

Mittheilung des Senats

vom 18. October 1881.

1. Volksschule am Geschwornenweg.

Dem Wunsch der Bürgerschaft vom 21. v. M. entsprechend, hat der Senat die Baudeputation beauftragt, im Verkehrsinteresse eine Uhr im Seitengiebel des Schulhauses anzubringen und die laut Bericht etwa Mk. 1200 betragenden Kosten dem Baufonds, welcher ausreicht, zu entnehmen.

2. Steuererstattung an dem Zollgebiete angeschlossene Gemeinden.

Durch Gesetz vom 25. November 1875 ist der Stadt Begejaak und den dem Zollgebiete angeschlossenen Landgemeinden für die Jahre 1876 bis 1880 eine in die Gemeindefassen fließende Steuervergütung bewilligt, welche aus den Erträgen der Grundsteuer von den Gebäuden (ohne Grund) und der Einkommensteuer mit der Maßgabe besteht, daß die Erträge, welche von mehr als $1\frac{1}{2}$ pro mille Grundsteuer und von mehr als zwei Procent Einkommensteuer erhoben werden, zwischen Staat und Gemeinde zu theilen sind. Da zur Zeit noch dieselben Verhältnisse obwalten, welche zu dieser Bewilligung Anlaß gegeben haben, so wird es sich empfehlen, dieselbe im Wesentlichen auch für die nächsten Jahre auszusprechen. Der Senat beantragt deshalb die Verlängerung des bestehenden Zustandes auf fernere fünf Jahre, mit dem Vorbehalte, daß die Steuervergütungen aufhören, falls etwa schon vor Ablauf dieser Frist der Anschluß der Stadt Bremen an das Zollgebiet erfolgen sollte.

In einem Punkte wird indeß das Gesetz von 1875 einer Abänderung bedürfen. Bei der Schätzung behufs Ermittlung des Gebäudesteuerverthes wird zwar der Bauwerth der Gebäude berücksichtigt, aber nicht als selbständiger Steuerwerth des Gebäudes ohne Grund eingeschätzt. Um die daraus sich ergebende Schwierigkeit zu vermeiden und auch im Uebrigen das Verhältniß zu vereinfachen, empfiehlt der Senat den Gemeindefassen anstatt des bisherigen Grundsteuerertrags von den Gebäuden den fünfjährigen Durchschnitt dieses Ertrags jährlich als feste Summe zu überweisen.

Er beantragt demgemäß die Genehmigung des anliegenden Gesetzentwurfs, in dessen § 2 diejenigen Summen eingetragen sind, welche den entschädigten Gemeinden für die Jahre 1876 bis 1880 durchschnittlich aus Grundsteuererträgen von Gebäuden jährlich erstattet worden sind. Nur bei Kirch-, Mittel- und Brookhuchtingen sowie bei Grolland und den Wummedörfern hat in Ermangelung eines fünfjährigen der Durchschnitt der beiden letzten Jahre als Maßstab gedient.

Gesetz, betreffend Steuererstattung an dem Zollgebiete angeschlossene Gemeinden. Anlage.

Vom.....1881.

Der Senat verordnet im Einverständnisse mit der Bürgerschaft:

§. 1.

Die Gültigkeit des Gesetzes vom 25. November 1875, betreffend Steuererstattung an dem Zollgebiete angeschlossene Gemeinden, wird auf die Dauer der Jahre 1881 bis 1885 einschließlich erstreckt, jedoch mit nachstehender Abänderung:

An Stelle des den Gemeinden bisher erstatteten Grundsteuerertrages tritt die Zahlung einer festen jährlichen Summe, hinsichtlich welcher im Uebrigen die Vorschriften des Gesetzes vom 25. November 1875 entsprechende Anwendung finden.

§. 2.

Die an die Stelle des bisher erstatteten Grundsteuerertrages tretende jährliche Summe beträgt:

für Begefaß	M.	10 288
" Habenhausen	"	707
" Arsten	"	2 431
" Neueland	"	852
" Woltmershausen	"	88
" Kirchhuchtingen	"	741
" Mittelschuchtingen	"	475
" Brookhuchtingen	"	100
" Grolland	"	108
" Timmersloh, Butendiek, Vermoor, Warf ..	"	542

§. 3.

Wenn vor Ablauf des Jahres 1885 die Stadt Bremen oder der größere Theil derselben dem Zollgebiete angeschlossen wird, so erlischt die Gültigkeit dieses Gesetzes mit dem Tage, an welchem der Anschluß erfolgt. In diesem Falle wird von dem Einkommensteuerertrage und von der jährlichen festen Summe den Gemeinden nur derjenige Theil ausbezahlt, welcher der Zeitdauer vom 1. Januar bis zum Tage des Anschlusses im Verhältnisse zur Jahresdauer entspricht.

Beschlossen etc.

3. Vertrag mit Oldenburg beziehungsweise Preußen, betreffend Mitbenutzung des Hauptbahnhofs von Seiten des Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens.

Commissarische Verhandlungen mit Oldenburg haben im Einverständniß mit der Königlich Preussischen Eisenbahn-Direction in Hannover zu dem abschriftlich anliegenden Nachtragsvertrage zu dem Vertrage zwischen Oldenburg und Bremen vom 9. April 1867 wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens, welcher an die Stelle des aufgehobenen Nachtragsvertrages vom 25./26. März 1875 zu treten bestimmt ist, geführt.

In Artikel 4 des aufgehobenen Vertrages war jedem der contrahirenden Theile das Recht vorbehalten, bis zum 1. September eines jeden Jahres eine Revision der im Artikel 2 dieses Vertrages als Beitragspflicht festgesetzten Beträge zu verlangen. Von diesem Rechte wurde diesseits schon im Jahre 1876 Gebrauch gemacht und seit 1877 ist die Beitragspflicht Oldenburgs nach den im Artikel 4 des Vertrages unter Nr. 1 und 2 angegebenen Grundsätzen ermittelt. Diese Berechnungsart veranlaßt indessen jedesmal viele Weiterungen, weil sie eine Menge der verschiedenartigsten Betriebsleistungen zu berücksichtigen hat, ist ebenso kostspielig wie zeitraubend und unterliegt daneben dem Zweifel, ob das Achsenzahlverhältniß der wirklich richtige Maßstab für die Mitbenutzung eines ausgedehnten Bahnhofes seitens eines kleineren Bahnunternehmens sei. Das Bestreben der Bahnverwaltungen geht denn auch allgemein dahin, für solche häufig vorkommende Gemeinschaftlichkeitsverhältnisse anstatt der Specialliquidation Pauschalsummen zu vereinbaren, sobald hierfür erfahrungsmäßige Unterlagen aus dem Verkehr gewonnen sind. In der Senatsmittheilung vom 2. Juni 1875 (Verhandlung 75, Seite 271) ist nun bereits zugegeben und in dem Nachtragsvertrage vom März 1875 zum Ausdruck gelangt, daß einige Bestandtheile des Hauptbahnhofes für den Oldenburgischen Verkehr von weniger Bedeutung, d. h. von ihm weniger intensiv benutzt sind. Diese Erwägung gleicherweise auf die Betriebsunkosten, insbesondere auf die Position 6 und 8 des Vertrages, Beamtenbesoldungen und Rangirdienst, anzuwenden, hält die Königlich Eisenbahn-Direction in Hannover für gerechtfertigt, weil die oldenburgischerseits angebrachten Achsen nicht annähernd so viele Mani-

pulationen zu ihrer Bearbeitung verlangen und nicht so große Längen an Bahnhofsgleisen durchlaufen, wie die von den anderen Seiten zugeführten Achsen.

Bei den Verhandlungen ist es sodann näher erörtert, daß in Folge des Ueberganges mehrerer Privatbahnen an den Preussischen Staat, eine Zunahme der den hiesigen Hauptbahnhof mitbenutzenden Oldenburgischen Achsen nicht zu erwarten sei, und auch dieser Umstand bei einer Pauschalirung der Oldenburgischen Leistungen werde in Betracht zu ziehen sein.

Die demgemäß als Beiträge Oldenburgs vereinbarten jährlichen Zahlungen, für Artikel 2a M. 51 000, für Artikel 2b M. 90 000, zusammen M. 141 000, sind gegen den Durchschnitt der Zahlungen in 77/78, 78/79, 79/80, (M. 52 217 und M. 100 048 zusammen M. 152 265) zwar um M. 1217 und M. 10 048 herabgemindert, aber im Vergleich mit den früheren Leistungen Oldenburgs (nach dem Vertrage vom 9. April 1867 M. 16 660 (Goldsp. 5000) und M. 22 740, zusammen M. 39 400, nach dem Nachtragsvertrage vom 25./26. März 1875 M. 43 247 und M. 66 882, zusammen M. 110 129) als angemessen und den Verhältnissen entsprechend anzusehen. Die nach Abschluß des Vertrages, nach dem bisherigen Verfahren aufgestellte Abrechnung für das Betriebsjahr 1880/81 ergibt als Oldenburgischen Beitrag M. 46 390 und M. 88 672 zusammen M. 135 062, bestätigt somit die oben ange deutete Vermuthung.

Die Dauer des Abkommens ist auf fünf Jahre vom 1. April 1881 bis 31. März 1886, jedoch mit dem auf Wunsch der Königlich Preussischen Regierung in Artikel 4 aufgenommenen Vorbehalte verabredet. Hierzu ist zu bemerken, daß die Staatsverträge über den Bau der gemeinschaftlichen Bahnen von Wunstorf nach Bremen und von Bremen nach Geestemünde von der Preussischen Regierung rechtzeitig zum 1. Januar 1883 gekündigt sind, die Verhandlungen über die demnächstige Einrichtung des Betriebes auf diesen Bahnstrecken aber noch ausstehen.

Der Senat erklärt sich mit dem anliegenden Vertrage und der demselben sich anschließenden Uebereinkunft mit Preußen einverstanden und ersucht die Bürgerschaft mit dem Bemerken, daß die Deputation für Häfen und Eisenbahnen von den bezüglichen Verhandlungen fortlaufende Kunde gehabt hat, um ihre Mitgenehmigung beider Vereinbarungen.

Nachtrag zu dem Vertrage zwischen Oldenburg und Bremen vom 9. April 1867 wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens.

Anlage.

Zwischen den Unterzeichneten ist heute unter Aufhebung des Nachtragsvertrages vom 25./26. März 1875 der folgende Nachtragsvertrag zu dem Vertrage vom 9. April 1867 wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens abgeschlossen worden.

Artikel 1.

Die Bestimmungen der Artikel 1 bis 6 einschließlich des vorgedachten Vertrages vom 9. April 1867 bleiben für die Dauer des gegenwärtigen Nachtragsvertrages in Kraft.

Artikel 2.

Für die demgemäß auch fernerhin eintretende Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs und der Weserbahn zahlt Oldenburg an Bremen am 1. April eines jeden Jahres für das vorausgegangene Betriebsjahr anstatt der im Artikel 7 des erwähnten Vertrages vom 9. April 1867 festgesetzten Beträge die folgenden Pauschsummen:

- a. für die Verzinsung des Anlagecapitals der Gebäude, Gleise und sonstigen Einrichtungen des Hauptbahnhofs und der Anlagekosten der Weserbahn, für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofs und für Unterhaltung der Gebäude des Hauptbahnhofs und Unterhaltung und Bewachung der Weserbahn M. 51 000

Uebertrag M. 51 000

	Uebertrag M.	51 000
b. für die nachstehend aufgeführten einzelnen Posten im Ganzen	"	90 000
und zwar im Einzelnen wie folgt:		
1) für Mitbenutzung des Locomotivschuppens auf dem Bremischen Hauptbahnhofe, nebst Drehscheibe und Wasserstation, und zwar für eine hier zu stationirende Dienstlocomotive und eventuell für eine Reserve-locomotive	M.	1 500
2) Bedienung der Locomotiven, soweit diese nicht Sache des Locomotivführers und Heizers ist, und für Wasserspeisung der Locomotiven	"	1 500
3) als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung und Ergänzung, d. h. der völligen Instandhaltung der gegenwärtig auf dem Hauptbahnhofe vorhandenen und der Mitbenutzung von Seiten Oldenburgs unterliegenden Gleise	"	10 000
Die Unterhaltungskosten künftig etwa noch anzulegender besonderer Oldenburgischer Gleise sind hierin nicht eingeschlossen und daher eintretenden Falls besonders zu berechnen.		
4) als Beitrag zu den Beamtenbesoldungen	"	30 300
5) als Beitrag zu den Arbeitslöhnen	"	16 000
6) für den Rangirdienst, wobei vorausgesetzt wird, daß dabei die hier etwa stationirte Oldenburgische Maschine mitwirkt, soweit dieselbe dazu im Stande sein wird	"	26 000
7) als Beitrag zu den Kosten für Erleuchtung, Heizung und Reinigung der Gebäude	"	4 200
8) als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Bahn-geräthe	"	500
zusammen wie oben	"	90 000
mithin für sämtliche Posten unter a. und b. im Ganzen	M.	141 000

Dabei bleibt zu a. vorbehalten, daß im Falle etwaiger Vermehrung der Anlagekosten des Hauptbahnhofes während der Dauer dieser Vereinbarung ein verhältnißmäßiger Beitrag Oldenburgs zu solchen Kosten festgesetzt werden wird.

Außerdem wird Oldenburg in Gemäßheit des Artikel 14 No. 2, Alin. 2 des Staatsvertrages vom 8. März 1864 die Anlagekosten der nach Artikel 3 des obengedachten Vertrages vom 9. April 1867 angelegten bezw. anzulegenden Gleise, sowie den Werth des für dieselben angewiesenen, bezw. anzuweisenden Grundes jährlich mit 4 Procent verzinzen.

Artikel 3.

Nach Ablauf dieses Vertrages sollen in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung für die Ermittlung der Beitragspflicht Oldenburgs die folgenden Grundsätze maßgebend sein:

- 1) für die im Artikel 2 unter a. erwähnte Verzinsung des Anlagecapitals der Gebäude, Gleise und sonstigen Einrichtungen des Hauptbahnhofes und für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofes, desgleichen für die im Artikel 2 unter 6 Nr. 3, 4, 5, 6 und 8 aufgeführten Posten ist die Beitragspflicht Oldenburgs nach dem jährlich zu ermittelnden Verhältniß der auf dem Bremischen Hauptbahnhofe von und nach Oldenburg eingehenden und ausgehenden Achsen — unter Zugrundelegung

einerseits des zur Zeit der Revision für die Anlagen des Hauptbahnhofes, soweit sie nicht von der Oldenburgischen Mitbenutzung ausgeschlossen sind, bereits aufgewandten Capitals, andererseits des wirklichen Gesamtaufwandes bei den einzelnen Posten — zu berechnen; dabei soll von der hiernach zu ermittelnden Verhältnißzahl wegen der weniger intensiven Benutzung der Bahnhofsanlagen durch den Oldenburgischen Verkehr ein Procent zu Gunsten Oldenburgs, jedoch nur hinsichtlich der Beitragspflicht desselben zu den Kosten des Hauptbahnhofes (Artikel 2 a) in Abzug gebracht werden.

- 2) Hinsichtlich der übrigen Posten hat eine anderweitige den Verhältnissen angemessene Berechnung einzutreten.

Artikel 4.

Die Dauer dieses Vertrages ist auf fünf Jahre, beginnend am 1. April 1881 und endigend mit dem 31. März 1886, festgesetzt. Falls jedoch in Rücksicht auf die zum 1. Januar 1883 stattgehabte Kündigung der Staatsverträge zwischen Preußen und Bremen über den Bau der gemeinschaftlichen Eisenbahnen von Wunstorf nach Bremen und von Bremen nach Geestemünde in den Eigenthums- beziehungsweise Vertragsverhältnissen dieser Bahnen eine Aenderung eintreten sollte, so erlischt damit zugleich dieses Abkommen.

Artikel 5.

Bremen übernimmt es, die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung zu den vorstehenden Vereinbarungen, soweit dieselbe erforderlich ist, herbeizuführen.

Dessen zur Urkunde haben für Oldenburg der Großherzogliche Eisenbahndirector **Ramsauer**, unter Vorbehalt der Genehmigung des Großherzoglich Oldenburgischen Staatsministeriums, für Bremen der Commissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, Senator **Buff**, unter Vorbehalt der Genehmigung des Senats, den vorstehenden Vertrag in doppelter Ausfertigung eigenhändig unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Oldenburg, den 16. August 1881.

Bremen, den 12. August 1881.

(L. S.) gez. **Buff**.

(L. S.) gez. **Ramsauer**.

Uebereinkunft zwischen Preußen und Bremen wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes durch Oldenburg.

Nachdem in Betreff der Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens unter Aufhebung des Nachtragsvertrages vom 25./26. März 1875 am 12./16. August d. J. eine Vereinbarung zu dem Vertrage zwischen Bremen und Oldenburg vom 9. April 1867, vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseitigen hohen Regierungen abgeschlossen ist, haben die Unterzeichneten, für Preußen die Königlich Preussische Eisenbahndirection zu Hannover, unter Vorbehalt der Genehmigung des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, für Bremen der Senatscommissar in Eisenbahnangelegenheiten, Senator **Buff**, unter Vorbehalt der Genehmigung des Senats, heute die nachstehende Uebereinkunft vereinbart, welche an Stelle des denselben Gegenstand betreffenden Vertrages vom 11./15. Juni 1867 treten soll.

Artikel 1.

Preußen genehmigt sämtliche in dem dieser Uebereinkunft angehefteten Nachtragsverträge vom 12./16. August 1881 wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens getroffenen Bestimmungen, soweit sie die gemeinschaftlichen Preussisch-Bremischen Eisenbahnen betreffen.

Artikel 2.

Bremen vergütet an die gemeinschaftliche Betriebskasse der Preussisch-Bremischen Eisenbahnen aus den von Oldenburg für die Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes während der fünf Betriebsjahre vom 1. April 1881 bis 31. März 1886 zu zahlenden Pauschsummen alljährlich vom 1. April 1882 an gerechnet die folgenden Beträge:

1) für Unterhaltung der Gebäude und Einrichtungen auf dem Bremischen Hauptbahnhof	M.	3 200
2) für die Verzinsung der Anlagekosten des für Rechnung des gemeinschaftlichen Unternehmens der Bremen-Geestebahn ausgeführten Theils des Bahnhofes Bremen	"	2 300
3) für Mitbenutzung des Locomotivschuppens auf dem Bremischen Hauptbahnhofe nebst Drehscheibe und Wasserstation, und zwar für eine hier zu stationirende Oldenburgische Dienstlocomotive und event. für eine Reserve-locomotive	"	1 500
4) für Bedienung der Locomotiven, soweit diese nicht Sache des Locomotivführers und Heizers ist, und für Wasserspeisung der Locomotiven	"	1 500
5) als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung und Ergänzung, d. h. der völligen Instandhaltung der gegenwärtig auf dem Hauptbahnhofe vorhandenen und der Mitbenutzung von Seiten Oldenburgs unterliegenden Gleise	"	10 000
Die Unterhaltungskosten künftig etwa noch anzulegender besonderer Oldenburgischer Gleise sind hierin nicht eingeschlossen und daher eintretenden Falls besonders zu berechnen.		
6) als Beitrag zu den Beamtenbesoldungen	"	30 300
7) als Beitrag zu den Arbeitslöhnen	"	16 000
8) für den Rangirdienst, wobei vorausgesetzt wird, daß dabei die hier etwa stationirte Oldenburgische Maschine mitwirkt, soweit dieselbe dazu im Stande sein wird	"	26 000
9) als Beitrag zu den Kosten für Erleuchtung, Heizung und Reinigung der Gebäude	"	4 200
10) als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Bahngeräthe	"	500
	M.	95 500

Artikel 3.

Falls in Rücksicht auf die zum 1. Januar 1883 stattgehabte Kündigung der Staatsverträge über den Bau der gemeinschaftlichen Eisenbahnen von Wunstorf nach Bremen und von Bremen nach Geestemünde in den Eigenthumsbeziehentlich Vertragsverhältnissen dieser Bahnen eine Aenderung eintreten sollte, so erlischt damit zugleich dieses Abkommen.

Dessen zur Urkunde ist diese Uebereinkunft in zwei Ausfertigungen von den Eingangs genannten Vertretern beider Theile eigenhändig unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Bremen, den 22. August 1881.

Hannover, den 14. September 1881.

(gez.) **Buff.**

(L. S.)

(L. S.)

Königliche Eisenbahndirection.

(gez.) **v. Schmerfeld.**

Genehmigt

Berlin, den 4. October 1881.

(L. S.)

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Auftrage:

(gez.) **Brefeld.**