Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

13. Sitzung (18.06.1904)

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Visual Library

Dreizehnte öffentliche Sitzung.

Karlsruhe, den 18. Juni 1904.

Gegenwärtig:

Seine Königliche Hoheit der Erbgroßherzog von Baden, die Herren: Graf Robert von Andlaw, Graf Konstantin von Hennin, Freiherr Wilhelm von Röder, Freiherr Ernst August von Göler, Graf Raban von Helmstatt, Dr. Freiherr Udo von la Roche-Starkenfels, Freiherr Albrecht von Rüdt, Geheimer Hofrat Dr. Buhl, Präsident des Verwaltungsgerichtshofs Geheimerat Lewald, Geheimerat Honsell, Senatspräsident Schember, Geheimer Hofrat Dr. Bunte, Geheimer Kommerzienrat Sander, Geheimer Kommerzienrat Koelle, Kommerzienrat Reiß, Kommerzienrat Pfeilsticker.

Von Seiten der Regierungskommission:

die Herren: Minister des Innern Dr. Schenkel, die Geheimen Oberregierungsräte Dr. Krems und Weingärtner, Ministerialrat Seubert, später Ministerialdirektor Zittel und Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geheimer Oberregierungsrat Roth.

Unter dem Vorsitze des I. Vizepräsidenten Grafen Franz von Bodman.

Tagesordnung:

1. Anzeige neuer Eingaben.
2. Beratung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Auflösung der Gemeinde Brötzingen und deren Vereinigung mit der Stadtgemeinde Pforzheim betreffend.

   Berichterstatter: Freiherr von Rüdt.
3. Beratung des Berichts der Budgetkommission über die Nachträge zum Budget des Großh. Ministeriums des Innern für die Jahre 1904 und 1905.

   Berichterstatter: Freiherr von Göler.
4. Beratung der Berichte der Petitionskommission über die Petitionen

   a. des Expedienten Josef Grimm in Karlsruhe, gesetzliche Regelung der polizeilichen Aufsicht und Kontrolle der Fahrnisversicherungen betreffend,

   Berichterstatter: Geheimerat Lewald.

   b. der älteren Bureauassistenten der Eisenbahnverwaltung, Gleichstellung mit den von der früheren Main-Neckarbahn-Verwaltung übernommenen badischen Beamten betreffend.

   Berichterstatter: Freiherr von Rüdt.

5. Beratung der Berichte der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petitionen:

a eines Eisenbahnkomitees in Rastatt, die Fortführung der Hauptbahn von Rastatt nach Kehl bezw. Kork—Offenburg betreffend.

Berichterstatter: Freiherr von Roeder.

b. des Gemeinderats Gölshausen bei Bretten, die Errichtung einer Haltestelle an der Kraichgaubahn betreffend.

Berichterstatter: Graf von Andlaw.

c. des Eisenbahnkomitees St. Blasien, Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn St. Blasien—Rheintal betreffend.

Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Sander.

d. des Stadtrats Offenburg und der Gemeinderäte von Sand, Willstätt und Grießheim, die Erbauung einer Eisenbahn von Offenburg nach Kehl bezw. Kork betreffend.

Berichterstatter: Geheimer Kommerzienrat Koelle.

Der I. Vizepräsident eröffnet die Sitzung kurz nach halb 10 Uhr und erteilt das Wort dem Herrn Freiherrn von Rüdt als Berichterstatter der Kommission für Justiz und Verwaltung über den Gesetzentwurf, die Auflösung der Gemeinde Brötzingen und deren Vereinigung mit der Stadtgemeinde Pforzheim betreffend.

Derselbe führt aus: Da dieses Gesetz einfacher Natur ist, hat die Kommission beschlossen, darüber lediglich mündlichen Bericht zu erstatten und den Antrag zu stellen, darüber in abgekürzter Form zu beraten. Schon seit Jahren haben die Verhandlungen zwischen den beiden Gemeinden Pforzheim und Brötzingen, die auf den verschiedensten Interessegebieten in nahe Berührung zu einander getreten sind, auf eine Vereinigung hingezielt, bis am 29. Februar dieses Jahres die Bürgerausschüsse beider Gemeinden mit großer Mehrheit, in Pforzheim mit 75 gegen 26 und in Brötzingen mit 59 gegen 5 Stimmen, den von den beiden Gemeindeverwaltungen vereinbarten Grundsätzen zustimmten. In tatsächlicher Beziehung will ich nur hervorheben, daß der räumliche Zusammenhang zwischen Pforzheim und Brötzingen-Neustadt schon im Jahre 1890 dazu geführt hat, daß dieser Gemarkungsteil mit der Stadt Pforzheim zu einem Polizeiverwaltungsbezirk vereinigt wurde, daß eine gewisse Zusammengehörigkeit beider Gemeinden dadurch begründet wurde, daß Brötzingen von Pforzheim mit Gas und Wasser versorgt wird und daß weitgehende geschäftliche und persönliche Beziehungen zwischen den Bevölkerungen der beiden Orte bestehen. Schon 1898 hatte der Gemeinderat Brötzingen einen förmlichen Antrag auf Eingemeindung gestellt, nachdem die Bevölkerung auf 6287 gestiegen, und die bestehende einfache Verwaltung den größeren Aufgaben insbesondere auf dem Gebiete des Gesundheitswesens und der Baupolizei nicht mehr gewachsen war. In Pforzheim hatte der Gedanke der Vereinigung zuerst kein großes Entgegenkommen gefunden, da man fürchtete, es würden der Stadt hierdurch große finanzielle Opfer auferlegt werden. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß die Vereinigung beiden Gemeinden großen Vorteil bringen wird. Brötzingen erhält Anteil an den städtischen Einrichtungen und Mitgenuß der vielfachen Annehmlichkeiten, welche ein nach modernen Grundsätzen verwaltetes größeres städtisches Gemeindewesen bietet. Pforzheim erhält einen Zuwachs von 6287 Einwohnern, und rückt dadurch einen Platz höher, so daß es Heidelberg übertrifft. Die Gemarkung Pforzheim erhält einen Zuwachs von 9300 Hektar, darunter Gemeindewald im Wertanschlag von 272000 M., das Gemeindevermögen Brötzingen, welches Pforzheim zufällt, beziffert sich nach Abzug der zu übernehmenden Schuld von 123000 M. auf 460000 M. Ein besonderer Vorteil geht der Stadt Pforzheim dadurch zu, daß die in Ausführung begriffenen großen Unternehmungen der Kanalisation der Stadt und der Enzkorrektion sich nunmehr sachgemäßer und vollkommener durchführen lassen, als dies ohne Einbeziehung der Gemarkung Brötzingen möglich wäre.

Der § 1 des Gesetzentwurfs enthält Bestimmungen über die Auflösung und Eingemeindung Brötzingens, § 2 über die sich aus dem Bürgerrecht und Wohnsitz ergebenden Verhältnisse, § 3 ff. Übergangsbestimmungen. Nach § 3 sollen alle zurzeit im Bürgergenuß befindlichen Bürger von Brötzingen den Genuß lebenslänglich forterhalten, allen übrigen jedoch, welche eine Anwartschaft auf den Bürger-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

genuß haben, soll eine Abfindungssumme gewährt werden. Nach § 4 soll die nach dem Gesetz vom Jahre 1858, die neue Katastrierung alles landwirtschaftlichen Geländes im Großherzogtum Baden betreffend, erforderliche Neukatastrierung sämtlicher Grundstücke der Gemarkung Brötzingen nach Maßgabe der seinerzeit für Pforzheim festgestellten Klassen und Steueranschläge sowie die Neuberechnung sämtlicher Grundsteuerkapitalien mit Rücksicht auf die im Lauf befindlichen Arbeiten der Steuerreform unterbleiben. Nach § 5 haben die Steuerpflichtigen in Brötzingen noch bis 1911 den bisherigen Umlagefuß von 63 Pfg. fortzuentrichten. Ohne diese Bestimmung wäre die Zustimmung Pforzheims, welches eine Umlage von nur 47 Pfg. erhebt, nicht zu erlangen gewesen. Da jedoch der Fall nicht ausgeschlossen ist, daß bis 1911 eine Änderung der gesetzlichen Vorschriften über die Umlegung des Gemeindeaufwandes eintritt, ist in § 5 Absatz 2 bestimmt, daß der erhöhte Umlagefuß, welcher bis zum 31. Dezember 1911 für die Steuerpflichtigen in Brötzingen maßgebend sein wird, nach dem im § 5 Absatz 1 festgesetzten Verhältnis durch landesherrliche Entschließung bestimmt werde. § 6 regelt die Zusammensetzung der gemeinsamen Stadtverordnetenversammlung. Da alle Bestimmungen den gegebenen Verhältnissen entsprechen, stellt die Kommission den Antrag:

Hohe Erste Kammer wolle dem vorliegenden Gesetzentwurf, wie er in der Hohen Zweiten Kammer Annahme gefunden hat, ihre Zustimmung erteilen.

Nachdem hierzu niemand das Wort erbeten hatte, wird der Antrag der Kommission in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung, Beratung des Berichts der Budgetkommission über die Nachträge zum Budget des Großh. Ministeriums des Innern für die Jahre 1904 und 1905

Beilage Nr. 182

erklärt als Berichterstatter Freiherr von Göler: Dem gedruckt vorliegendem Bericht habe ich nichts hinzuzufügen.

Nachdem zur Diskussion niemand das Wort erbeten hatte, werden die einzelnen Titel aufgerufen.

Der Antrag der Kommission, dahingehend:

Hohe Erste Kammer wolle

1. in Übereinstimmung mit der Hohen Zweiten Kammer den Nachtrag zum Staatsvoranschlag des Großh. Ministeriums des Innern genehmigen, und
2. die im Bericht genannten zwei Petitionen, nämlich die Bitte sämtlicher Kreisausschüsse des Landes, den Landarmenaufwand betreffend, vom 14. Juli 1903 und die Vorstellung des Badkomitees und der Gemeinde Badenweiler, die Erweiterung der Bassinbäder in Badenweiler betreffend, vom 31. Dezember 1903, durch die Beschlüsse des Hohen Hauses zum Staatsvoranschlag für erledigt erklären,

wird sodann einstimmig angenommen.

Hierauf erstattet Namens der Petitionskommission Geheimerat Lewald Bericht über die Petition des Expedienten Josef Grimm in Karlsruhe, die gesetzliche Regelung der polizeilichen Aufsicht und Kontrolle der Fahrnisversicherungen betreffend.

Beilage Nr. 183 (ungedruckt).

Redner führt aus:

Der Petent trägt vor, es sei ihm nicht möglich gewesen, seine Fahrnisse gegen Feuersgefahr zu versichern, ohne sich den Gesellschaften gegenüber zum Ersatz der für die polizeiliche Kontrolle entstehenden Kosten zu verpflichten. Er fühlt sich hierdurch beschwert, da jene Kontrolle zu den amtlichen Geschäften der Gemeindebeamten gehöre, und da ferner bei den Verhandlungen über das Fahrnisversicherungsgesetz von 1902 in der Kommission der Hohen Zweiten Kammer ausdrücklich darauf hingewiesen worden sei, daß die Versicherungsgesellschaften zur Zahlung der Gebühren für die Kontrolle verpflichtet seien. Es wird daher um gesetzliche Regelung des Gegenstands, und zwar in der Richtung gebeten, daß den Gesellschaften die Rückerhebung der Kontrollkosten bei den Versicherten untersagt wird.

Für die polizeiliche Beaufsichtigung des Fahrnisversicherungswesens sind von jeher Gebühren erhoben

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

worden. Zwar war weder im Gesetz von 1840, noch ist in jenem von 1902 eine Bestimmung hierüber enthalten; die Gebührenerhebung gründet sich aber auf § 22 der Gemeinde- bezw. Städteordnung, wonach für Dienstgeschäfte der Gemeindebeamten „bei Privaten" die geordneten Gebühren gefordert werden können, und auf § 12 der Gemeindegebührenordnung, der speziell die Gebühren für Dienstverrichtungen der Gemeindebeamten im Feuerversicherungswesen regelt. Die Großh. Regierung hat auch bei den Verhandlungen über das Gesetz von 1902 in der Kommission der Hohen Zweiten Kammer ihre Absicht kundgegeben, die Gebührenerhebung fortbestehen zu lassen, ohne daß, wie der Petent erwähnt, hiergegen grundsätzlicher Widerspruch erhoben wurde. Die Zulässigkeit dieser Gebührenerhebung ist auch vom Verwaltungsgerichtshof durch ein Urteil vom 27. Mai 1903 anerkannt worden. Als Schuldner der Gebühren gelten gegenüber den Gemeinden die Versicherungsgesellschaften. Dies schließt aber keineswegs aus, daß die Gesellschaften sich die Kontrollkosten von den Versicherten rückersetzen lassen. Die Leistungen, die der Versicherte zu übernehmen hat, unterliegen der Regelung durch den Versicherungsvertrag, und es liegt keinerlei Anlaß vor, in dem vom Petenten gewünschten Sinne in die Vertragsfreiheit einzugreifen.

Es wird daher beantragt:

„Hohe Erste Kammer wolle über die vorliegende Petition zur Tagesordnung übergehen."

Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Hierauf berichtet Freiherr von Rüdt Namens derselben Kommission über die Petition der älteren Bureauassistenten der Eisenbahnverwaltung,

Beilage Nr. 184 (ungedruckt)

Gleichstellung mit den von der früheren Main-Neckarbahn-Verwaltung übernommenen badischen Beamten betreffend.

Redner führt aus: Nach Anmerkung 2 zu Abteilung G des Gehaltstarifs können nur solche Bureauassistenten der Tarifabteilung J eine der Stellen von G erhalten, welche mindestens eine der vorgeschriebenen Prüfungen abgelegt haben. Eine Ausnahme wurde durch § 25 Ziffer 1 der Gehaltsordnung vom 24. Juli 1888 bezüglich derjenigen Beamten gemacht, welche auf eine Stelle ernannt worden sind, für welche der Nachweis einer gewissen Vorbildung durch Ablegung einer Prüfung abhängig gemacht ist, bevor die hierfür jetzt vorgeschriebene Prüfung überhaupt eingeführt war. Durch Erlaß Großh. Staatsministeriums vom 6. Juni 1890 wurde diese Bestimmung zugunsten der Main-Neckarbahn-Beamten dahin erweitert, daß bei Beamten, welche am 1. Januar 1890 schon eine längere Reihe von Jahren, mindestens 10 Jahre auf ihren Amtsstellen angestellt waren, die tatsächliche Versehung dieser Stelle der abgelegten Prüfung gleichgeachtet werden kann. Ohne eine Prüfung gemacht zu haben, wurden infolgedessen früher bei der Main-Neckarbahn angestellte Bureauassistenten beim Übergang der Main-Neckarbahn in die Preußisch-Hessische Gemeinschaft von der badischen Verwaltung übernommen und als „Betriebssekretäre", Abteilung G O.-Z. 5 des Gehaltstarifs, angestellt.

Hierdurch erachten sich eine Anzahl bei der Badischen Staatseisenbahn angestellte Bureauassistenten als zurückgesetzt, da sie von jeder Weiterbeförderung ausgeschlossen seien. Fünfzehn dieser Beamten, welche schon über 30 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen, haben in der Petition den Antrag gestellt, es möge bei den vor dem Jahre 1890 dekretmäßig angestellten jetzigen Bureauassistenten die Staatsministerialentschließung vom 6. Juni 1890, Nr. 392 gleiche Anwendung finden, wie dies bei den Beamten der Main-Neckarbahn der Fall ist.

In dieser Beziehung ist zu bemerken, daß für die vor 1890 bei der Main-Neckarbahn eingetretenen Beamten keine Vorschrift noch eine Gelegenheit bestand, die zur Erlangung der besseren Stellen des mittleren Eisenbahndienstes in Baden schon seit 1865 vorgeschriebene Prüfung abzulegen. Es erforderte daher die Billigkeit, für diese Beamten eine Übergangsbestimmung einzuführen, was durch den oben erwähnten Staatsministerialerlaß geschehen. Für die in badischen Dienst eingetretenen Bureau-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

assistenten lag eine Veranlassung zu einer solchen Ausnahmsbestimmung nicht vor, da es ihnen unbenommen gewesen wäre, die vorgeschriebenen Prüfungen abzulegen. Den von der Main-Neckarbahn übernommenen Beamten gegenüber wäre es eine Härte gewesen, wenn man ihnen die Aussicht, die sie bei der Main-Neckarbahn tatsächlich auch ohne Prüfung gehabt haben, entzogen hätte. Die bei der Großh. Staatseisenbahn angestellten Beamten haben aber nie die Aussicht gehabt, ohne die vorgeschriebene Prüfung in die Stellen der Abteilung G einzurücken. Es scheint uns daher keine Veranlassung vorzuliegen, auch für sie eine Ausnahmebestimmung zu befürworten.

Die Kommission stellt daher den Antrag:

Hohe Erste Kammer wolle über die vorliegende Petition zur Tagesordnung übergehen.

Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Sodann berichtet Freiherr von Röder namens der Kommission für Eisenbahnen und Straßen über die Petition eines Eisenbahnkomitees in Rastatt, die Fortführung der Hauptbahn von Rastatt nach Kehl bzw. Kork—Offenburg betreffend.

Beilage Nr. 186.

Redner führt aus: Hinsichtlich dieser Petition erlaube ich mir im allgemeinen auf den gedruckt vorliegenden Bericht zu verweisen. Die Petition selbst ist insofern gegenstandslos geworden, als die Petenten selbst von dem in der Petition vertretenen Bahnprojekt Abstand nehmen wollen und dafür die Ergänzung der Staatsbahn Rastatt im Anschluß an die Kehler Bahn in Vorschlag bringen. Diese Absicht haben die Petenten in der Hohen Zweiten Kammer zu erkennen gegeben. Auf eine Anfrage hat die Großh. Regierung erklärt, daß der Subventionierung der Linie durch den Staat nach bisherigen Grundsätzen nichts im Wege stehe.

Der Antrag der Kommission geht dahin,

der Großh. Regierung die Förderung der Herstellung der nunmehr in Aussicht zu nehmenden Nebenbahn durch entsprechende Staatssubvention zu empfehlen — die Petition selbst aber derselben „zur Kenntnisnahme zu überweisen".

Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Sodann berichtet Graf von Andlaw namens derselben Kommission über die Petition des Gemeinderats Gölshausen bei Bretten, die Errichtung einer Haltestelle an der Kraichgaubahn betreffend.

Beilage Nr. 187 (ungedruckt).

Redner bemerkt: Wiederholt wendet sich die Gemeinde Gölshausen an die Kammer mit der Bitte um Errichtung einer Haltestelle, da das Bedürfnis nach einer Haltestelle sich immer mehr fühlbar mache. Der von Gölshausen nach Mannheim und Durlach sowie einigen anderen Orten betriebene Milchhandel übersteige das frühere Quantum von 600 000 Liter mit einer jährlichen Bahnfracht von 4800 M. Für diesen Milchhandel und den ziemlich regen Personenverkehr sei man auf den eine halbe Stunde entfernt gelegenen Bahnhof Bretten angewiesen, während die Bahn hart am Dorf vorbeifährt. Dem Einwand, daß wegen der Steigungsverhältnisse die Errichtung einer Haltestelle beim Dorf unmöglich sei, begegnen die Petenten mit dem Hinweis, daß, wenn es auf der Strecke Karlsruhe—Pforzheim möglich gewesen sei, bei einer Steigung von 1 : 69 eine Haltestelle für Bilfingen zu errichten und zwischen Neckarelz—Meckesheim bei 1 : 70 einen Bahnhof für Obrigheim, es auch möglich sein müsse, solche Schwierigkeiten auf der Kraichgaubahn zu überwinden.

Der Punkt bei Gölshausen, wo die Haltestelle zu errichten wäre, liegt nun tatsächlich in der Maximalsteigung der Bahn; die Herstellung einer Stationsfläche an dieser Stelle würde also neben dem großen Kostenaufwand die Leistungsfähigkeit der ganzen Bahnlinie verschlechtern. Anderseits ist aber nicht zu verkennen, daß hier berechtigte Interessen in Frage stehen, da es für die Bewohner von Gölshausen eine große Zeitersparnis wäre, wenn sie ihre Milch an Ort und Stelle zur Bahn geben könnten. Da die Herstellung einer Stationsfläche untunlich erscheint, so könnte wenigstens, da ein Anhalten beim Abwärtsfahren ohne Gefährdung der Betriebssicherheit auch bei leichten Maschinen möglich ist, mit den geeigneten Zügen bei Gölshausen angehalten werden, um die Milchsendungen

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

aufzunehmen, und ebenso auch beim Aufwärtsfahren, um die leeren Milchgefäße wieder zurückzugeben.

Es ist ferner anzunehmen, daß die Gemeinde Gölshausen sich in angemessener Weise an den Kosten beteiligt. Hiernach stellt ihre Kommission den Antrag:

Hohe Erste Kammer wolle vorliegende Petition der Großh. Regierung empfehlend überweisen.

Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen.

Sodann berichtet Geheimer Kommerzienrat Sander namens derselben Kommission über die Petition des Eisenbahnkomitees in St. Blasien, Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn St. Blasien—Rheintal betreffend.

Beilage Nr. 188.

Derselbe führt aus: Bezüglich der Entstehung der Petition und der Gründe, die die Petenten in dieser Sache vorbringen, darf ich mich wohl auf den Ihnen vorliegenden gedruckten Bericht berufen. Ihre Kommission war nicht in der Lage, sich über die Erbauung einer Eisenbahnlinie, die im Anschluß an die Linie Konstanz—Basel führen soll, sei es nun im Anschluß an Waldshut von Osten her, oder mit Anschluß von Westen her oder auch im Anschluß nach Albbruck, ein Urteil zu bilden, weil der Petition die hierzu nötigen Unterlagen fehlten. Darüber ist aber die Kommission vollständig einig, daß, wenn überhaupt eine Eisenbahnlinie mit Anschluß an St. Blasien erstellt werden soll, sei es nun im Anschluß an die Linie Basel—Konstanz oder im Anschluß an die Höllentalbahn, diese Eisenbahnlinie unbedingt den Charakter einer Gebirgsbahn haben muß. Darüber kann aber kein Zweifel bestehen, daß es eine sehr kostspielige Bahn werden muß, und ob man eine solche Linie mit einem Preis von 4,75 Millionen erbauen kann, konnte Ihre Kommission ohne die nötigen Berechnungen nicht beurteilen. Darüber waren wir ebenfalls einig, daß es wohl nicht möglich sein wird, für eine solche Eisenbahnlinie einen Privatunternehmer zu finden, umso weniger, als man ja bei einer Gebirgsbahn in keiner Weise irgendwie die Sicherheit einer regelrechten Rentabilität hat, die bei einer Gebirgsbahn eine ganz hervorragende Rolle spielt. Die Petenten glauben dies bejahen zu müssen. Ihre Kommission ist aber ebenfalls nicht in der Lage, hierüber eine bestimmte Erklärung abzugeben, umso weniger, als vorher feststehen muß, wohin eigentlich der Anschluß dieser etwa zu erbauenden Eisenbahnlinie führen soll. Wir kamen also zu der Auffassung, daß, wenn überhaupt eine derartige Eisenbahnlinie gebaut werden soll, zuerst eingehend geprüft werde, wohin überhaupt dieser Anschluß geführt werden soll, und daß dann festgestellt werde, wie sich die Rentabilität berechnet. Eine solche Prüfung kann nur die Großh. Regierung vornehmen, und in diesem Sinne kommt Ihre Kommission zu dem Antrag,

diese Petition der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme zu überweisen.

Geheimerat Zittel: Wie der Herr Berichterstatter schon hervorgehoben hat, handelt es sich hier um eine Bahn, die in einer der schwierigsten Gebirgsgegenden unseres Landes erstellt werden soll, wie etwa die Schwarzwaldbahn oder die Höllentalbahn. Sie wird einen sehr erheblichen Aufwand erfordern. Daß man sie mit der Summe, die in der Petition angegeben ist, von 4 bis 5 Millionen, nicht in einem betriebsfertigen Zustand herstellen kann, liegt wohl auf der Hand. Es wird mindestens das Doppelte dieser Summe nötig sein. Voraussichtlich sind auch die Rentabilitätsverhältnisse auf dieser Strecke nicht sehr günstig; es werden wahrscheinlich die Einnahmen die Betriebsausgaben nicht decken können. Unter diesen Verhältnissen ist ja absolut nicht zu erwarten, daß ein Privatunternehmer sich auf diesen Bahnbau einlassen wird, sondern es müßte der Staat die Sache in die Hand nehmen. Nun ist aber gegenwärtig der Zeitpunkt für derartige Projekte ein sehr ungünstiger. In den nächsten Jahren kann an einen Staatsbahnbau gar nicht gedacht werden, und so lange nicht die finanziellen Verhältnisse besser sind, haben auch die Vorarbeiten keinen Zweck. Es müßten umfassende Voruntersuchungen darüber gemacht werden, ob von Albbruck nach St. Blasien oder nicht umgekehrt von Titisee nach St. Blasien zuerst gebaut werden sollte.

Sodann entsteht die Frage, ob die Bahn als eine Vollbahn oder mehr in der Art einer Sekundärbahn oder Nebenbahn gebaut werden soll, wie die vordere

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Höllentalbahn mit Zahnrad usw. Diese Erwägungen müssen zu allererst angestellt werden, bevor man an die Feststellung der Trace geht. Denn eine Vollbahn, die mit 1 oder 1½ Prozent Steigung hergestellt werden soll, wird eine vollständig andere Trace bekommen als eine Zahnradbahn, die im Tal bleiben könnte. Auch darüber müssen genaue Untersuchungen angestellt werden, ob das wirtschaftliche Bedürfnis eine Vollbahn mit voller Leistungsfähigkeit oder ob es nur eine Sekundärbahn verlangt.

Diese Untersuchungen erfordern eine ausgedehnte Kenntnis der Gegend und ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse. Allein zurzeit haben wir das Personal nicht, um derartige Vorarbeiten zu machen. Unsere technischen Kräfte sind gegenwärtig in einer Weise in Anspruch genommen, daß man ihnen größere Arbeiten absolut nicht zumuten kann. Aber wenn einmal diese Verhältnisse sich geändert haben werden, dann wird es ja wohl Aufgabe der Großh. Regierung sein, der Sache näher zu treten.

Sodann berichtet Geheimer Kommerzienrat Koelle namens derselben Kommission über die Petition des Stadtrats Offenburg und der Gemeinderäte von Sand, Willstätt und Grießheim, die Erbauung einer Eisenbahn von Offenburg nach Kehl bezw. Kork betreffend.

Beilage Nr. 189.

Derselbe führt aus: Die Bitte um Erbauung einer Bahn von Offenburg nach Kehl bezw. Kork hat das Hohe Haus schon wiederholt beschäftigt. Nachdem in früheren Jahren mehrmals über die Petition zur Tagesordnung übergegangen worden war, wurde sie im Jahre 1892 erstmals der Großh. Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen, damals allerdings schon mit der Bemerkung, daß eine Verbindungskurve von Offenburg bis Kork wohl allen berechtigten Ansprüchen genügen würde. In der heute zur Berichterstattung stehenden Petition haben die Petenten ihre Ansprüche wesentlich gemäßigt. Nachdem sie gesehen haben, daß im Voranschlag für die Jahre 1904 bis 1905 eine Position von 176 000 M. für Erbauung eines neuen Güterbahnhofs in Legelshurst eingestellt wurde, haben sie gefolgert, daß angesichts des stets wachsenden Verkehrs des Kehler Hafens eine Verbindungskurve Offenburg—Legelshurst nötig fallen würde und haben gebeten, sie so zu führen, daß die Orte Grießheim, Sand und Willstätt von ihr berührt werden. Zur Begründung dieser Bitte haben sie sich auf die lebhaften Verkehrsverhältnisse der verschiedenen Orte bezogen, die in dem gedruckten Bericht des Näheren geschildert sind. Die Großh. Regierung war diesmal geneigt, den Wünschen der Petenten entgegenzukommen. Allerdings sei eine Abzweigung direkt von Offenburg aus nicht möglich, es werde sich wohl aber machen lassen, von dem neuen Güterbahnhof in Offenburg aus bei Windschläg eine Verbindungskurve nach Legelshurst so zu legen, daß die Hauptorte Willstätt und Sand berührt werden und die dortigen Verkehrsverhältnisse Berücksichtigung finden. Zu diesem Zweck wäre erforderlich, die Haltestelle für den künftigen Güterbahnhof bei Legelshurst etwas weiter nach Nordwesten zu verlegen. Gegen diese Absicht der Großh. Regierung, die Haltestelle in Legelshurst weiter nach Nordwesten zu verlegen, protestierte zunächst die Gemeinde Legelshurst, da sie zu dem jetzigen Bahnhof eine vorzügliche Zufahrtsstraße nebst Gehweg mit großen Kosten angelegt habe, welche im Falle der Verlegung der Haltestelle nutzlos würde, während wieder eine neue Zufahrtsstraße mit großem Kostenaufwand nötig fallen würde. Sie macht weiter darauf aufmerksam, daß sie den Beitrag von 22 000 M. nur unter der Voraussetzung bewilligt habe, daß die Güterhalle neben den jetzigen Bahnhof zu liegen komme.

Die Gemeinde Sand protestiert gegen die beabsichtigte Kurve, da die Haltestelle zu nahe an Willstätt zu liegen komme und von Sand zu weit entfernt sei. Sie betont weiter noch die Gefahr des Hochwassers für den in großer Nähe der Kinzig zu führenden Bahndamm. Schließlich petitioniert noch der Stadtrat Offenburg namens der anderen Gemeinden und stellt den Antrag, daß die Abzweigung nicht erst bei Windschläg, sondern schon unterhalb Bohlsbach stattfinden soll. Gegen diese Ansicht sprach sich die Großh. Regierung entschieden aus, da mit Rücksicht auf die Gesamtanordnung des Vorschubbahnhofs die Abzweigung von Bohlsbach aus unmöglich sei.

Nachdem auf diese Weise sich die Interessen noch scharf gegenüberstehen, kam man zu der Annahme,

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

daß weder die Frage der Erbauung des neuen Güterbahnhofs in Legelshurst, noch die Herstellung der Verbindungskurve spruchreif sei. Die Budgetkommission der Zweiten Kammer stellte daher den Antrag, die Position von 176 000 M. zur Erstellung eines Güterbahnhofs in Legelshurst wieder abzusetzen. Die Großh. Regierung nahm diesen Vorschlag an, und damit ist auch die Petition, die uns heute beschäftigt, eigentlich hinfällig geworden. Dieselbe kann als Material bei der Prüfung der Frage dienen, ob später vielleicht doch eine Verbindungskurve von dem neuen Güterbahnhof in Offenburg nach Legelshurst hergestellt werden soll. Und in diesem Sinne stellt die Kommission den Antrag:

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

Der Antrag wird hierauf ohne Debatte einstimmig angenommen.

Schluß der Sitzung halb 11 Uhr.

Nächste Sitzung Samstag, den 24. Juni.

Zur Beurkundung.

Die Sekretäre:

A. Freiherr von Rüdt.
Graf von Hennin.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg