habe auch eine eingehende Erörterung der Frage der Führung der Bahnlinie nach dem Hauptpersonenbahnhof stattgefunden. Ein Einverständis sei darüber erzielt worden, daß sowohl eine Bahnhofanlage im Westen der Stadt, dem sogenannten Paradies, als auch eine Hochlegung des bestehenden Hauptbahnhofs nebst der Zufahrtslinie wie endlich eine Verlegung dieser letzteren durch schweizerisches Gebiet auszuscheiden haben. Das Erstere habe die Stadt abgelehnt, gegen das letztere Projekt aber bestünden erhebliche Bedenken der zuständigen Reichsbehörden, namentlich der Landesverteidigung, aber auch vom Standpunkt der Zollbehörde aus werde eine solche Lösung als unerwünscht bezeichnet. Es wäre darnach nur noch die Erörterung über zwei der vorgeschlagenen Lösungen übrig geblieben, von denen die eine (Projekt III) die Zufahrtslinie so legen will, daß der Rhein weiter unterhalb überschritten und dann die Linie westlich der Stadt unter tunlichster Vermeidung schweizerischen Gebiets von Süden her in den bestehenden Bahnhof eingeleitet wird, welcher dann zum Kopfbahnhof umgestaltet werden müßte, während die andere Lösung (Projekt V) bei der bisherigen Zuleitung dem Seeufer entlang verbleiben und den bestehenden Bahnhof erweitern und wesentlich verbessern will, was durch die Verlegung des Güterbahnhofs nach Petershausen ermöglicht werde. Das Projekt III koste 27¼ Millionen Mark und es hafteten ihm schwere betriebstechnische Nachteile dadurch an, daß der scharf gekrümmte Einführungsbogen sich bis in die Mitte des Bahnhofs erstrecke. Hierdurch würde die Bahnhofsanlage unübersichtlich und von Betriebsgefahren bedroht. Auch dem sich an dieses Projekt anschließenden sogenannten Mühlenschen Projekt, das die Stadt Konstanz bearbeiten ließ, hafteten dieselben Fehler an. Wenn es auch gewisse Vorzüge dem Entwurf III gegenüber böte, so bringe es auf der anderen Seite wieder so viele Nachteile in Bezug auf ungenügende Gleisanlagen und dergl. mit daß es ebenso unannehmbar sei wie das Projekt III. Trotz allen Bemühungen sei es nicht gelungen, eine für die Eisenbahnverwaltung annehmbare Lösung im Sinne der städtischen Wünsche zu finden. Den Bahnhof auf eine Aufschüttung in den See hinaus zu verlegen, um so die Linienführung längs der deutschen Grenze in zweckmäßiger Weise zu ermöglichen, koste mindestens 27—28 Millionen Mark und könnte auch der Stadt selbst nicht zusagen, weil dadurch das Landschaftsbild, besonders der Ausblick auf das jenseitige Seeufer erheblich beeinträchtigt würde. Es bliebe also nur e i n e annehmbare Lösung übrig, nämlich die bestehende Zufahrtslinie zu belassen und den Güterbahnhof nach Petershausen zu verlegen. Das koste nur 9 Millionen Mark und würde auf absehbare Zeit den Bedürfnissen genügen. Auch das Reichseisenbahnamt halte dieses Projekt für eine geeignete Grundlage zu einer befriedigenden Lösung. Die bisherige Zufahrtsstrecke würde dadurch erheblich entlastet, es würden nach Verlegung des Güterbahnhofs voraussichtlich nur noch 6 und nach Wegfall des Trajektverkehrs nur noch 4 Güterzüge täglich auf der Zufahrtsstrecke verkehren gegen bisher 18. Insbesondere aber würden die für den Verkehr zwischen Stadt und See so störenden Rangierbewegungen nahezu völlig verschwinden. Auch der Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr auf dem Straßenübergang an der Marktstätte würde durch den Wegfall des Güterbahnhofs erheblich geringer werden. Die Erstellung eines Fußgängerstegs an jener Stelle sei früher schon von der Großh. Eisenbahnverwaltung angeboten, vom Stadtrat aber abgelehnt worden, obwohl der Steg so gestellt werden könne, daß er den Blick nach dem See nicht beeinträchtigen würde. Für die Erleichterung des Verkehrs nach dem Stadtpark könne eine Unterführung an geeigneter Stelle in Aussicht gestellt werden. Durch die Verlegung des Güterbahnhofs nach Petershausen würde allerdings der Verkehr auf der Rheinbrücke eine Zunahme erfahren, doch sei die Großh. Eisenbahnverwaltung bereit, den zurzeit unbenützten Raum für ein zweites Gleise auf dieser Brücke dem Fußgänger- oder Straßenbahnverkehr nutzbar zu machen, so lange ein zweites Gleise entbehrlich ist. Wenn der Brükkenverkehr infolge des Wachstums der Stadt für die eine Brücke zu groß und gefahrbringend geworden sei, so müsse darauf hingewiesen werden, daß es eine städtische Aufgabe wäre, diesem Übelstande durch die Erbauung

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

einer zweiten Brücke abzuhelfen, für welche dann ein Staatszuschuß in Frage kommen könne.

Bei der Beibehaltung der jetzigen Zufahrtslinie würde auch späteren Wünschen der Stadt am wenigsten vorgegriffen und die Möglichkeit, etwa von Station Reichenau aus über eine neue Rheinbrücke südlich vom geplanten Güterbahnhof eine Zufahrtslinie längs der Schweizer Grenze zu bauen, bliebe bestehen. Die Stadt bliebe unbehindert, ihre Kanalisierungs- und Straßenführungspläne festzulegen, daß später die Linienführung längs der Grenze immer noch möglich wäre. Auch wegen der infolge einer etwaigen Schiffbarmachung des Rheins bis Konstanz später hervortretenden Bedürfnisse wäre es besser, heute noch keine Festlegung dieser Linie vorzunehmen.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, hat die Gründe der Petenten und die Gegengründe der Großh. Regierung eingehend geprüft, und sie ist zu der Überzeugung gekommen, daß eine Führung der Zufahrtslinie zum Hauptpersonenbahnhof über schweizerisches Gebiet hinweg wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten politischer, militärischer und auch zolltechnischer Natur die lebhaftesten Bedenken hervorrufen muß; auch die Führung auf deutschem Gebiet längs der schweizerischen Grenze kann wegen der Gefahren, die durch die Lage des Bahnhofs am Ende einer scharfen Kurve entstehen, nicht empfohlen werden, während das Verlegen des Bahnhofs auf eine Aufschüttung im See zu teuer ist und das Landschaftsbild verunziert. Es bleibt also, wie die Dinge liegen, und da ein anderes Projekt von zweifelloser Zweckmäßigkeit nicht vorliegt, nur übrig, es bei dem zu belassen, was die Regierung vorschlägt. Ideal wird diese Lösung allerdings nicht sein, aber immerhin würden durch die Verlegung des Güterbahnhofs und durch die damit verbundene starke Verminderung des Güterzugsverkehrs sowie durch den Wegfall des Rangierbetriebs beim Hauptbahnhof die wesentlichsten Mißstände, wie sie bisher in die Erscheinung getreten sind, wegfallen oder zum mindesten stark gemildert werden. Die künftige Entwicklung von Konstanz wird wohl dahin drängen, daß in später Zeit auch der Personenbahnhof nach dem rechten Rheinufer verlegt werden muß. Die Einführung der verschiedenen schweizerischen Bahnen wäre dann über eine, etwa unterhalb Stromeyerdorf zu erbauende Brücke zu leiten, während der Hafen mit dem Hauptbahnhof durch eine elektrische Bahn zu verbinden wäre. Es würde sich vielleicht empfehlen, heute schon eine solche Lösung der Frage ins Auge zu fassen, jedenfalls die Möglichkeit einer künftigen Ausführung offen zu halten. Die Belassung des Hauptbahnhofs an seiner jetzigen Stelle und zugleich die Führung der Zufahrtslinie längs der Grenze würden wegen der Enge des zur Verfügung stehenden Raumes und wegen der Unmöglichkeit späterer weiterer Ausdehnung keine dauernd befriedigende Verhältnisse ergeben.

Ihre Kommission kommt zu dem Antrag:

Das Hohe Haus wolle die beiden Petitionen der Großh. Regierung in dem Sinne empfehlend überweisen, daß die Projektierung und die Ausführung des Güterbahnhofs Petershausen nach Möglichkeit beschleunigt und daß auch weiterhin versucht werde, eine beide Teile befriedigende Lösung der Frage der Lage des Hauptpersonenbahnhofes sowie der Einführung der Bahn in diesen möglichst bald herbeizuführen.

Geh. Kommerzienrat **Stromeyer:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Der Berichterstatter hat bereits erwähnt, daß die Frage der Umgestaltung der Bahnanlage Konstanz das Hohe Haus schon zum vierten Male beschäftigt.

Ein Vertreter oder Bewohner dieser Stadt ist aber in der Hohen Ersten Kammer noch nie zum Wort gekommen.

Im Hinblick auf die große Bedeutung, welche die Lösung dieser Frage für die Entwicklung der Stadt Konstanz hat, sei mir gestattet, des näheren auf sie einzugehen.

In der 22. öffentlichen Sitzung vom 12. Juli 1910 hat mein verehrter Kollege, Herr Kommerzienrat Engelhard als Berichterstatter über die Petition des Stadtrates Konstanz eingehend die Mißstände beim Bahnhof Konstanz geschildert, die sich in stets zunehmendem Maße fühlbar machen.

Auch heute ist er auf die Gründe eingegangen, welche der Stadtrat Konstanz, sowie der dortige Kur- und Verkehrsverein für ihr Verlangen nach einer Verlegung der Zufahrtslinie zum Bahnhof Konstanz geltend machen.

Schon bei den früheren Verhandlungen wurde u. a. darauf hingewiesen, in welcher peinlichen Lage sich die Stadt Konstanz befinde. Tatsächlich ist sie in allen Maßnahmen, die im Interesse der gedeihlichen Entwicklung der Stadt getroffen werden müssen, beispielsweise in der Festlegung des Bebauungs- und Kanalisationsplans gehindert, solange keine völlige Klarheit herrscht, welche Änderungen in Aussicht genommen sind.

Die Petition der Stadt Konstanz wurde seinerzeit laut einstimmigem Beschluß des Hohen Hauses der Großh. Regierung mit dem Wunsche zur Kenntnisnahme überwiesen, daß in das nächste Eisenbahnbudget eine Summe für die Erstellung eines definitiven Projekts für den Petershauser Güterbahnhof eingestellt werde

Die Hohe Zweite Kammer, die in ihrer 117. öffentlichen Sitzung am 14. Juli 1910 die Eingabe des Stadtrates Konstanz ebenfalls beschäftigte, nahm auf Grund eines Berichtes des Abgeordneten Odenwald einstimmig einen Antrag der Kommission für Eisenbahnwesen und Straßen an, der dahin lautet, daß

1. für die Verlegung des Güterbahnhofes in Petershausen in das Budget 1912/13 entsprechende Mittel eingestellt werden.
2. Die Linie der späteren Umführung der Bahn vom neuen projektierten Güterbahnhof in Petershausen in den jetzigen Personenbahnhof alsbald mit der Stadtgemeinde Konstanz vereinbart wird.

Trotz dieser einstimmig gefaßten Beschlüsse der beiden Hohen Häuser ist die Angelegenheit nicht viel weiter gediehen.

Der Staatsvoranschlag für die Jahre 1912 und 1913 enthält keine Summe für den Güterbahnhof Petershausen und für die Station Konstanz.

Die Ursache ist nach der Erklärung der Großh. Regierung, wie wir schon gehört haben, darauf zurückzuführen, daß die Verhandlungen mit der Schweiz, die in dieser Sache geführt werden müssen, noch nicht zum Abschluß gelangt seien. Dafür ist erfreulicherweise in Aussicht gestellt worden, nach Abschluß dieser Verhandlungen den Administrativkredit in Anspruch zu nehmen.

Die Ungewißheit über die Lösung der für Konstanz

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

so wichtigen Bahnhoffrage läßt es begreiflich erscheinen, wenn der dortige Stadtrat, sowie der Kur- und Verkehrsverein dringend nach einer baldigen Entscheidung verlangen und die Verlegung der Umführungslinie fordern, von der sie allein eine gründliche Beseitigung der bestehenden Mißstände erhoffen, die schon vor 15 Jahren bestanden und sich infolge der Bevölkerungs- und Verkehrszunahme im Laufe der Zeiten zu einer Kalamität herausgewachsen haben.

Wenn auch von der Großh. Regierung diese Mißstände in der Konstanzer Bahnanlage anerkannt werden, so ist damit der Konstanzer Bevölkerung, die zusehen muß, welche gewaltige Summen für die Umgestaltung anderer Bahnanlagen wie Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Basel usw. aufgewendet werden ,doch nicht gedient

Die Großh. Eisenbahnverwaltung hat zwar, was in Konstanz dankbar anerkannt wurde, 5 Entwürfe für die Unänderung der Bahnanlage ausarbeiten lassen, die am 12. Juli 1910 dem Hohen Hause kurz bekannt gegeben worden sind.

Zugleich hat aber die Eisenbahnverwaltung sich dahin ausgesprochen, daß ihrer Meinung nach nur die Ausführung des Projektes 5 in Frage kommen könne, das die heute bestehende Einführungslinie über die alte Rheinbrücke beläßt und nur eine Verlegung des Güterbahnhofes nach Petershausen vorsieht.

Konstanz kann sich mit dieser Lösung nicht zufrieden geben, denn die Interessen der Stadt verlangen nach der Ansicht des Stadtrates, die ich hier vertrete ,gebieterisch, daß die Abschnürung von dem See durch die Geleise beseitigt und die den Bedürfnissen des gesteigerten Verkehrs in keiner Weise genügende Rheinbrücke entlastet wird.

Dies ist nach Ansicht des Stadtrates nur möglich durch Führung einer von Südwesten her in den Bahnhof einmündenden Bahnlinie über eine zweite neu zu erbauende Rheinbrücke.

Die Gründe, welche gegen diese Linienführung von der Eisenbahnverwaltung ins Feld geführt werden, sind vor dem Hohen Hause schon erörtert worden.

Neben betriebs- und zolltechnischen, sowie strategischen Gesichtspunkten werden namentlich die hohen Kosten von 27—30 Millionen Mark geltend gemacht, welche die Verwirklichung eines derartigen Planes nicht zulassen würden. Auch auf die ungünstige Finanzlage und auf die äußerst großen Aufwendungen für andere Bahnhofbauten ist hingewiesen worden.

Aber gerade der Umstand, daß nunmehr spezell Konstanz gegenüber ein größeres Sparsamkeitssystem Anwendung finden soll, hat bei der Bevölkerung unserer Seestadt große Mißstimmung hervorgerufen.

In den Finanzen der Großh. Badischen Staatseisenbahnen ist in den letzten Jahren eine über Erwarten gute Besserung eingetreten. Betragen doch 1911 die Gesamteinnahmen rund 7 Millionen Mark mehr, als im Jahre 1910. Der Hinweis auf die ungünstige Finanzlage büßt somit von seiner Berechtigung ein, wenngleich zugegeben werden muß, daß die Budgetperiode 1912/13 mit Bahnhofbauten überreich belastet ist und auch in den nächsten Perioden noch große Summen für bereits bewilligte Bahnhofumbauten eingestellt werden müssen.

Der Stadt Konstanz mit ihren widrigen Verhältnissen, in die sie durch die geographische Lage und die Zollmauern versetzt ist, verlangt, was in der Petition dieser Stadt schon betont ist, nun gar nicht, daß die Umführung schon jetzt vorgenommen wird, und die ganze Bahnanlage in den nächsten Jahren zur Ausführung komme. Ihr Wunsch geht vielmehr nur dahin, daß zunächst die unhaltbaren Zustände durch Verlegung des Güterbahnhofes nach Petershausen beseitigt und ferner endlich einmal eine definitive Entscheidung der Frage getroffen werde, welche Änderungen späterhin geplant sind, damit sie sich in ihren Maßnahmen darnach einrichten kann.

Allerdings sollte ihrem Wunsch entsprechend die spätere Umführung bestimmt in das Programm aufgenommen werden.

Die Gegengründe, welche die Großh. Regierung vorbringt, und der Grund der Verzögerung der Angelegenheit hat der Herr Berichterstatter schon angegeben.

Ich kann mich daher darauf beschränken, in der Hauptsache noch kurz die Verhältnisse zu schildern, welche das dringende Verlangen des Stadtrates Konstanz rechtfertigen.

Die Bevölkerung der Stadt ist von 21445 im Jahre 1900 auf 27582 im Jahre 1910 gestiegen. Auch die Bevölkerung der mit Konstanz vollständig zusammenhängenden schweizer Orte Kreuzlingen, Emmishofen und Egelshofen hat in den letzten 10 Jahren stark zugenommen, so daß sie jetzt zusammen etwa 8500 Einwohner haben.

Der Personen- und Güterverkehr der Stationen Konstanz und Petershausen ist wesentlich größer geworden. Beispielsweise wurden in Konstanz 1900 außer 4819 Kilometerheften 125 324, im Jahre 1911 einschließlich Petershausen aber 415 247 Fahrkarten ausgegeben.

Der Güterversand und Empfang und zwar ohne Petershausen betrug im Jahre 1900 nur 182 232, im abgelaufenen Jahre dagegen 275 541 Tonnen.

Die Gesamteinnahmen von Petershausen und Konstanz stiegen von 2 331 775 M. im Jahre 1900 auf 4 035 104 M. im Jahre 1911, haben sich also in dieser Zeit nahezu verdoppelt.

Im Vergleich zu dem Verkehr anderer badischer Stationen ist bei dem Konstanzer Verkehr auch eine absolute Zunahme zu verzeichnen.

Im Jahre 1900 stand Konstanz hinsichtlich der Bedeutung des Personenverkehrs an 40., hinsichtlich seines Güterverkehrs an 14., Petershausen an 56. Stelle.

Bis zum Jahre 1910 hatte Konstanz aber schon bezüglich des Personenverkehrs die 13., hinsichtlich des Güterverkehrs die 16. Stelle erreicht. Petershausen rückte innerhalb dieser Zeit von der 56. auf die 31. Stelle unter den 464 badischen Stationen vor.

Werden Konstanz und Petershausen wie das selbstverständlich ist, als eine Station betrachtet, so kommen sie hinsichtlich der Gesamteinnahmen an 5. Stelle der 464 badischen Stationen.

Vor Konstanz — einschließlich Petershausen — rangieren nur noch unter Berücksichtigung der dazu gehörigen Stationen die Städte: Mannheim, Karlsruhe, Basel und Freiburg .

Ein besonders erfreuliches Bild der Entwicklung zeigt die Station Petershausen. Gar lange mußte die Handelskammer Konstanz petitionieren, bis diese Station,

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

zu der jetzt noch keine eigentliche Straße, sondern mehr ein Feldweg führt, für den Personen- und Stückgutverkehr eingerichtet wurde. In kurzer Zeit hat sie sich aber so entwickelt,, daß diese Station, deren Aufnahmsgebäude aus einem Bahnwarthäuschen besteht, für die badische Eisenbahnverwaltung eine Einnahme von nahezu 1 Million Mark pro Jahr erbringt

Nicht zum wenigsten hat hierzu die Industrie beigetragen, die sich hauptsächlich auf dem rechten Rheinufer niederließ.

Einen Schluß über die Entwicklung der Industrie in Konstanz lassen die Steuerkapitalien zu, die aus dem gewerblichen Betriebsvermögen und dem gewerblichen Einkommen im einfachen Betrage gebildet werden.

Sie beliefen sich aus den rein industriellen Unternehmungen im Jahre 1900 auf 2 896 000 M., im Jahre 1910 auf 14 700 000 M. Ihre Erhöhung beträgt also 408 Proz. Im laufenden Jahre hat diese Erhöhung noch weiter zugenommen.

Die ganze Entwicklung zeigt, daß es in Konstanz weder an Kapital, noch an Energie, Intelligenz und Fleiß der Unternehmer fehlt. Sie müssen mit einem weitgehenden Entgegenkommen der Großh. Regierung rechnen, damit bei den sonst außerordentlich schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen eine günstige Fortentwicklung ihrer Betriebe gesichert ist.

Wie sonst der Verkehr in Konstanz dank der außerordentlichen Anstrengungen der Stadtverwaltung und des Kur- und Verkehrsvereins sich entwickelt, zeigt die Fremdenstatistik. Die Zahl der in Konstanz übernachtenden Fremden betrug während der Reisezeit im Jahre 1901 insgesamt 62 581, im abgelaufenen Jahre 82 434 Personen.

Ferner nahm auch der Bodenseeverkehr einen nennenswerden Aufschwung. Die Zahl der Fahrten im Ortsverkehr, welche auf den Bodenseedampfern von und nach Konstanz ausgeführt worden sind belief sich im Jahre 1900 auf 175 835, im Jahre 1910 auf 229 964.

Eine noch wesentlich größere Verkehrssteigerung ist im laufenden Jahr zu erwarten, nachdem die Mittelthurgaubahn, zu der die Stadt Konstanz 560 000 M. gegeben hat, im Dezember vorigen Jahres eröffnet worden ist und diese Bahn jetzt schon monatlich über 35 000 Personen befördert.

Den Bedürfnissen eines derart gesteigerten Verkehrs vermag die schon längst unzureichende Bahnanlage Konstanz unmöglich gerecht zu werden.

Bestimmt ist anzunehmen, daß in Konstanz auch mit einem weiteren Zuzug von Industrie gerechnet werden darf, wenn günstige Verkehrsbedingungen geschaffen sind, und wenn Gewißheit besteht, daß die Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee in absehbarer Zeit durchgeführt wird.

Es liegt mir zwar fern, hier die Rolle des Propheten zu übernehmen und Zukunftsbilder zu entwerfen. Aber hervorheben möchte ich doch, daß die Konstanzer Bahnhofsfrage nicht befriedigend zu lösen ist, ohne daß nicht dabei der Ausdehnung der Großschiffahrt auf dem Rheine bis zum Bodensee Rechnung getragen wird.

Die künftige Großschiffahrt auf dem Rhein bis zum Bodensee, an deren Zustandekommen nicht mehr zu zweifeln ist, macht die Anlegung eines Güterbahnhofes auf dem rechten Rheinufer zur unabweisbaren Notwendigkeit.

In der Schweiz sind zwar Bestrebungen im Gange, die darauf hinzielen, die Badische Regierung zu veranlassen, einen Gemeinschaftsgüterbahnhof in der südlichen Verlängerung der jetzigen Bahnanlage herzustellen. Zur Verfolgung dieser Angelegenheit ist ein besonderes Komitee bestellt worden, dem Regierungsräte, National- und Ständeräte aus dem Thurgau angehören.

Eine Verständigung in der Bahnhofsfrage Konstanz hält die Schweiz für erforderlich, weil ihrer Ansicht nach durch das Projekt die Grundlage des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Baden vom 10. Dezember 1870, sowie der Übereinkunft zu Artikel 11 dieses Vertrages vom 28. Juni 1871 geändert würden. Der Gegenstand dieser vertraglichen Vereinbarung betrifft die Verbindung der von Romanshorn nach Kreuzlingen gehenden Bahn mit der Badischen Staatsbahn in Konstanz.

Von den Schweizern wird befürchtet, daß durch eine Verlegung des Güterbahnhofes die Interessen ihrer Grenzbewohner in Kreuzlingen geschädigt werden.

Es ist aber kaum anzunehmen, daß diese Schädigung, die infolge der Verschiebung des Verkehrszentrums und der damit verbundenen Begleiterscheinungen erwartet wird, in weitgehendem Maße eintritt.

Für den Fall, daß den Wünschen der Schweiz entsprochen würde, wäre von dieser vielleicht ein namhafter Zuschuß zu den Kosten der Neuanlage zu erhalten. Ein Blick auf die Karte genügt, um uns darzutun, daß die Möglichkeit zur Erbauung eines Güterbahnhofes, der zugleich als Umschlagsplatz für den der Großschiffahrt erschlossenen Rhein dienen soll, nur auf dem rechten Rheinufer gegeben ist.

Würde sich eine Lösung finden lassen, welche die Schweizer zufriedenstellt, etwa durch entsprechende Ausgestaltung der Station Kreuzlingen der Schweiz. Bundesbahn, so wird es mich nur freuen, denn ich bin dann der Verpflichtung überhoben, die Bestrebungen unserer Nachbarn zu bekämpfen, mit denen im guten Einvernehmen zu stehen, nicht nur mein, sondern der aufrichtige Wunsch der Bevölkerung von Konstanz, ja wohl von ganz Baden ist.

Die Verhandlungen mit der Schweiz sind längst eingeleitet und werden hoffentlich bald zu einem Abschluß kommen.

Mag auch das Verlangen der Stadt Konstanz als etwas weitgehend erscheinen, so erscheint es in anderem Lichte, wenn erwogen wird, daß sich die Kosten auf viele Jahre verteilen lassen, und daß sie vielleicht in mancher Hinsicht noch wesentlich reduziert werden können. Auch dürfen die Kosten für die Verlegung des Güterbahnhofes, der im Interesse des Staates erfolgt, nicht der Stadt Konstanz angerechnet werden.

Es wird sich weniger darum handeln, große Monumentalbauten zu erstellen, als eine praktische Anlage zu schaffen, die den gesteigerten Ansprüchen eines modernen Verkehrs auf Jahrzehnte hinaus und auch dann genügt, wenn die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee durchgeführt sein wird, und die namentlich die Trennung der Stadt vom See beseitigt.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Vielleicht läßt sich im vorliegenden Falle rascher eine Einigung durch Aufnahme der mündlichen Verhandlung mit der Schweiz erzielen.

Es hat ja, was dankbar anerkannt werden muß, am 15. Juni in Konstanz eine Aussprache zwischen Vertretern der Großh. Regierung und der Stadt Konstanz stattgefunden, welcher auch Se. Exzellenz Minister Rheinboldt anwohnte.

Dabei wurden eine Reihe Verbesserungsvorschläge gemacht, eine Zusage zum Bau einer Umführungslinie aber nicht gegeben, weil eine glückliche Lösung hierfür noch nicht gefunden sei.

Die Ansicht weiter Kreise in Konstanz ist aber die, daß sich eine solche bei gutem Willen doch finden lasse, wenn auch größere Summen geopfert werden müßten. Wo ein Wille ist, sei auch ein Weg. Als befriedigende Lösung wird nicht anerkannt, wenn die Stadt Konstanz durch den Schienenstrang vom See abgeschnitten bleibt, der für sie zwar in wirtschaftlicher Hinsicht von Nachteil ist, ihr aber einen eigenartigen Reiz verleiht und dem Lyriker jedenfalls schon vor Herstellung der künstlichen Trennungslinie Stoff zu dem schönen bekannten Liede gegeben hat: „Konstanz liegt am Bodensee . . ." (Heiterkeit.).

Nicht vergessen möchte ich hier darauf hinzuweisen, daß die lokalen und allgemeinen wirtschaftlichen Interessen die Errichtung einer deutschen und schweizer Zollabfertigung in dem neuen Bahnhof verlangen.

Eine Zersplitterung des Abfertigungsdienstes ist entschieden zu vermeiden.

Aus allen den hier angeführten Gründen und in der Erkenntnis der Mangelhaftigkeit, Unzulänglichkeit und Gefährlichkeit des Verkehrs innerhalb der Bahnanlage Konstanz bitte ich das Hohe Haus nicht nur dem Antrage des Herrn Berichterstatters zu entsprechen, sondern auch noch dem Wunsche Ausdruck zu verleihen, die Großh. Regierung möge dafür Sorge tragen, daß bald in der Bahnhoffrage Konstanz eine Lösung gefunden werde, die den begründeten Wünschen dieser Stadt Rechnung trägt.

Hierbei müssen zwar die rein fiskalischen Interessen etwas zurücktreten.

Ich erkenne den Standpunkt des Herrn Finanzministers Exzellenz Rheinboldt gewiß an u. bin weit davon entfernt, zu weit gehende Forderungen zu stellen, da aber Konstanz mit Petershausen dem Staat große Einnahmen bringt, sind auch größere Aufwendungen berechtigt.

Man kann es den Bewohnern der Seegegend, dessen Stationen Konstanz (Petershausen), Radolfzell, Singen, Gottmadingen im Jahre 1910 nahezu eine Einnahme von 7 Millionen erbrachten, nämlich 6 741 074 Mark, nicht verdenken, wenn sie es als ungerecht empfinden, viel zur Verbesserung der Bahnanlagen und Zugsverbindungen in anderen Gegenden beitragen zu müssen, ohne daß ihre berechtigten Wünsche voll erfüllt werden.

Im Interesse einer ausgleichenden Gerechtigkeit wäre daher gelegen, wenn auch einmal für den in dieser Hinsicht tatsächlich etwas vernachlässigten Seekreis und namentlich für die Stadt Konstanz eine außerordentliche Aufwendung gemacht würde.

Dr. Freiherr **von Stotzingen:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Sie erwarten von mir als Seehase, daß ich auch zu dieser Petition spreche. Aber nach den ebenso ausführlichen und eingehenden wie zutreffenden Ausführungen des Herrn Geh. Kommerzienrat Stromeyer ist nicht mehr möglich, noch weitere Gesichtspunkte geltend zu machen. Ich beschränke mich deshalb darauf, meine volle Übereinstimmung mit den Ausführungen des Herrn Geh. Rats zu erklären und dieselben nachdrücklichst zu unterstützen.

Ministerialdirektor Geheimerat **Schulz:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Infolge der Verhandlungen, die im Juni dieses Jahres in Konstanz unter dem Vorsitz des Herrn Finanzministers stattgefunden haben, hat sich eine weitere Klärung der Konstanzer Bahnhofsfrage ergeben. Es ist dabei Übereinstimmung erzielt worden, daß gewisse Projekte auszuscheiden haben, teils vom Standpunkt der Stadt Konstanz aus, teils vom Standpunkt der allgemeinen Reichsinteressen — militärische usw. Interessen — aus. Es ist dabei vonseiten der Stadt Konstanz allerdings an dem sogenannten Projekt 3 festgehalten worden, d. h. dem Projekt, nach dem Konstanz unter Umfahrung der Stadt auf der Westseite einen Kopfbahnhof und zwar innerhalb der Landesgrenze an der jetzigen Stelle erhalten soll. Nun, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, haben wir Ihnen eingehend dargelegt, daß eben auf diesem Wege ein betriebstechnisch brauchbares Projekt trotz der hohen Ausgaben schlechterdings nicht zu erreichen ist. Es ist eingehend ausgeführt worden, daß die Kurve etwa in der Mitte des Bahnhofs einmünden würde, und zwar mit einem so engen Radius, wie man ihn sonst auf einer Hauptbahn zu vermeiden sucht, daß gegenseitige Überschneidungen der Zufahrtsländer nötig sein würden, also Gefahren eintreten würden, wie man sie jetzt in Mannheim und in Heidelberg mit großem Aufwand zu beseitigen sucht, daß dieses Projekt also vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung aus zu verwerfen ist. Wie mit Umfahrung der Stadt längs der Landesgrenze ein brauchbares Projekt gefunden werden soll, das mag dahingestellt sein, bis jetzt hat eben niemand einen brauchbaren Vorschlag machen können, wie auf diesem Weg das Ziel zu erreichen sein würde.

Es ist in dem Bericht Ihrer Hohen Kommission eine Andeutung gegeben, daß die Verlegung des Hauptbahnhofs hinüber auf die Petershausener Seite als die richtigste Lösung in Betracht kommen würde. Soviel mir persönlich bekannt ist, ist dieser Gedanke da und dort auch schon gesprächsweise behandelt worden, soviel ich aber unterrichtet bin, hat er in Konstanz keinen besonderen Anklang gefunden, wenigstens ist er offiziell von der Konstanzer Seite aus noch nie behandelt worden. Ob etwa die Anregung, die in dem Bericht gegeben ist, die Veranlassung geben wird, diese Frage auch in Konstanz zu behandeln, das mag zunächst dahingestellt sein, es ist ja wohl Sache der Stadt Konstanz, dazu zunächst Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Großh. Regierung geht nun dahin, daß zunächst nur die Belassung des jetzigen Zustandes bezüglich der Zufahrtslinie in Betracht kommen kann, daß dabei wesentliche Verbesserungen, wie sie in Konstanz den Herren dargelegt worden sind, auch bei dem jetzigen Zustand eintreten können, und daß dazu die Eisenbahnverwaltung gern die Hand bieten wird. Es muß dann der weiteren Entwicklung überlassen bleiben, ob vielleicht doch noch eine bessere Lösung vom

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Standpunkt der Konstanzer und der Eisenbahnverwaltung aus gefunden werden kann, eine Lösung, die innerhalb finanziell vertretbarer Grenzen bleibt. Es ist für die Großh. Regierung besonders erfreulich, feststellen zu können, daß Ihre Hohe Kommission diesen Anschauungen im wesentlichen zugestimmt hat, sodaß wir uns mit dem Vorschlag der Kommission durchaus einverstanden erklären können.

Daß bei der jetzigen Sachlage der Stadt Konstanz nicht möglich sein wird, ihren Bebauungsplan weiter zu verfolgen, ist nicht richtig. Es ist von uns ausdrücklich hervorgehoben worden, daß die Stadt Konstanz ihre Kanalisierungspläne ruhig weiter verfolgen kann, und daß sie nicht hindern werden, wenn später eine brauchbare Linie auf der Westseite gefunden werden sollte, diese doch noch zur Ausführung zu bringen.

Ich kann nicht zugeben, daß bei der Lösung, wie sie jetzt von uns vorgeschlagen ist, eine Hemmung der industriellen Entwicklung der Stadt Konstanz eintreten wird, denn ausschlaggebend hierfür ist ein entwicklungsfähiger Güterbahnhof, und bezüglich der Lösung für diesen besteht überhaupt keine Meinungsverschiedenheit zwischen der Stadt Konstanz und der Eisenbahnverwaltung. Wenn der Güterbahnhof nach Petershausen kommt, ist hier für eine Fortentwicklung der erfreulichen industriellen Entwicklung der Stadt Konstanz vollständig Raum gegeben.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Einwohnerschaft der Stadt Überlingen um eine bessere Eisenbahnverbindung.

Berichterstatter Kommerzienrat **Engelhard:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Wie schon vor zwei Jahren, so richten auch diesmal wieder die Petenten die Bitte an das Hohe Haus, es wolle auf Zug 1650 von Basel und Zug 160 von Offenburg ein Anschluß in Radolfzell geschaffen werden, um Überlingen noch am gleichen Tage erreichen zu können. Die Ankunft dieser beiden Züge in Radolfzell erfolge abends um 10.39 Uhr bezw. 10.49 Uhr. Ein Weiterkommen von Radolfzell nach Überlingen noch an demselben Abend sei dann aber nicht mehr möglich. Die Reisenden nach Überlingen, die mit diesen Zügen ankämen, müßten also bis zum nächsten Tag liegen bleiben, oder sie könnten höchstens noch nach Konstanz fahren, um dann am nächsten Morgen mit dem Schiff nach Überlingen zu gelangen. Durch diesen Mißstand befände sich Überlingen gegenüber Konstanz, Radolfzell und Singen in einem großen Nachteil. Die Verkehrsinteressen der Überlinger Einwohnerschaft gravitierten in erster Linie nach der badischen Seite hin. Die Kaufleute und Gewerbetreibenden hätten oft in Freiburg, Karlsruhe und anderen badischen Städten zu tun, sie könnten da aber ihre Zeit nicht vollständig ausnützen, weil sie gezwungen seien, schon am frühen Nachmittag die Heimreise anzutreten. Auch fremde Geschäftsreisende könnten Überlingen nach 9½ Uhr abends nicht mehr erreichen, sondern müßten zum Nachteil der dortigen Hotelbesitzer in Radolfzell oder Konstanz übernachten. Aber nicht allein die Gewerbetreibenden, sondern auch die zahlreichen Kurgäste und Fremden, welche sich in Überlingen aufhielten, empfänden den geschilderten Übelstand sehr lebhaft. Es sei vorgekommen, daß Fremde, die sich niederlassen wollten oder schon niedergelassen hätten, infolge davon anderen Sinnes geworden und fortgezogen seien. Die Stadt Überlingen fühle sich deshalb schwer geschädigt und sie glaube, daß die von seiten der Großh. Eisenbahnverwaltung geltend gemachten finanziellen Gründe hier nicht ausschlaggebend sein dürften. Es sollte doch möglich sein, etwa um 11 Uhr nachts noch einen Zug von Radolfzell nach Überlingen und eventuell noch weiter im Anschluß an den Zug 125 von Lindau nach München abgehen zu lassen.

Das Großh. Finanzministerium teilt mit, daß die Generaldirektion den Wunsch der Petenten aus wirtschaftlichen Gründen hätte ablehnen müssen, weil die Besetzung solcher Spätzüge erfahrungsgemäß sehr schwach wäre und dadurch die Betriebskosten nur zum geringsten Teil gedeckt würden. Ausrüstung, Lokomotive und Personal sei für einen so späten Zug in Radolfzell nicht verfügbar, auch würde durch die Einführung des gewünschten Zuges eine Dienstverlängerung für das Überwachungs-, Lokomotiv- und Fahrdienstpersonal eintreten und dadurch ein Mehraufwand von 6000 M. jährlich entstehen.

Um aber den Wünschen der Petenten entgegenzukommen, sei der verlangte Spätzug und ein Gegenzug vom 1. Mai d. J. ab versuchsweise an Sonn- und Feiertagen in den Fahrplan aufgenommen worden. Dieser Zug fährt um 11,02 Uhr in Radolfzell ab und kommt 11.45 Uhr in Überlingen an. Der Gegenzug verläßt Überlingen um 8.20 Uhr und kommt 9.12 Uhr in Radolfzell an. Von der Frequenz dieser Züge wird es nun abhängen, ob sie in Zukunft auch an Werktagen gefahren werden könnnen.

Ihre Kommission beantragt:

Das Hohe Haus wolle die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition des Eisenbahnkomitees Eberbach, Erbauung einer elektrischen Bahn von Eberbach nach Mülben betreffend.

Berichterstatter Bürgermeister **Vierneisel:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Die Petition führt aus, da das Projekt der Erbauung einer Dampfbahn von Eberbach nach Mudau seitens der Großh. Regierung keine Unterstützung gefunden habe, sei die Stadtgemeinde Eberbach mit der Rheinischen Schuckert-Gesellschaft wegen Gründung einer Unternehmung zur Erbauung eines der Wasserkraft der Itter sich bedienenden Elektrizitätswerkes und zugleich einer von diesem Werke aus zu betreibenden elektrischen Bahn vorerst bis Mülben in Unterhandlung getreten.

Die Rentabilitätsaussichten für das Elektrizitätswerk seien nicht ungünstig, hinsichtlich der Bahn dagegen seien sie so unsicher, daß die Stadtgemeinde Eberbach und die Rheinische Schuckert-Gesellschaft den Bau derselben nur dann ausführen könnten, wenn ein Staatszuschuß zu dem Unternehmen zu erlangen wäre.

Daß für die durch die Bahn berührten Gemeinden ein

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

dringendes Bedürfnis für eine Bahnverbindung mit Eberbach vorliege, sei bereits in früheren Petitionen wegen einer Dampfbahn dargetan worden. Die Stadtgemeinde Eberbach bekunde ihr lebhaftes Interesse für dieselbe durch ihre Bereitwilligkeit zu einer namhaften pekuniären Beteiligung. Das Komitee für die Erbauung der Bahn habe sich an das Großh. Finanzministerium mit der Bitte um einen Staatszuschuß von 20 000 M. pro Kilometer oder 300 000 Mark im ganzen gewendet. Es ersucht die Hohe Erste Kammer, dieses Gesuch umsomehr befürworten zu wollen, weil es nur möglich sein würde im Anschluß an den Bahnbau auch die Versorgung der an der Strecke liegenden Orte mit Elektrizität durch das geplante Werk unternehmen zu können.

Die der Petition angeschlossene Denkschrift führt weiter aus, daß es trotz jahrzehntelanger Bemühungen nicht möglich geworden sei, die beabsichtigte Bahn als Staatsbahn oder als Privatunternehmen mit kommunaler Unterstützung zur Ausführung zu bringen. Man beabsichtige nun eine elektrische Schmalspurbahn zu errichten. Unter Beteiligung der Rheinischen Schuckert-Gesellschaft Mannheim solle eine Gesellschaft gegründet werden, welche den Bau und Betrieb dieser Bahn und die Errichtung eines Wasserkraftwerkes in Eberbach durchführe. Dieses Wasserkraftwerk solle durch Aufspeicherung des Wassers aus dem Itterbach in einem rund 250 000 Kubikmeter fassenden Stauwehr betrieben werden. Es solle die Stadt Eberbach die von der Bahn berührten Orte und die weitere Umgebung von Eberbach mit Licht und Kraft versehen und die Industrie zur Ansiedlung in seinem Bereiche anregen.

Die Bahn sei der Kosten wegen zunächst nur von Eberbach bis Mülben geplant mit etwa 15 Kilometer; die Verlängerung bis Mudau sei einer späteren Zeit vorbehalten. Für die beiden Unternehmen benötige man ein Kapital von 2 550 000 M. Hiervon entfallen auf die Erstellung des Wasserkraftwerkes 1 000 000 M., auf die Bahnanlage 1 550 000 M. Bei der Berechnung sei angenommen, daß die Gemeinden, welche die Bahn berühre, das erforderliche Gelände und die Baugrundstücke unentgeltlich zur Verfügung stellen, während sich die Stadt Eberbach mit einem Kapital von 550 000 M. an dem gesamten Unternehmen beteilige. Die Rheinische Schuckert-Gesellschaft solle 1 300 000 M. unterbringen, außerdem würden für den Betrag von etwa 400 000 M. Obligationen zur Ausgabe gelangen.

Ohne einen Staatszuschuß in der gewünschten Höhe lasse sich keine entsprechende Rentabilität des Aktienkapitals erhoffen. Es wird daher gebeten, in den Nachtragsetat zum Staatsvoranschlage 1912/13 à fonds perdu den entsprechenden Betrag einzusetzen.

Nach dem Erläuterungsberichte soll die 15 Kilometer lange Strecke die Orte Unterdielbach, Oberdielbach, Waldkatzenbach, Strümpfelbrunn, Schollbrunn, Weisbach und Mülben mit der Stadt Eberbach bezw. der Staatsbahn verbinden.

Die Bahn wird mit elektrischer Kraft betrieben und erhält eine Spurweite von 1 Meter. Die Stromzuführung erfolgt durch eine über den Gleisen verlegte Oberleitung. Die größte Steigung beträgt 6 Prozent.

Der Großh. Regierung erschienen die Unterlagen nicht genügend zur genauen Prüfung des Projektes, und sie glaubte deswegen vorerst keine Stellung zu dem gewünschten Staatszuschusse nehmen zu sollen. Sie tadelt insbesondere die Steigung von 6 Prozent, die die Leistungsfähigkeit der Bahn wesentlich beschränke. Da auf der 9, 5 Kilometer langen Strecke vom tiefsten Punkte bei Eberbach bis zur Hochfläche bei Dielbach 344 Meter zu überwinden seien, betrage die mittlere Steigung 3,62 Prozent. Es sollte demnach ermöglicht werden, 4½ Prozent nicht zu überschreiten.

Die Kostenberechnung müsse ebenfalls als zu niedrig angesehen werden. Nach einer oberflächlichen Schätzung dürfte ein Aufwand von 2 100 000 M. nötig fallen. Die Einnahmen der Bahn seien sehr rosig aufgefaßt. Die errechnete Summe von 78 000 M. werde wohl nicht erreicht werden. Die Firma Bachstein & Cie. habe Ende der 1890er Jahre den Ertrag des Personenverkehrs für eine durchgehende Linie Eberbach—Mudau—Buchen auf 62 000 M. angenommen. Zur Beurteilung des Güterverkehrs würde jede Grundlage fehlen. Es sei der Großh. Regierung erst dann möglich, einen angemessenen Staatszuschuß in Aussicht zu stellen, wenn unter Vorlage eines gründlich durchgearbeiteten Projektes und einer brauchbaren Ertrags- und Betriebskostenrechnung nachgewiesen wäre, daß die Bahn bei Gewährung eines solchen lebensfähig sei.

Das Eisenbahnkomitee hat nachträglich noch eine Ergänzung zu der Petition vorgelegt. In derselben wird zunächst ausgeführt, daß das vorgelegte Projekt etwas flüchtig bearbeitet worden sei, um die Möglichkeit zu haben, den beiden Hohen Kammern der Landstände vor Schluß der Annahme von Petitionen noch das Material vorlegen zu können, da es für die weitere Behandlung der Angelegenheit für das Komitee von größter Wichtigkeit sei, die grundsätzliche Stellung der Großh. Regierung und der beiden Hohen Kammern zu der Bitte kennen zu lernen. Bezüglich der Tracierung wird gesagt, daß man mit höchstens 4½ Prozent Steigung auskommen könne, wenn man einige für den Touristenverkehr wertvolle Aussichtspunkte bei der Linienführung weniger berücksichtige.

Mit der Bausumme von 1 550 000 M. dürfte die Bahn erstellt werden können, weil die Linie sich mit schwachen Krümmungen den flachen Berghängen anschmiegen könne, so daß nur geringe Erdarbeiten erforderlich seien. Man benötige außerdem nur 2 Brücken mit je 7 Meter über dem Itterbach und 2 weitere über die Klause und den Holderbach.

Wenn auch das Einzugsgebiet der Bahn nur etwa 10 000 Personen zählt, so müsse doch der sehr lebhafte Touristenverkehr berücksichtigt werden, das um so mehr, weil auch der Wintersport in der Umgebung des Katzenbuckels neuerdings mehr an Bedeutung gewinne.

Die höhere Einsetzung der Einnahme gegenüber früheren Berechnungen beruhe auf der höheren Bewertung des Touristenverkehrs und der gebesserten wirtschaftlichen Verhältnisse der Bevölkerung. Ferner könne von den häufigeren Fahrten der elektrischen Bahn gegenüber der Dampfbahn ein Mehrertrag erwartet werden.

Die Großh. Regierung glaubt trotz der Ergänzung der Petition auf ihrem Standpunkte beharren zu sollen. Sie hält daran fest, daß die Baukosten zu niedrig genommen sein dürften, weil die beiden ersten Drittel der Bahnlänge

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

als Gebirgsbahn anzusprechen seien und demnach höhere Baukosten verursachen würden. Auch die sonstigen Ausführungen der weiteren Eingabe hätten sie zu einer Änderung ihrer Auffassung nicht veranlassen können.

Das Bestreben der Petenten, in der Stadt Eberbach unter Verwertung der Wasserkräfte der Itter eine elektrische Anlage zu schaffen, die dem Gewerbe und der Landwirtschaft der Stadt und Umgebung elektrische Kraft und Licht für den Betrieb zur Verfügung stellt und größeren industriellen Unternehmungen Gelegenheit zur Niederlassung bieten kann, muß wohl begrüßt werden. Wertvoller und zugleich nutzbringender würde dieses Werk sich für die ganze Gegend gestalten, wenn es gelingen würde, den projektierten Bahnbau zu ermöglichen, der einen lebhaften Verkehr zwischen der Amtsstadt und den an der Bahnlinie gelegenen Orten herbeizuführen in der Lage wäre, und zugleich prächtige Aussichtspunkte des Odenwaldes der Touristenwelt leichter zugängig machen würde.

Der Ausführung der Bahn scheinen keine besonderen technischen Schwierigkeiten entgegenzustehen. Um der Großh. Regierung eine endgültige Stellungnahme zu dem Projekte zu ermöglichen, dürfte es sich für das Eisenbahnkomitee empfehlen, das vorliegende Material in einzelnen Punkten noch zu ergänzen. Bei der Bedeutung, die dem Unternehmen inne wohnt, kommt Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, zu dem Antrage:

> Die Petition des Komitees für die Erbauung einer elektrischen Bahn von Eberbach nach Mülben der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Gemeinden des Neckartales um Erstellung einer festen Brücke über den Neckar bei Diedesheim.

Berichterstatter Freiherr **von Gemmingen**:

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Die Schiffbrücke bei Diedesheim ist eine alte Bekannte dieses Hohen Hauses; im Jahr 1908 und 1910 wurde die Petition der Großh. Regierung empfehlend überwiesen. Die Regierung konnte aber keine Stellung zu dieser Frage nehmen, so lange die Frage der Neckarkanalisierung nicht geregelt war. In der Sitzung vom 22. März d. J. hat nun Graf von Helmstatt gelegentlich der Beratung des Voranschlags über Wasser- und Straßenbau, den Anlaß dazu gegeben, daß der Herr Minister gesagt hat, daß, wenn eine erneute Anregung an die Regierung herantritt, dieselbe sich mit diesem Brückenbau ernsthaft befassen werde.

Diese Anregung von solcher Stelle hat nun nicht lange auf sich warten lassen. Die Petition liegt dem Hohen Hause vor, Neues enthält sie nicht.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, beantragt:

> Hohe Erste Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Graf **von Helmstatt**:

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Da ich die Petition veranlaßt oder doch mitveranlaßt und dem Hohen Hause vorgelegt habe, so möchte ich jetzt hier die Gelegenheit ergreifen, zunächst der Großh. Regierung für ihre Anregung zu danken.

Neues kann ich auch nicht vorbringen. Ich habe unterdessen nur erfahren, daß die etwas verminderte Frequenz der Brücke wohl daher rühren wird, daß einmal bei der Station Mörtelstein eine eigene Haltestelle gegründet worden ist und die Mörtelsteiner Arbeiter jetzt vorziehen, die Bahn nach Neckarelz zu benützen, während sie früher zu Fuß gehen mußten. Außerdem sind die statistischen Nachweise etwas zurückliegend, die erste Statistik berührt die letzten 20 Jahre vor Einreichung der Petition vor 6 Jahren, die letzte Statistik die letzten 4 Jahre, und unterdessen hat eine Änderung insofern stattgefunden, als früher zahlreiche Pilgerscharen die Brücke passiert haben, welche aus dem ganzen Baulande nach Walldürn zogen. Das hat jetzt aufgehört. Die Pilger ziehen jetzt vor, mit der Bahn zu fahren. Eine größere Frequenz der Brücke steht aber bevor, wenn die sehr schlechte und steile Steige oberhalb Obrigheim korrigiert sein wird, was schon in Angriff genommen worden ist. Eine Steigerung der Kosten der Unterhaltung der jetzigen Schiffbrücke steht auch sehr sicher bevor, wenn auch zeitweise eine Verminderung eintreten könnte. Es hängt dies von Zufällen ab, als da sind: Der Personalstand der Brückenbeamten, deren mit den Dienstjahren steigende Gehalte, ferner die Notwendigkeit der Taglöhner bei Hochwasser und Eisgang, die stets steigende Tendenz der Taglöhne, schließlich noch der Stand der Pensionäre. Die Regierung wird daher durch die Erbauung einer festen Brücke von einer sehr bedeutenden Last befreit. Jetzt sind es 10 000 M., diese Summe ändert sich aber, je nach den zufälligen Ereignissen.

Das ist, was ich vorzubringen habe. Nun bin ich aber dem Hohen Hause doch noch schuldig, die vielen Druckfehler, die sich in die gedruckte Petition eingeschlichen haben, zu entschuldigen. Die Probeabzüge konnten nicht mehr korrigiert werden, es war periculum in mora. Ich kann auch nicht die lange Liste der Druckfehler hier vorbringen, wegen der bevorstehenden Vertagung reicht die Zeit gar nicht aus, so zahlreich sind sie (Heiterkeit). Ich möchte nur bitten, im letzten Absatz zu lesen: statt „Wir bitten daher die Regierung um baldige Abhilfe und die beiden Hohen Kammern um „Einstellung" unseres Gesuches" um „Empfehlung" des Gesuchs. Der Herr Berichterstatter hat das Original in Händen, er wird bestätigen, daß das sehr schön deutlich geschrieben ist, und daß das Wort „Einstellung" gar nicht anders zu verstehen ist, als „Empfehlung". Es erinnert das an die bekannte Einstellung des Verfahrens, man könnte es aber auch verstehen als ob dem politischen Fernblick des Setzers eine Einstellung einer etwa sechszifferigen Zahl in das nächste Budget vorgeschwebt habe (Heiterkeit). Falls diese Deutung von der Großh. Regierung akzeptiert wird, kann ich mich von dem Drucker nur belehren lassen und stimme seinem Wunsche bei. Faustum sit omen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Zur Petition der Gemeinden Brombach und Hauingen um Errichtung einer Frachtstückgutstelle in Brombach.

Berichterstatter Geh. Kommerzienrat **Stromeyer:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Die Vertreter beider Gemeinden haben ihr Gesuch schon 1910 bei der Generaldirektion der Großh. Staatseisenbahnen eingereicht.

Ebenso ist schon vor zwei Jahren die Handelskammer für die Kreise Lörrach und Waldshut mit demselben Ersuchen vorstellig geworden.

Brombach und Hauingen liegen im verkehrs- und industriereichen Wiesental. Beide haben wie die Petenten ausführen, in den letzten 15 Jahren an Einwohnerzahl und gewerblichen Betrieben erheblich zugenommen. Neben landwirtschaftlichen Betrieben zählt man unter der 4517 Personen starken Bevölkerung über 100 selbständige Gewerbetreibende. Die Entfernung bis zu der, für die Orte jetzt schon in Betracht kommenden Station Haagen wäre zu weit und die Steigungsverhältnisse sehr ungünstig. Die Abholung der Frachtgüter verursache große Unkosten und die Errichtung einer Frachtstückgutstelle in Brombach sollte noch in diesem Jahre erfolgen.

Die Großh. Regierung hat 1910 sowohl, als auch neuerdings Erhebungen gemacht und erklärt, daß der in Frage kommende Güterverkehr im Jahre rund 600 t beträgt, daß die Entfernung von der Station Haagen bis Brombach 1100 m und bis Hauingen rund 1800 m sei. Durch Errichtung der gewünschten Güterstation Brombach würde sich für diesen Ort die Entfernung auf etwa 550 m und für Hauingen auf 700 m ermäßigen; die Wegverkürzung wäre also unbedeutend. Der Hinweis auf große Unkosten und den erheblichen Zeitaufwand könne als stichhaltig deshalb nicht anerkannt werden. Dazu komme, daß für absehbare Zeit die gewünschte Lösung der Frage keine befriedigende wäre, weil sich voraussichtlich alsbald auch das Bestreben nach Einrichtung der Station für den Wagenladungsverkehr geltend gemacht hätte. Wenn man mit dieser Möglichkeit rechnet, wäre es unwirtschaftlich, die Station Brombach zunächst nur für den Frachtstückgutverkehr einzurichten. In Haagen wurden erst vor kurzem die Stationsanlagen für Wagenladungsverkehr erweitert. Diese wären ungenügend ausgenützt, wenn auch die Station Brombach für diesen Verkehr ausgestaltet würde.

Aus all diesen Gründen kann die Großh. Regierung, besonders auch im Hinblick auf die zahlreichen, dringenden sonstigen Aufgaben, der Errichtung einer Frachtstückgutstelle zurzeit nicht näher treten.

Ihre Kommission Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, kann sich den Gründen der Großh. Regierung nicht verschließen und beantragt

Übergang zur Tagesordnung.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Gemeinden Lausheim, Blumegg, Ewattingen, Münchingen, Achdorf und Aselfingen, die Errichtung einer Güterhalle bei der Station „Im Weiler" betr.

Berichterstatter Bürgermeister **Vierneisel:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Nun zum viertenmale beschäftigen sich die Landstände mit der vorliegenden Petition, zu der beide Kammern wiederholt eine wohlwollende Stellung eingenommen haben.

Die Petenten beziehen sich auf das, was sie in früheren Bittgesuchen vorgetragen haben. Es würde nach ihrer Ansicht die Güterstelle reichlichen Verkehr erhalten, da sehr ausgedehnter Gemeinde- und Privatwaldbesitz in Betracht komme. Die Werte, die durch den Mangel der erbetenen Güterhaltestelle verloren gehen, ließen sich in Ziffern nicht genau ausdrücken, wären aber jedenfalls so erheblich, daß, selbst wenn der Aufwand, wie die Regierung berechnet, 125 000 M. betragen sollte, dies nicht ausschlaggebend sein dürfte.

Der ablehnende Standpunkt der Großh. Regierung ist in der Petitionserledigung unter O.-Z. 33, Abt. IV.B. der Drucksache Nr. 40 zum Protokoll der 6. Sitzung der Zweiten Kammer vom 23. Januar d. J. dargelegt.

Die Großh. Regierung ist aber auch der Meinung, daß für den größeren Teil der Gemeinden, die an der Eingabe beteiligt sind, ein Vorteil aus einer Güterstation „Im Weiler", der Entfernungsverhältnisse wegen, gar nicht zu erwarten sei.

Das Reichseisenbahnamt teilte neuerdings mit, daß aus Sicherheitsgründen und wegen der strategischen Bedeutung der Bahn einer Verschärfung der Neigung des Gleises nicht zugestimmt werden könnte.

Ihre Kommission verkennt alle diese Bedenken nicht, kommt aber trotzdem zu dem Antrage die Petition der Großh. Regierung empfehlend zu überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition der Gemeinden Oensbach, Mösbach und Wagshurst um Errichtung einer Güterstation in Oensbach daselbst.

Berichterstatter Bürgermeister **Vierneisel:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren. Wie schon im Jahre 1907, so haben sich auch jetzt der Petition des Gemeinderats Oensbach wegen Errichtung einer Güterstation daselbst die Gemeinderäte von Mösbach und Wagshurst angeschlossen.

Die Bittsteller führen an, daß von Oensbach eine bedeutende Ausfuhr von Käse, Merrettig, Wein und Branntwein stattfinde, daß ca. 70 Handels- und Gewerbebetriebe unter dem Fehlen einer Güterstation leiden und die Niederlassung von Industrie ausgeschlossen sei. Auch der Versand von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, insbesondere von Obst, sei sehr gehemmt.

Unter die in Betracht kommenden interessierten Gemeinden müsse auch Oberachern eingereiht werden, da nur dadurch sich ein annähernd richtiges Bild des zukünftigen Verkehrs ergebe. Die überaus günstige Entwicklung der Personenhaltestelle in Oensbach lasse eine Rentabilität der zu erstellenden Güterstation sicher erwarten.

Die Großh. Regierung führt an, daß auch neuere Untersuchungen ergeben haben, daß weder durch die

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Menge und Art des Güterverkehrs der drei Gemeinden, noch durch die Entfernungen dieser Orte von den seither benutzten Güterstationen Renchen und Oberachern ein dringendes Bedürfnis nach einer vollen Güterstation bei Oensbach gegeben sei. Die hauptsächlich zum Versand kommenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse würden im allgemeinen als Expreß- und Eilstückgut aufgegeben. Dazu wäre aber die Station jetzt schon eingerichtet. Der in Renchen sich vollziehende Wagenladungs- und Stückgutverkehr sei nicht bedeutend und von ihm entfalle im Jahre 1911 zwei Drittel auf den Ort Wagshurst. Gerade die Bewohner dieses Dorfes aber erreichen die Station Renchen auf kürzerem und besserem Wege als eine neue Station Oensbach. 3,35 km gegen 3,7 km. Mösbach dagegen hätte viel näher und bequemer nach Oberachern.

In Anbetracht des Umstandes, daß in absehbarer Zeit in Oensbach wohl eine Vergrößerung oder Neuerstellung des jetzigen Aufnahmegebäudes nöig sein wird, kommt Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren zu dem Antrag:

> Die Bitte des Gemeinderates Oensbach wegen Errichtung einer Güterstation der Großh. Regierung in dem Sinne zur Kenntnisnahme zu überweisen bei der Vergrößerung der bestehenden Anlagen auch die Errichtung einer Güterstation damit zu verbinden.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition des Gemeinderats Weisweil:

a) **Die Anlage eines Rheinhafens am Rhein auf Gemarkung Weisweil,**

b) **Herstellung eines Anlage- und Lagerplatzes unterhalb der Schiffbrücke bei Weisweil** betr.

Berichterstatter Bürgermeister **Vierneisel:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Die Petitionen des Gemeinderats Weisweil vom 25. April und 27. Mai 1912 erstreben dreierlei: 1. Die Erbauung einer festen Brücke über den Rhein an Stelle der bestehenden Schiffbrücke; 2. die Anlage eines Rheinhafens bei Weisweil und 3. die Herstellung eines Anlage- und Lagerplatzes unterhalb der Schiffbrücke bei Weisweil.

Der zuletzt eingekommene Wunsch wird ja wohl nur so lange aufrecht erhalten werden wollen, als die Erfüllung der in der ersten Petition niedergelegten sich nicht ermöglichen läßt.

Die Petenten verweisen auf die Bedeutung, den ihre Gemeinde in früherer Zeit für die Schiffahrt hatte und auf die dadurch für sie bedingten wirtschaftlichen Vorteile, die sich bis in die 60er Jahre des verflossenen Jahrhunderts geltend machten. Das Gelände wäre für die Anlegung eines Hafens sehr günstig und die Erstellung einer festen Brücke deshalb dringend erforderlich, weil die Schiffbrücke beim Passieren von Schiffen und Kähnen zu oft abgeführt und dadurch der Verkehr von Ufer zu Ufer gestört werden müßte.

Eine Bahnverbindung wäre von dem zu erstellenden Rheinhafen sowohl nach der badischen Hauptbahn als auch auf der elsässischen Seite nicht allzuschwer zu erstellen.

Die Großh. Regierung erklärt: Die Petition wäre insolange verfrüht, als nicht ein bestimmter Entwurf für die Ausführung des Großschiffahrtsweges Straßburg—Basel vorliege. Auch nach der Absicht der Petenten sollen ja beide Herstellungen erst im Zusammenhang mit der Schaffung dieses Großschiffahrtsweges ausgeführt werden. Es ließe sich heute noch nicht sagen, ob gerade bei Weisweil ein Bedürfnis für Anlage eines Hafens vorliege und ob bei dem verhältnismäßig schwachen Verkehr über die Schiffbrücke die Erstellung einer festen Brücke hier in Aussicht genommen werden könnte.

Bei ihrer Stellungnahme zur zweiten Petition, Herstellung eines Anlage- und Lagerplatzes, nimmt die Gr. Regierung Bezug auf ihre bezüglichen Ausführungen zur ersten Petition und ist der Ansicht, daß sie solche Anlagen nicht auf Staatskosten ausführen, sondern sich allenfalls nur mit einem Beitrag beteiligen könnte. Dies aber auch nur, wenn größere Landesteile Vorteil davon hätten und aus diesem Gesichtspunkte sich die Aufwendung von Staatsmitteln rechtfertigen ließe.

Ob die Errichtung einer solchen Einrichtung an der von den Petenten gewünschten Stelle zweckmäßig ist, hänge auch davon ab, ob die Schiffahrt von Straßburg bis Basel auf die Dauer lebensfähig wäre.

Wenn Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, auch zugeben muß, daß die ganze Frage noch etwas verfrüht ist, glaubt sie doch, daß die Verhältnisse in Weisweil seinerzeit einer eingehenden Prüfung unterzogen werden sollten und kommt, trotz aller gegenwärtig noch bestehenden Bedenken — die aber auch bei der Großh. Regierung zu einer absolut ablehnenden Haltung gegenüber den Wünschen des Gemeinderats Weisweil nicht haben führen können — zu dem Antrag:

> Die Petitionen des Gemeinderats Weisweil der Großh. Regierung in obigem Sinne zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 3a der Tagesordnung, mündlicher Bericht der Budgetkommission und Beratung über die **Petition der Handelskammer Freiburg, das Biersteuergesetz vom 25. Januar 1910 betr.** erhält das Wort:

Berichterstatter Wirlicher Geheimerat **Scherer:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Die Handelskammer für den Kreis Freiburg stellt in einer an beide Kammern der Landstände gerichteten Eingabe vom 3. Juni d. J. den Antrag, es möge schleunigst eine Abänderung des Biersteuergesetzes vom 25. Januar 1910 in der Weise beschlossen werden, daß

1. die Ausnahmestufe von 13 M. wieder beseitigt,
2. auf eine Verengung des Spannungsverhältnisses der Steuer etwa nach dem Aufbau der Sätze der norddeutschen Brausteuergemeinschaft hingewirkt wird.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Zur Begründung macht die Handelskammer geltend, daß die Spannung der Steuersätze mit 7 M. zu weitgegriffen sei, und in Verbindung mit dem Ausnahmesatz von 13 M., der den Brennereien von nicht mehr als 150 Doppelzentner durchschnittlicher Malzversteuerung bewilligt ist, den Kleinbrauern die Möglichkeit biete, trotz der Steuererhöhung ihre früheren Bierpreise (Ausschankpreise wie Faßbierpreise) beizubehalten. Von dieser Möglichkeit mache eine größere Anzahl von Kleinbrauern Gebrauch zum Schaden der größeren Brauereien, denen durch solche Preisunterbietungen die vom Gesetzgeber beabsichtigte Überwälzung der Steuer auf den Konsumenten erschwert werde.

Von Seiten des Großh. Finanzministeriums, dem übrigens die Eingabe nicht zugegangen ist, wurde diesen Ausführungen entgegengehalten, daß ähnliche Klagen aus anderen Teilen des Landes nicht laut geworden seien. Der fragliche Mißstand scheine also örtlich beschränkt zu sein und habe im ganzen keine wesentliche Bedeutung, da nur etwa 13 000 Doppelzentner Malz steuerbegünstigt seien gegenüber von rund 624 000 Doppelzentner, die den allgemeinen Steuersätzen unterliegen.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, ist der Meinung, daß es sich immerhin empfehle, den Gegenstand im Auge behalten; sie beantragt daher:

Hohe Erste Kammer wolle die Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

I. Vizepräsident Wirkl. Geheimerat Dr. **Bürklin:**

Wir kämen nun zu Ziffer 3b der Tagesordnung, zum Gesetzentwurf, die Änderung des Gesetzes über den Staatsvoranschlag und die Verwaltung der Staatseinnahmen und -Ausgaben (Etatgesetz) betr. Aber da dieser Gesetzentwurf ein Verfassungsgesetz betrifft — denn ein solches ist das Etatgesetz —, so sind wir bei der Präsenz nicht in der Lage, darüber heute zu beraten, und wir werden den Gegenstand dann auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung am Montag setzen müssen. Aber ich muß dann sehr bitten, daß die Herren so vollzählig erscheinen, daß mindestens 27 Mitglieder anwesend sein werden.

Finanzminister Dr. **Rheinboldt:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Diese Voraussetzung ist nicht zutreffend. Das Etatgesetz ist seit dem Jahre 1888 kein Verfassungsgesetz mehr. Der Artikel 34 ist aufgehoben worden durch § 2 des Gesetzes vom 24. Juli 1888 und zwar mit der Motivierung: weil die das Beamtenrecht behandelnden Gesetze keine Verfassungsgesetze mehr seien, werde es von den Ständen auch nicht mehr für notwendig gehalten, das Etatgesetz künftig noch als Verfassungsgesetz gelten zu lassen.

I. Vizepräsident Wirklicher Geheimerat Dr. **Bürklin:**

Die Budgetkommission hat einstimmig angenommen, daß es sich hier um ein Verfassungsgesetz handelt, nach der Mitteilung des Herrn Finanzministers scheint sich die Kommission in diesem Punkte also in einem Irrtum befunden zu haben. Wir können den Gegenstand also behandeln.

II. Vizepräsident Graf von Helmstatt übernimmt den Vorsitz und erteilt nunmehr zur Erstattung des Berichts der Budgetkommission über **den Gesetzentwurf, die Änderung des Gesetzes über den Staatsvoranschlag und die Verwaltung der Staatseinnahmen und -Ausgaben (Etatgesetz) betreffend,** das Wort dem

Berichterstatter Wirkl. Geheimerat Dr. **Bürklin:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Das Etatgesetz soll bezüglich der Zahlbarkeit der ständigen Bezüge der Bamten folgende Abänderung erfahren: Die Zahlungen an Gehalt, Wohnungsgeld, Ruhegehalt und anderen ständigen Bezügen der Beamten und der Hinterbliebenen von Beamten können geleistet werden, sobald der Monat, für den die Zahlung erfolgt, begonnen hat. Ich bemerke, daß die Zweite Kammer beschlossen hat, statt „Monat" zu sagen „Zeitraum". Das ist ja mit Rücksicht auf die Eventualität einer vierteljährlichen Bezahlung auch der richtige Ausdruck. Wir werden uns dem anschließen und den Text auch unsererseits dahin abändern können, daß wir sagen: Sobald der Zeitraum, für den die Zahlung erfolgt, begonnen hat. Das ist also mit kurzen Worten eine Vorausbezahlung nicht wie bisher von einem halben Monat — denn bisher wurde in der Mitte des Monats vor der Fälligkeit der Bezüge bezahlt —, also eine halbmonatliche Vorauszahlung, sondern eine ganzmonatliche. Diese Bestimmung wurde durch die Vorlage herbeigeführt, wesentlich auf einen Wunsch, der aus beteiligten Kreisen und auch aus der Mitte der 2. Kammer an die Großh. Regierung herangetreten war. Es sind allerlei Bedenken gegen diese Neueinrichtung laut geworden, von denen ich nur die erwähne, daß man fürchtet, es werde, wenn eine ganzmonatliche Vorauszahlung stattfinde, von den Empfängern nicht wirtschaftlich genug verfahren werden, es könnten sich bei dem etwaigen Ausscheiden aus dem Dienst Schwierigkeiten ergeben, z. B. die Schwierigkeit im Fall, daß der Bezugsberechtigte gestorben ist, von den Hinterbliebenen den zuviel erlangten Betrag wieder herauszubekommen. Was dieses letztere Bedenken anlangt, so ist es deswegen unbegründet, weil die Gehälter und die Sterbegehälter an die Hinterbliebenen schon vom Tage des Todes des Beamten an ausbezahlt werden und nicht, wie bis vor kurzem, erst vom Ablauf des auf den Sterbemonat folgenden Monats ab, also erst etwa 1½ Monate später. In Verlegenheit wird also die Staatskasse nicht kommen mit der Pränumerandozahlung. Auch Bedenken dienstlicher Art sind geltend gemacht worden in der Vorlage, weil man sagt, daß zu Anfang des Monats die Kassen sehr in Anspruch genommen werden und eine weitere Inanspruchnahme sehr schwer empfunden würde. Aber über alle diese Bedenken ist die Großh. Regierung, wie die Vorlage erweist, hinausgekommen, in Anerkennung der Vorteile, welche den Bezugsberechtigten durch diese Vorausbezahlung zuteil werden wird. Es glaubt die Großh. Regierung, die Zweite Kammer, und auch die Kommission dieses Hohen Hauses hat sich dieser Auffassung angeschlossen, daß den Bezugsberechtigten ein großer Vorteil zugeführt werde dadurch, daß in einem Zeitpunkt, wo regelmäßig in der Hauswirtschaft größere Ausgaben zu machen sind, die Vorausbezahlung günstig wirken

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

werde als ausnahmsweise Zulage, die gerade heute in der Zeit, wo die Lebensmittel im Preis angezogen haben, dankbar anerkannt und von der Hausfrau dankbar empfunden werden wird.

Ich bin also in der Lage, dem Hohen Hause die Annahme des Gesetzentwurfs mit der einen redaktionellen Änderung, die ich Anfangs meines Vortrages erwähnt habe, zu empfehlen.

Es wäre noch zu bemerken, daß das Gesetz erst mit dem 1. November in Kraft treten, erst vom 1. November ab diese Vorausbezahlung zu Anfang des Monats stattfinden soll. Weiter habe ich hinzuzufügen, daß da, wo ausnahmsweise — in der Regel werden die Gehälter monatsweise ausbezahlt — eine vierteljährige Auszahlung stattfindet, wobei die Auszahlung der Bezüge bisher in der Mitte des Vierteljahres erfolgte, diese Mitte auf den Anfang des zweiten Monats verlegt wird, sodaß die Herren, welche vierteljährig ihre Bezüge erhalten, sie nun künftig zu Anfang des zweiten Monats erhalten, also wie die Anderen lediglich um 14 Tage früher als bisher.

Ich stelle den Antrag auf Genehmigung des Gesetzentwurfs.

In der Beratung ergreift das Wort

Finanzminister Dr. **Rheinboldt:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Die Änderung des Gesetzentwurfs, die in dem anderen Hohen Hause von dem Abg. König und zwar auf unsere Anregung beantragt und beschlossen worden ist, hat lediglich den Zweck, Bedenken zu beseitigen, die aus dem ursprünglichen Wortlaut des Gesetzentwurfs gegen die auf Seite 7, Absatz 2 der Begründung beabsichtigte vierteljährige Zahlung der Gehälter nach dem Beginn des zweiten Monats des Vierteljahres entnommen werden konnten, weil in diesem Fall der dritte Monat, für den die Zahlung erfolgt, zur Zeit der Zahlung noch nicht begonnen hat. Aus dem geänderten Wortlaut darf nicht die Folgerung gezogen werden, daß auch die vierteljährliche Zahlung pränumerando zu geschehen hat. Ich halte es für notwendig, festzustellen, daß eine solche Folgerung, falls sie in Zukunft einmal gezogen werden sollte in der Absicht der Änderung eine Stütze nicht finden würde und es in dieser Beziehung genau gehandhabt werden soll, wie es in der Begründung Seite 7 dargelegt ist und wie auch der Herr Berichterstatter es vorhin angegeben hat. Ein Widerspruch gegen diese Art der Behandlung der vierteljährlichen Zahlung ist im anderen Hohen Hause nicht erfolgt.

Der Gesetzentwurf wird in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 4 der Tagesordnung, **Bericht der Petitionskommission und Beratung über eine Anzahl Petitionen** erhalten das Wort

Zur Petition der Altpensionäre um Erhöhung ihrer Ruhegehälter.

Berichterstatter Stadtrat **Bea:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Nachdem schon dem Landtage 1907/08 mehrere Eingaben von zuruhegesetzten Beamten vorgelegen, die bei Beratung der beamtengesetzlichen Vorlagen erörtert wurden, und nachdem im Februar 1910 von einer Anzahl von Altpensionären eine Denkschrift über ihre Lage an allerhöchster Stelle eingereicht wurde, der aber nach Erlaß des Großh. Ministeriums der Finanzen vom 30. April 1910 keine Folge gegeben ward, gelangte im Mai 1912 eine erneute Petition an die beiden Häuser des Landtags unter Vorlage einer Anzahl von Exemplaren der genannten Denkschrift mit der Bitte: „Hohe Kammern wollen zur erbetenen und begründeten Erhöhung der Ruhegehalte der Altpensionäre mit entsprechender Rückwirkung die Mittel in der erforderlichen Höhe geneigtest bewilligen."

Das Großh. Ministerium der Finanzen äußerte sich ausführlich in einem dem gedruckten Bericht als Anhang beigegebenen Schreiben vom 13. Juni d. J. zu der Petition. Dasselbe verhält sich vollständig ablehnend, unter Hinweis darauf, daß der Staat die ihm den Beamten gegenüber obliegenden Verpflichtungen vollständig erfüllt, wenn er über den festgesetzten Ruhegehalt hinaus denjenigen hilft, die dieser Hilfe bedürfen.

Die Petenten begründen ihre Bitte damit, daß anläßlich der Gehaltsaufbesserung der aktiven Beamten durch das Gesetz vom 25. Januar 1874 auch die Ruhegehalte, Pensionen und Sustentationen der früher zur Ruhe gesetzten Staatsdiener und Angestellten, zurückwirkend auf 1. November 1873, dergestalt erhöht wurden, daß je bis zum Betrag von 500 fl. 15 Proz., bis zu 1000 fl. 10 Proz. und bis zu 1750 fl. 5 Proz. zugelegt wurden.

Die Petenten betrachten das Gesetz vom 25. Januar 1874 somit als eine Anerkennung der im damaligen Beamtenrecht begründeten Verpflichtung des Staates, den Ruhegehalt seiner pensionierten Beamten als Standesgehalt auf einer zur standesgemäßen Lebensführung erforderlichen Höhe zu erhalten, und sie sind der Ansicht, daß diese Verpflichtung jetzt in weit höherem Maße vorliege, da das Beamtenrecht inzwischen durch die Gesetze von 1888 und 1908 wesentlich verbessert worden sei, insbesondere hinsichtlich des Gehalts- und Wohnungsgeldes, sowie des Pensions- und Hinterbliebenen-Versorgungsrechtes.

Das Großh. Ministerium der Finanzen dagegen sagt, daß bisher immer der Grundsatz in Anwendung gekommen sei, daß für die Höhe der Ruhegehalte stets das zur Zeit der Zuruhesetzung geltende Beamtenrecht maßgebend sein solle, mit der einzigen Ausnahme der durch das Gesetz vom 25. Januar 1874 geschaffenen Erhöhung der Bezüge der pensionierten Beamten.

Ferner wird darauf hingewiesen, daß diese außerordentliche Erhöhung nur im Hinblick auf die damalige sehr günstige Lage der Staatsfinanzen tunlich erschienen sei.

Es gewinnt daher den Anschein, daß im Jahre 1888 nur die weniger günstige Finanzlage die Regierung und die Volksvertretung abhielten, bei der dortigen Neuregelung der Beamtenbezüge auch die Ruhegehälter der früher Zuruhegesetzten damit in Einklang zu bringen.

Auch bei Beratung der beamtengesetzlichen Vorlagen durch den Landtag 1907/08 wurden von verschiedenen Seiten Bedenken geltend gemacht gegen den Standpunkt der Regierung, daß mit der einmal festgesetzten Höhe des Ruhegehalts alle Verpflichtungen des Staates gegenüber

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

dem aus dem Dienste Geschiedenen erfüllt seien — aber nach der bestimmten Erklärung der Großh. Regierung, nicht mehr tun zu können, haben sich die Kommissionsmitglieder zufrieden gegeben.

Die Verweisung des bedürftigeren Teils der Pensionäre auf den Unterstützungsfonds erscheint Ihrer Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, abgesehen von anderen Bedenken, nicht sehr viel versprechend im Hinblick darauf, daß dieser Fonds im Staatsvoranschlag nur mit 107 000 M. dotiert ist, wovon in erster Reihe 86 000 M. für fortlaufende Ruhegehaltsaufbesserungen abgehen.

Ein weiteres Bedenken Ihrer Kommission besteht darin, daß selbst die schonendste Behandlung einer Eingabe um Unterstützung und auch die reichlichste Bemessung der letzteren einen Rechtsanspruch auf eine mäßige Zulage zur festgesetzten Pension bei weitem nicht zu ersetzen vermögen.

Liegt doch der Segen unserer sozialen Gesetzgebung gerade in der Gewährung eines Rechtsanspruches auf das bescheidene Krankengeld und die mäßige Invaliden- und Altersrente, gegenüber der früher üblichen Verweisung auf private oder öffentliche Wohltätigkeit.

Genau so verhält es sich mit den Pensionären, von welchen mancher lieber hungern würde, als sich mit einem Bittgesuch an die Regierung zu wenden, während andere mit Eingaben umso mehr bei der Hand sein werden, wenn sie einmal den Weg gefunden haben, so daß nicht der Bedürftigste und Würdigste am meisten der Unterstützung teilhaftig werden wird.

Aber auch der Hinweis auf das Reich und die größern Bundesstaaten scheint Ihrer Kommission nur zu beweisen, daß dort, ebensowohl wie in Baden, Bedenken finanzieller Art die Regierungen bisher abhalten, den Bitten der Altpensionäre entgegenzukommen, denn das Bedürfnis ist dort ohne Zweifel in gleichem Maße vorhanden und den Regierungen bekannt.

Bezüglich Württemberg weist Großh. Ministerium der Finanzen darauf hin, daß dort die Beamtengehälter und damit auch die Pensionen durch den Staatsvoranschlag 1907/08 Aufbesserungen oder eigentlich Teuerungszulagen von je 70 M. erhalten haben, daß aber dort die Sätze überhaupt niederer waren, als in den meisten andern Bundesstaaten; dem wäre aber entgegenzuhalten, daß dort die ganze Lebenshaltung billiger ist, als in Baden.

Nicht unbeträchtlich sind dagegen die Verbesserungen im Großherzogtum Sachsen-Weimar im Jahre 1910, wo Zulagen von 20 bis 5 vom Hundert in 6 Abstufungen gewährt wurden auf Pensionen von 400 M. bis 6000 M., und im Königreich Sachsen, durch Gesetz vom Dezember 1908, wo Aufbesserungen der Pensionen bis 1500 M. von 12,5 Proz., bis 3000 M. von 10 Proz. und von über 3000 M. mit 7,5 vom Hundert erfolgten.

Bei dem hohen Durchschnittsalter der Altpensionäre (bei den 8 Unterzeichnern der Petition soll dasselbe 71½ Jahre betragen, trotzdem 2 Herren unter 60 Jahren darunter sind) und dem dadurch bedingten raschen Abgang, der seit Juli 1908 rund 50 Proz. betragen soll, würde die Aufbesserung der Ruhe- und Versorgungsgehälter der Altpensionäre und Althinterbliebenen keine allzugroße Summe erfordern und es könnte dagegen der Unterstützungsfonds entsprechend gekürzt werden.

Um der Großh. Regierung Gelegenheit zu geben zur eingehenden und wohlwollenden Prüfung der Angelegenheit und eventuellen späteren Vorlage, stellt Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, den Antrag:

> "Hohe Erste Kammer wolle die Petition der vor dem 1. Juli 1908 zuruhegesetzten Beamten um Erhöhung ihres Ruhegehaltes der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überweisen."

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition des früheren Schutzmannes Karl Kaiser in Karlsruhe um Erhöhung seines Ruhegehaltes:

Berichterstatter Frhr. **von Göler:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Der Petent war von 1898 an Schutzmann in Karlsruhe, dann in Freiburg. Durch den Dienst besonders in den Wintern 1902/03 und 1903/04 auf dem allen Winden ausgesetzten Theaterplatz in Freiburg will er sich ein Brust- und Lungenleiden zugezogen haben, das sich sehr häufig in einzelnen Krankheitserscheinungen gezeigt und schließlich seine Dienstunfähigkeit herbeigeführt habe. Die Zuruhesetzung sei mit Wirkung vom 1. März 1908, also gerade vor Regelung des Gehaltstarifs, mit einem Ruhegehalt von 601 M. erfolgt. Das Gutachten des Bezirksarztes besage, diese Krankheit hätte er auch bekommen können, ohne daß er diesen Dienst versehen hätte. Auch sei er ärztlich falsch behandelt worden, wie aus der Äußerung eines Spezialisten hervorgehe und wie dessen nach kurzer Zeit erfolgreiche Behandlung beweise.

Petent habe sich dann nach leichter Arbeit umgesehen; schon im Oktober 1908 sei es ihm gelungen, die Stelle eines Untererhebers in Sennfeld, Amt Adelsheim, zu bekommen. Bei den Monatsabschlüssen habe sich regelmäßig ein kleines Defizit herausgestellt, was er verschwiegen und aus seiner Tasche ersetzt habe; im September 1909 sei er zur Abrechnung mit etwa 1500 M. nach Adelsheim gefahren; nach seiner Ankunft dort sei das Geld verschwunden gewesen. Er müsse es verloren haben. Schließlich habe er sich, um ein größeres Defizit zu decken, zu einer Urkundenfälschung verleiten lassen. Eine Kassenrevision habe dann zu seiner Verhaftung geführt. Die Urkundenfälschung gebe er zu, die Beschuldigung der Unterschlagung im Amt sei unbewiesen.

Das Urteil des Schwurgerichts im Januar 1910 habe wegen Unterschlagung im Amt und Urkundenfälschung auf 1 Jahr Gefängnis, abzüglich 3 Monate Untersuchungshaft gelautet. Revision gegen diesen auf Grund einer unbewiesenen Anklage gefällten Spruch habe er jedoch nicht eingelegt. Nach Entlassung aus dem Gefängnis sei vom Ministerium des Innern gegen ihn das Disziplinarverfahren eingeleitet worden, statt des bisherigen Ruhegehaltes von 601 M. sei ihm nur eine jährliche Unterstützung von 450 M. bewilligt worden. Er sei fast völlig erwerbsunfähig. Seine Familie bestehe aus seiner Frau, die durch Putzen und Waschen zu ver-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

dienen suche, und zwei Kindern im Alter von 11 und 12 Jahren, von denen das eine wegen seiner Kränklichkeit schon viele Kosten verursacht habe. Die Unterstützung des Ministeriums reiche nicht aus; er bitte daher um die Erhöhung.

Nach Ansicht der Großh. Regierung kann der Nachweis, daß die Lungenerkrankung des Kaiser durch Erkältungseinwirkungen in den Jahren 1902/03 und 1903/04 hervorgerufen wurde, nicht als erbracht angesehen werden. Ein Unfall im Sinne des § 72 BG. liege nicht vor. Nicht seine angeblich durch Erkältungen hervorgerufene Lungenerkrankung, sondern andere Ursachen hätten seine Zuruhesetzung veranlaßt.

Durch das Ergebnis der Disziplinaruntersuchung sei die Voraussetzung für den ihm gewährten Ruhegehalt entfallen (§ 82 BG.). Mit Rücksicht auf seine mißliche Lage sei ihm eine Jahresunterstützung von 450 M. bewilligt worden. Gegen das Disziplinarerkenntnis habe er Rekurs nicht eingelegt. Auf Eingabe sei ihm 1912 eine einmalige Beihilfe von 100 M. gewährt worden. Wenn er die Bitte um Erhöhung seines Unterstützungsgehaltes u. a. damit begründe, er habe sich im Dienste ruiniert, seine Verurteilung durch das Schwurgericht sei zu Unrecht erfolgt, so seien diese Einwendungen nicht stichhaltig. Eine Erhöhung erscheine untunlich. Im übrigen sei ihm überlassen, bei einer etwaigen außerordentlichen Notlage eine erneute Beihilfe zu beantragen.

Ihre Kommission nimmt folgende Stellung ein: Aus den vom Ministerium zur Verfügung gestellten Akten geht hervor, daß Kaiser schon als Schutzmann nicht durchweg genügte, namentlich aber, daß er schon damals mit sehr ungünstigen pekuniären Verhältnissen zu kämpfen hatte. Es war wohl nicht ratsam, ihm unter diesen Umständen gerade die Stelle eines Untererhebers zu übertragen. Er hat sich dann ja auch des Vertrauens in hohem Grade unwürdig gezeigt. Um so anerkennenswerter ist es, daß die Großh. Regierung unter Würdigung seiner mißlichen Lage ihm abgesehen von der Zubilligung eines Unterstützungsgehaltes ein wohlwollendes Entgegenkommen durch Zuweisung einer einmaligen Beihilfe gezeigt hat. Erforderlichenfalls wird sie sich ev. auch noch einmal dazu verstehen. Ihre Kommission ist der Ansicht, daß der Großh. Regierung die Erhöhung des Unterstützungsgehaltes nicht zugemutet werden kann und beantragt daher:

Hohe Kammer wolle über die Petition zur Tagesordnung übergehen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition des Karl Lehne, Arbeiters in Karlsruhe, um Wiedergewährung einer Unfallrente.

Berichterstatter Bürgermeister **Vierneisel:**

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Der am 20. Mai 1837 geborene, frühere Former und Eisengießer Karl Lehne in Karlsruhe erlitt am 5. Juni 1899 im Betriebe der Seboldschen Maschinenfabrik und Eisengießerei in Durlach dadurch eine Quetschung der Beinhaut der linken Schulterblattgräte, daß ihm ein Kranenführer infolge eines unglücklichen Zufalls beim Abspringen vom Kranen mit dem Fuße auf die Schulter trat.

Die Süddeutsche Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft lehnte die Gewährung einer Rente ab, weil der Verletzte durch die seit Beginn der 13. Woche nach dem Unfalle noch bestehenden geringfügigen Folgen des Unfalles nicht in nennenswerter Weise in seiner Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt sei.

Das Schiedsgericht in Mannheim bewilligte auf Grund eines Gutachtens des Herrn Dr. Lembke mit Urteil vom 21. April 1900 für die Verletzungsfolgen eine 20 prozentige Rente. Das Reichsversicherungsamt erkannte jedoch auf die Berufung der Genossenschaft und des Verletzten mit Entscheidung vom 8. Oktober 1900, nach Einholung eines Obergutachtens von Professor Dr. von Beck in Karlsruhe, dahin, daß die 20 prozentige Rente nur bis zum 30. September 1900 zu gewähren und darnach jegliche Rentenzahlung einzustellen sei. Von diesem Zeitpunkte an bezog Lehne keine Rente mehr. Er machte inzwischen zwar verschiedene Versuche, zu einer solchen zu kommen, aber stets mit negativem Erfolge. Sein Antrag auf Wiedergewährung einer Rente wurde von den hierzu zuständigen Gerichten zurückgewiesen: so mit Entscheidung des Schiedsgerichtes für Arbeiterversicherung in Karlsruhe vom 30. August 1905 und des Reichsversicherungsamtes vom 29. Dezember 1905; ferner auf Erneuerung des Gesuches durch das Schiedsgericht für Arbeiterversicherung in Karlsruhe mit Entscheidung vom 19. September 1906 und der dagegen eingelegte Rekurs durch das Reichsversicherungsamt unterm 3. Dezember 1907; endlich auf ein abermaliges Gesuch vom 3. Dezember 1908 durch Entscheidung des Schiedsgerichtes für Arbeiterversicherung in Karlsruhe vom 11. März 1909 und de Rekurs gegen diese Entscheidung durch das Reichsversicherungsamt unterm 2. Oktober 1909. Zuletzt wurde das Gesuch des Lehne um Wiedergewährung einer Rente vom Schiedsgericht für Arbeiterversicherung in Karlsruhe unterm 16. November 1910 und der dagegen eingelegte Rekurs vom Reichsversicherungsamt unterm 21. Juni 1911 zurückgewiesen.

Lehne beharrt trotz dieser Mißerfolge auf seinem Standpunkte um Wiedergewährung einer Rente von wenigstens 10 Prozent, da er durch den im Jahre 1899 erlittenen Unfall in seiner Erwerbstätigkeit sehr beeinträchtigt sei.

Die Großh. Regierung sagt: „Der Petent bezweckt mit seiner Petition eine Abänderung der ergangenen gerichtlichen Entscheidungen. Diesem Verlangen kann nach den Vorschriften der sozialen Gesetzgebung nicht entsprochen werden, da den ergangenen Entscheidungen des Schiedsgerichtes und Reichsversicherungsamtes die Rechtskraft gerichtlicher Urteile zukommt."

Former Lehne habe sich übrigens auch schon wiederholt an den Reichskanzler, an die Geheime Kanzlei des Reichsamtes des Innern, an Seine Majestät den Kaiser und an das Großh. Ministerium des Innern gewandt. Bei diesen Anlässen habe eine eingehende und wiederholte Prüfung der Verhältnisse stattgefunden; es habe sich jedoch jeweils ergeben, daß die Behauptungen des Bittstellers über eine weitergehende Beeinträchtigung seiner Erwerbsfähigkeit durch den erlittenen Unfall nicht nachweisbar waren und deshalb seiner Bitte um Gewährung einer Unfallrente nicht entsprochen werden konnte.

Der Arbeiter Lehne stützt sich bei seinem Begehren auf den ärztlichen Befund einiger Gutachten, die von Verän-

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

derungen in den Geweben und von einem stärkeren Crepitieren der verletzten Seite sprechen. Es wird aber dabei ausgesprochen, daß diese Erscheinungen nicht von erheblicher Bedeutung sind und auch mit dem hohen Alter des Petenten in Verbindung gebracht werden können. Ob die festgestellten Veränderungen in dem Arme des Lehne nicht doch zur Wiedergewährung einer Rente hätten führen können, kann hier nicht erörtert werden.

Lehne wird bei dem vorliegenden Tatbestande nur dann eine Unterstützung von seiten der Süddeutschen Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft erhalten können, wenn diese eine solche auf sein Gesuch hin freiwillig gewährt.

Ihre Kommission, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren, tritt der Auffassung der Großh. Regierung, daß dem Begehren des Petenten nicht entsprochen werden kann, bei, und stellt daher den Antrag:

über die Petition des Arbeiters Karl Lehne in Karlsruhe um Wiedergewährung einer Unfallrente zur Tagesordnung überzugehen.

Ministerialdirektor Staatsrat Dr. **Hübsch**:

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Ich möchte mir gestatten, zu dieser Petition wegen der Eigenartigkeit des Petenten, einige Bemerkungen zu machen. Der Petent, wie Sie gehört haben, ein 75jähriger Mann, von Beruf Eisengießer, der mir seit langem bekannt ist und der sich und die Seinen redlich durch seiner Hände Arbeit ernährt hat, ist kein gewöhnlicher Querulant, er ist vielmehr ein Mann, der vor Jahren durch einen unverschuldeten Unfall in seiner Erwerbstätigkeit beeinträchtigt worden ist und der sich nun um sein wirkliches oder vermeintliches Recht immer u. immer wieder, insbesondere aber auch gegen den ihm nicht ersparten Vorwurf der Simulation zur Wehr setzt. Der Arbeiter Lehne ist, wie man so sagt, ein „unbequemer Mann", u. die Hartnäckigkeit, die ihm bei Verfolgung seiner Ansprüche eigen ist, hat schon während seiner früheren Arbeitsstellung ihm manche schlimme Erfahrung eingetragen, und sie ist auch vielleicht nicht ohne Einfluß gewesen auf den Mißerfolg seiner Ansprüche, die er bei den zuständigen Stellen geltend gemacht hat. Lehne will nicht einsehen, daß es gerecht gewesen sei, daß ihm die bereits zuerkannte Rente wieder aberkannt worden ist, und er will es nicht gelten lassen, daß man jetzt die Schädigung seiner Gesundheit und seine Arbeitsunfähigkeit auf sein Alter schieben will. Die Entscheidungen der zuständigen Stellen, des Schiedsgerichts und des Reichsversicherungsamtes, müssen wir respektieren, und sicherlich ist der Landtag nicht zuständig, in der Sache eine Entscheidung zu treffen. Aber ich möchte doch darauf hinweisen, daß die Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes nicht in dem Sinne rechtskräftig sind, daß sie für alle Dauer aufrecht erhalten werden müßten, sondern nach dem bestehenden Gesetz und auch nach der neuen Reichsversicherungsordnung ist es dem Petenten möglich, unter abermaligem Vorbringen neuer Gesichtspunkte eine andere Entscheidung herbeizuführen, und ich glaube deswegen, — deshalb habe ich mich zum Worte gemeldet —, es könnte dem Petenten außer dem Rat, den ihm die Kommission gegeben hat auch noch der weitere Rat gegeben werden, abzuwarten, bis die neue Reichsversicherungsordnung in Kraft getreten ist, um dann vor den neu organisierten Behörden nochmals den Versuch zu unternehmen, zu seinem Rechte zu kommen.

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Zur Petition des Grund- und Hausbesitzervereins Karlsruhe, die Errichtung einer städtischen Hypothekenbank betreffend.

Berichterstatter Kommerzienrat **C. W. Meier**:

Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Der Grund- und Hausbesitzerverein Karlsruhe hat an die beiden Hohen Häuser eine Eingabe gerichtet, in welcher gebeten wird, die seit Jahren bestehenden Bestrebungen des Vereins um Errichtung einer städtischen Hypothekenbank zur Begebung vornehmlich zweiter Hypotheken zu unterstützen. Die Gründe für dieses Begehren sind aus der den Mitgliedern des Hohen Hauses im Druck zugestellten Petition ersichtlich.

Der Stadtrat Karlsruhe hat in einer an das Großh. Ministerium des Innern gerichteten Eingabe ebenfalls die Gründe dargelegt, welche die Errichtung eines städtischen Hypothekeninstituts erwünscht erscheinen lassen.

Die Antwort des Großh. Ministeriums des Innern wolle aus der Anlage des gedruckten Berichtes ersehen werden.

Während die Petenten der Meinung sind, daß das städtische Hypothekeninstitut vornehmlich wegen Beschaffung zweiter Hypotheken errichtet werden sollte, steht die Großh. Regierung und augenscheinlich auch der Stadtrat Karlsruhe auf dem Standpunkt, daß zwar der Errichtung eines städtischen Hypothekeninstituts keine grundsätzlichen Bedenken entgegenstehen, sofern dieses Institut der Hauptsache nach die Beleihung erster Hypotheken bis 60 Prozent des Schätzungswertes betreibe, und nur ein mäßiger Betrag der Gesamtsumme der Ausstände für höhere Beleihung bestimmt werde. Über Höhe und Umfang dieser letzteren Beleihungsart hat sich das Großh. Ministerium des Innern mit dem Stadtrat noch nicht einigen können, wie aus Anlage 1 zu entnehmen ist.

Es ist zweifellos zutreffend, daß gegenwärtig zweite Hypotheken nur unter ganz erschwerenden Bedingungen und Opfern zu beschaffen sind. Mindestens sehr fraglich aber dürfte es sein, ob es mit einem soliden Gemeindewirtschaftsgebaren vereinbarlich erscheint, diesem Übelstand durch die Gemeinde abzuhelfen. Das große Risiko, welches bei der Beleihung zweiter Hypotheken vorhanden ist, findet schon einen unzweideutigen Ausdruck durch den hohen Zinsfuß und die sonstigen erschwerenden Bedingungen, unter welchen sich Darleiher bereit finden lassen, zweite Hypotheken zu begeben. Dieses Risiko würde sich aber für die Gemeinde als Darlehensgeberin noch wesentlich vergrößern, weil sie, wenn sie den Wunsch der Petenten erfüllen will, zu möglichst billigem Zinsfuß ihre Beleihungen machen und sich mit möglichst geringem Nutzen begnügen müßte. Unter solchen Umständen wird es aber der Gemeinde nicht möglich sein, die für jedes geschäftliche Unternehmen unbedingt notwendigen Reserven anzusammeln.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg

Weiterhin ist zu befürchten, daß ein städtisches Hypothekeninstitut mit viel mehr schlechten Risiken belastet wird, als dies bei anderen Geldinstituten zutrifft, weil eben alle diejenigen, die seither ihre zweiten Hypotheken nicht unterbringen konnten, ihre Zuflucht zur städtischen Hypthekenbank nehmen würden.

Die Ablehnung zweifelhafter Darlehnsgesuche ist für die Gemeinde viel schwieriger als für jeden anderen Darlehensgeber, weil bei dem natürlichen Bestreben, dem Mitbürger aus der Verlegenheit zu helfen, nicht immer die Grundsätze einer soliden Geldwirtschaft beobachtet werden können.

Aus allen diesen Gründen ist Ihre Kommision der Meinung, daß bei einer etwaigen Gestattung der Errichtung von städtischen Hypothekeninstituten vorläufig nicht weiter gegangen werden sollte, als dies in dem Erlaß des Großh. Ministeriums des Innern vom 1. Juli 1912 bereits zugestanden worden ist.

Unter keinen Umständen aber könnte es gebilligt werden, daß städtische Hypothekenbanken zur Begebung vornehmlich zweiter Hypotheken errichtet würden, wie dies von den Petenten gewünscht wird.

Ihre Kommission stellt daher den Antrag:

„Hohe Erste Kammer wolle über das Petitum des Grund- und Hausbesitzer-Vereins Karlsruhe zur Tagesordnung übergehen."

Der Kommissionsantrag wird einstimmig angenommen.

Nach kurzer Erörterung über Zeitpunkt und Tagesordnung der nächsten Sitzung wird die Sitzung kurz nach ½12 Uhr geschlossen.

Rednerverzeichnis umstehend.

Verantwortlich für den Bericht über die Verhandlungen der Ersten Kammer: Dr. Hermann Fecht.
Druck und Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei. Beide in Karlsruhe.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

Rednerverzeichnis:

Spalte

1. Bekanntgabe neuer Einläufe:
   - Erster Vizepräsident Wirkl. Geheimerat Dr. Bürklin 905
   - Oberbürgermeister Dr. Wilckens 907
2. Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen und Beratung über die Petitionen:
   - a) des Eisenbahnkomitees Schönau, den Bau einer Bahn im Odenwälder Steinachtal betr.:
     - Berichterstatter Stadtrat Boeckh 908
   - b) der Gemeinden Lörrach, Zell, Schönau und Todtnau, Ankauf der Privatbahn Zell—Todtnau durch den Staat und Ausbau der Wiesentalbahn bis Titisee betr.:
     - Berichterstatter Stadtrat Boeckh 909
   - c) des Stadtrats und des Kur- und Verkehrsvereins Konstanz, die Umgestaltung der Bahnhofanlage in Konstanz betr.:
     - Berichterstatter Kommerzienrat Engelhard 913
     - Geh. Kommerzienrat Stromeyer 918
     - Dr. Frhr. von Stotzingen 923
     - Ministerialdirektor Geheimerat Schulz 924
   - d) der Einwohnerschaft der Stadt Überlingen um eine bessere Eisenbahnverbindung:
     - Berichterstatter Kommerzienrat Engelhard 925
   - e) des Eisenbahnkomitees Eberbach, Erbauung einer elektrischen Bahn von Eberbach nach Mülben betr.:
     - Berichterstatter Bürgermeister Vierneisel 926
   - f) der Gemeinden des Neckartales um Erstellung einer festen Brücke über den Neckar bei Diedesheim:
     - Berichterstatter Frhr. von Gemmingen 929
     - Graf von Helmstatt 930
   - g) der Gemeinden Brombach und Hauingen um Errichtung einer Frachtstückgutstelle auf Station Brombach:
     - Berichterstatter Geh. Kommerzienrat Stromeyer 931
   - h) der Gemeinde Lausheim mit 5 weiteren Gemeinden, die Errichtung einer Güterstelle bei der Station „Im Weiler" betr.:
     - Berichterstatter Bürgermeister Vierneisel 932
   - i) der Gemeinden Önsbach, Mösbach und Wagshurst um Errichtung einer Güterstation in Önsbach:
     - Berichterstatter Bürgermeister Vierneisel 932
   - k) des Gemeinderats Weisweil
     - α. die Anlage eines Rheinhafens auf Gemarkung Weisweil,
     - β. die Herstellung eines Anlege- und Lagerplatzes unterhalb der Schiffbrücke bei Weisweil betr.:
       - Berichterstatter Bürgermeister Vierneisel 933
3. Mündliche Berichte der Budgetkommission und Beratung über:
   - a) die Petition der Handelskammer Freiburg, das Biersteuergesetz vom 25. Januar 1910 betr.:
     - Berichterstatter Wirkl. Geheimerat Scherer 934
   - b) den Gesetzentwurf, die Änderung des Gesetzes über den Staatsvoranschlag und die Verwaltung der Staatseinnahmen und -Ausgaben (Etatgesetz) betr.:
     - Berichterstatter Wirkl. Geheimerat Dr. Bürklin 935, 936
     - Finanzminister Dr. Rheinboldt 935, 937
4. Berichte der Petitionskommission und Beratung über die Petitionen:
   - a) der Altpensionäre um Erhöhung ihrer Ruhegehälter:
     - Berichterstatter Stadtrat Bea 937
   - b) des früheren Schutzmanns K. Kaiser hier um Erhöhung seines Ruhegehalts:
     - Berichterstatter Frhr. von Göler 940
   - c) des Arbeiters Karl Lehne hier um Wiedergewährung einer Unfallrente:
     - Berichterstatter Bürgermeister Vierneisel 941
     - Ministerialdirektor Staatsrat Dr. Hübsch 943
   - d) des Grund- und Hausbesitzervereins Karlsruhe, die Errichtung einer städtischen Hypothekenbank betr.:
     - Berichterstatter Kommerzienrat C. W. Meier 944

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK Baden-Württemberg