

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1884**

117 (17.5.1884)

# Beilage zu Nr. 117 der Karlsruher Zeitung.

Samstag, 17. Mai 1884.

## Badischer Landtag.

\* Karlsruhe, 15. Mai. Ausführlicher Bericht über die 76. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer.

Zu § 29 des Regierungsentwurfes ergreift das Wort Abg. Schneider (Mannheim): Nach Abs. 2 seien die Gemeinden und Kreise, welchen die Unterhaltung der betreffenden Wege obliegt, über das Vorhaben zu hören, hiernach hätten also die Gemeinden und Kreise für die Anlage von Eisenbahnen nicht die Ermächtigung zu erteilen, sondern nur einen Anspruch darauf, vor der Ertheilung der Konzession gehört zu werden; ferner könne nach Abs. 3 unter gewissen Voraussetzungen auch gegen den Willen der unterhaltungspflichtigen Gemeinden und Kreise die Konzession erteilt werden; die Einräumung solcher weitgehender Befugnisse an die Regierung enthalte aber einen schweren Eingriff in die Eigentumsrechte des Eigentümers der betreffenden Straße. Das Interesse und die Machtbefugnis des Staates könne nur so weit gehen, daß die Erfordernisse der Sicherheit und die sonstigen im öffentlichen Interesse gelegenen Bedingungen erfüllt werden, dürfe aber nicht, wie dies nach § 29 der Fall sein würde, dazu führen, daß die Eigentumsrechte der Eigentümer der betreffenden Straßen geradezu illusorisch gemacht werden und statt der Eigentümer der Staat entscheide, ob die Bahn gebaut werden solle. Des Weiteren könnten doch die Bedingungen, die dem Unternehmer der Bahn gewöhnlich auferlegt werden, z. B. bezüglich der zeitlichen Dauer des Unternehmens, der Fahrpläne, Tarife u. s. w. billigerweise nur von dem Eigentümer der Straße stipuliert werden; darum solle die Staatsgenehmigung zwar bestehen bleiben, aber erst dann und nur dann eintreten, nachdem zwischen dem Eigentümer der Straße und dem Unternehmer eine Einigung über die Ausführung des Unternehmens und die Bedingungen derselben zu Stande gekommen sei.

Regierungskommissar Ministerialrath Dr. Schenkel: Die Anlage einer Bahn sei die Errichtung einer öffentlichen Verkehrsanstalt, welche nach den bei uns geltenden Rechten einer Konzession bedarf; auch bisher sei dies Rechtens gewesen, nur habe es an einer Entscheidung der Frage gefehlt, ob dieses Recht des Staates aus seiner Straßenhoheit oder aus § 37 der Gewerbeordnung abzuleiten sei, und eben weil bisher der Rechtszustand bezüglich solcher Anlagen nicht feststand, war eine gesetzliche Regelung desselben um so wünschenswerther und diese ist dahin getroffen worden, daß das Ministerium des Innern die Genehmigung zu erteilen habe und unter gewissen Voraussetzungen auch gegen den Willen der unterhaltungspflichtigen Gemeinden und Kreise sie geben könne; selbstverständlich werde dieses Recht lediglich vom Standpunkte des öffentlichen Interesses, um die einseitige Ausübung eines Monopols zu verhindern und die Einheitlichkeit, Sicherheit und Ordnung des Betriebs zu gewährleisten u. s. w., ausgeübt werden. Was aber die im Abs. 3 vorgesehene Befugnis, auch gegen den Willen der Eigentümer der Straße unter gewissen Voraussetzungen die Konzession zu erteilen, betreffe, so wolle Redner nur auf die vielfachen Mängel aufmerksam machen, die dort, wo das Eigentum der für die Unternehmung zu benutzenden Straßenstrecken verschiedenen Rechtssubjekten zustand, hervorgetreten sind. Dagegen könne er dem, was der Abg. Schneider über die privatrechtliche Seite der vorliegenden Frage gesagt habe, durchaus zustimmen; gewiß müsse der Unternehmer einer Straßenbahn außer der staatlichen Konzession auch das Recht privatrechtlicher Verfügung über den für das Unternehmen erforderlichen Grund und Boden erwerben und sicherlich könne er dieses Recht nur durch Vertrag mit dem bzw. den Eigentümern der betreffenden Straße erlangen; allein alles dies sei auch in dem angefochtenen § 29 enthalten und ergebe sich schon aus dem Wortlaut des Abs. 3: „gegen den Willen der unterhaltungspflichtigen Gemeinden und Kreise kann die Benützung eines Gemeindegewegs oder einer Kreisstraße zur Anlage und zum Betrieb einer Eisenbahn nur unter der Voraussetzung gestattet werden, daß“ u. s. w.; damit sei doch schon gesagt, daß in allen andern Fällen die vertragmäßige Einräumung der Verfügungsgewalt über den Grund und Boden seitens des oder der Eigentümer erforderlich ist. Die praktischen Interessen aber, welche diese Bestimmung nötig machten, seien die, daß die Möglichkeit gegeben sein müsse, zur Ermöglichung eines im allgemeinen Interesse liegenden Straßenbahn-Unternehmens bei mehreren Eigentümern der zu benutzenden Straße die Weigerung eines Einzelnen zu überwinden, und die Bestimmung des Abs. 3 des § 29 sei um so unbedenklicher, als das Gesetz in demselben Abs. 3, am Schlusse desselben, Vorsorge dafür treffe, daß der zur Ueberlassung seiner Straße behufs Erbauung einer Eisenbahn gezwungene keine Schädigung erleide, indem es den Unternehmer nicht nur zum Ersatz des etwa entstehenden Schadens, sondern auch zur Leistung einer Sicherheit für die Erfüllung dieser Verbindlichkeit verpflichte.

Abg. Schneider meint, der Herr Regierungskommissar habe im zweiten Theil seiner Rede das im ersten Theil derselben Gesagte wieder aufgehoben; wenn der Eigentümer der Straße nach den Ausführungen des Herrn Regierungskommissars allein im Stande sei, dem Unternehmer die Verfügung über den Grund und Boden einzuräumen, so müsse er auch allein berechtigt sein, zu entscheiden, ob eine Bahn überhaupt erbaut werden solle oder nicht; und wenn eine Gemeinde oder Kreis sich gegen die

Errichtung einer Bahn erkläre, so liege kein öffentliches, kein Staatsinteresse dafür vor, daß sie gegen den Willen der Gemeinde bzw. des Kreises erbaut werde. Grund- und Boden müsse auch hier gewahrt werden, wo es sich um Straßen handle, die im Eigentum einer Gemeinde oder eines Kreises stehen.

Abg. Röttiger: Die von dem Abg. Schneider geäußerten Bedenken schienen ihm nicht durch die Ausführungen des Herrn Regierungskommissars gehoben. Die Anlage von Eisenbahnen auf einer öffentlichen Straße enthalte eine so starke Beschränkung des sonstigen Verkehrs, daß selbst auf Landstraßen nach Redners Meinung Eisenbahnen ohne Genehmigung der von denselben durchzogenen Gemeinden nicht sollten gebaut werden dürfen, geschweige denn auf Kreis- oder Gemeindestraßen; sodann handle es sich bei der Frage der Anlage einer Eisenbahn nicht immer nur um verhältnismäßig kleine Strecken oder um solche, die im Eigentum mehrerer Rechtssubjekte stehen, sondern häufig um sehr bedeutende und im Alleineigentum einer einzelnen Person stehende Strecken. Wenn endlich der Herr Regierungskommissar darauf hingewiesen habe, daß im Falle des Abs. 3 des § 29 den zur Ueberlassung der Straße behufs Errichtung einer Eisenbahn gezwungenen eine entsprechende Entschädigung zu Theil werde, so sei diese Entschädigung kein Äquivalent für den schweren Eingriff in das Privateigentum der Einzelnen, sondern einfach selbstverständlich.

Abg. Pflüger: Zwei Punkte seien auseinanderzuhalten: erstens sei eine Konzession seitens des Staates erforderlich, auch wenn der oder die Eigentümer der zu benutzenden Straße über die Errichtung der Eisenbahn einverstanden sind, und zweitens müsse die Regierung befugt sein, auch dann die Konzession zu erteilen, wenn einer der mehreren Eigentümer der Straße dem Unternehmen seine Zustimmung verweigert, damit nicht die Errichtung einer im allgemeinen Interesse gelegenen Anlage an der Renitenz eines Einzelnen scheitere. Nebenbei wolle Redner noch bemerken, daß ihm die Fassung des Abs. 1 des § 29 nach dem Kommissionsvorschlag (der Unternehmer hat „die Staatsgenehmigung“ statt wie im Regierungsentwurf „die Genehmigung des Ministeriums des Innern“ einzuholen) besser gefalle, da sie eine Garantie dafür biete, daß vor der Konzessionserteilung eine sachverständige Behörde gehört wird und nicht das Ministerium allein, wie in einem vor nicht langer Zeit vorgenommenen Falle, den er wohl nicht näher zu bezeichnen brauche, entscheide.

Regierungskommissar Ministerialrath Dr. Schenkel: Der Herr Vorredner habe soeben einen Theil dessen, was er, Redner, noch sagen wollen, vorgebracht: in der That müsse ein Mittel statuiert werden, welches es ermöglicht, im allgemeinen Interesse den Widerstand eines Einzelnen zu brechen. Dem Abg. Schneider, welcher mit einer gewissen stillen Entrüstung vorgetragen, daß die Regierung einen schweren Eingriff in die Selbstverwaltungsrechte, ja in die Eigentumsrechte der Gemeinde beabsichtige, wolle Redner bemerken, daß es sich um die Entziehung eines Eigentumsrechts und der privatrechtlichen Nutzung von Grund und Boden der Gemeinde gar nicht handle, sondern lediglich darum, von Straßenzwecken unter gewissen Voraussetzungen zu bestimmen, daß eine an sich schon dem allgemeinen Verkehr gewidmete Wegstrecke für die besondere Art des Straßenbahnverkehrs durch einen Unternehmer benützt werden dürfe, wobei aber das Eigentumsrecht und die Widmung der betreffenden Straße für den allgemeinen Verkehr nicht aufgehoben und beschränkt werde. Was endlich die Bemerkung des Abg. Pflüger betreffe, daß in einem früheren Falle — der Herr Abgeordnete habe offenbar auf die Karlsruhe-Durlacher Straßenbahn angepielt — vor Ertheilung der Konzession nicht, wie dies rathsam und wünschenswerth gewesen wäre, auch andere beteiligten Behörden zu Rathe gezogen worden seien, so befinde sich der Herr Abgeordnete hier in einem Irrthum, denn es seien damals die andern Beteiligten, so insbesondere die Generaldirektion der Staats-Eisenbahnen über das Projekt gehört worden und gerade die genannte Behörde habe gegen dasselbe nichts zu erinnern gehabt, vielmehr ausdrücklich betont, daß demselben, da es unstreitig ein Bedürfnis des allgemeinen öffentlichen Verkehrs in zweckentsprechender Weise zu befriedigen geeignet sei, von ihr aus, etwa wegen einer für die Staatsbahn zu befürchtenden Konkurrenz, keine Hindernisse in den Weg gelegt werden sollten.

Abg. Frech: Abs. 3 des § 29 sei berechnet auf solche Unternehmungen, die nicht rein lokaler Natur sind, sondern eine Verbindung mehrerer Gemeinden mit einander herstellen sollen; und gerade solche Verbindungen, die nicht durch Eisenbahnen, auch nicht durch Sekundärbahnen, sondern nur durch Tertiär-, d. h. Straßenbahnen herstellbar seien, zu ermöglichen, sei der Zweck der Bestimmung des § 29; man wolle eben dem vorbeugen, daß ein solches im allgemeinen Interesse liegendes Unternehmen an dem oft genug gänzlich unbegründeten Widerstand einer einzelnen Gemeinde scheitere. Auch sonst sei ja vielfach in unserer Gesetzgebung im Interesse der Gesamtheit der Einzelne in der Benützung seines Eigentums beschränkt, Redner erinnere in dieser Beziehung nur an die Bestimmungen über die Feldbereinigung und an das Wassergesetz vom 25. August 1876.

Präsident Lamey bringt einen inzwischen von den Abg. Schneider (Mannheim), Winterer, Röttiger, zu § 29 eingebrachten (von uns schon gestern mitgetheilten) Antrag zur Kenntniß des Hauses und schlägt demselben vor, ihn an die Kommission zur Beschlußfassung zurückzuverweisen; das Haus stimmt dem Vorschlage bei.

Abg. Jungmann wünscht, daß die Kommission noch einen weiteren Zusatz in der Richtung, daß die Konzession nicht erteilt werden soll, wenn durch Anlage der Bahn der nähere Zweck der Straße vereitelt werden würde, in Erwägung ziehen möge. § 30 wird ohne Diskussion und unverändert angenommen.

Zu § 31 (Bauanlagen in der Nähe öffentlicher Wege) ergreift das Wort Abg. Edelmann: Abs. 6 sage: „Ueber die Nothwendigkeit der Beseitigung (nämlich von Bauanlagen, welche sich in größerer Nähe, als nach Abs. 1—3 zulässig, von der Straße befinden) entscheidet die Verwaltungsbehörde, über Voraussetzung und Höhe der Entschädigung das Gericht“; diese Bestimmung involvire ein Expropriationsverfahren, und dies könne nicht formlos wie nach diesem Abs. 6, sondern müsse unter Beobachtung der vorgeschriebenen Formlichkeiten stattfinden; es könne also namentlich die Entscheidung nicht der „Verwaltungsbehörde“ übertragen werden, vielmehr sei nach § 14 Abs. 4 der badischen Verfassungsurkunde das Staatsministerium mit derselben zu beauftragen; in seiner jetzigen Fassung enthalte § 31 einen unerhörten Eingriff in das Privateigentum, weshalb Redner wünsche, daß auch dieser Paragraph zur nochmaligen Berathung an die Kommission zurückverwiesen werde.

Regierungskommissar Ministerialrath Dr. Schenkel: Es handle sich hier nicht, wie der Herr Vorredner gemeint habe, um eine Expropriation und greife deshalb auch das Verfahren bei demselben, insbesondere auch die Zuständigkeit des Staatsministeriums, hier nicht Platz. Dem Eigentümer von in größerer als gesetzlich statthafter Nähe der zu benutzenden Straßen befindlichen Baulichkeiten solle kein Stück seines Eigentums entzogen, sondern ihm nur eine bestimmte Art der Benützung desselben unterlagt werden. Dies sei freilich immer noch ein Eingriff in das Privateigentum und daher große Vorsicht bei der Ausübung dieser Befugnis nötig; übrigens müsse Redner darauf hinweisen, daß in den meisten Fällen die „Bauanlagen, über deren Beseitigung die Verwaltungsbehörde zu beschließen habe, keine größeren und bedeutenderen Gebäulichkeiten, sondern einfache Mauern sein werden und es schon deshalb nicht entsprechend wäre, mit der Entscheidung einer solchen Frage das Staatsministerium zu belasten. Bei der Regelung der Kompetenzbestimmung gemäß § 34 Abs. 1 a. E. werde darauf Bedacht zu nehmen sein, daß genügende Garantien für eine richtige und der konkreten Sachlage entsprechende Entscheidung geboten werden. Den besten Schutz dafür, daß die Anwendung der Befugnis des Abs. 5 und 6 des § 31 nicht zu Mißbräuchen führe, liege darin, daß nach der ausdrücklichen Bestimmung des Abganges über Voraussetzungen und Höhe der Entschädigungen das Gericht zu entscheiden hat.

Abg. Jungmann ist ebenfalls gegen die Bestimmung des § 31 Abs. 6, weil einen ungerechtfertigten Eingriff in das Privateigentum des Einzelnen enthaltend und höchst bedenklich, der Straßenbau-Behörde die Entscheidung einer so wichtigen Frage anheimzugeben.

Regierungskommissar Ministerialrath Dr. Schenkel: Es sei eine durch nichts begründete Vermuthung des Herrn Vorredners, daß die Straßenbau-Behörde mit der Entscheidung der Frage, ob eine Bauanlage zu beseitigen sei oder nicht, werde befaßt werden; Redner könne schon jetzt sagen, daß dies nicht der Fall sein werde; im Uebrigen behalte der Gesetzentwurf, wie Redner bereits bemerkt habe, die näheren Vorschriften über die Zuständigkeit der Behörden der späteren Regelung durch Verordnung vor. Uebrigens habe auch der Entwurf einer preuß. Wegeordnung die hier vorliegende Frage in gleicher Weise erledigt.

Der Berichterstatter Abg. Förster kann einen Eingriff in das Eigentumsrecht in der Bestimmung des § 31 Abs. 5 und 6 nicht finden; nur in den Fällen des allerdürftigsten Bedürfnisses werde — schon wegen der Entschädigungsverpflichtung — die Beseitigung einer Bauanlage angeordnet werden; die Bestimmung habe daher durchaus nichts Bedenkliches.

§ 31 wird angenommen.

§ 32. Abg. v. Buol ist zwar einverstanden damit, daß eine weitere Klasse von öffentlichen Wegen freit und dieselbe der Kreispflege überwiesen werde, hat aber gewichtige Bedenken bezüglich des Staatszuschusses, und diese wolle er bei Gelegenheit des § 32, der ja von der „Staatsunterstützung für Kreisstraßen und Gemeindegeweg“ handle, und nicht erst anlässlich des § 41 a. zur Sprache bringen; er bedaure, daß die Frage des Staatszuschusses nicht so gelöst worden sei, wie gestern die meisten Redner es gewünscht haben; eine genügende Entlastung der Kreise werde mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht erzielt werden; im Hause zeige sich zwar Geneigtheit, demselben zuzustimmen in der Erwartung, daß die Regierung auch künftig den Kreisen wohlwollend entgegenkommen werde; allein die Annahme sei ungerechtfertigt, die Regierung werde, nachdem sie einmal das Prinzip des § 12 aufgestellt hat, im Widerspruch zu demselben dauernd den Kreisen Zuschüsse leisten; offen sei die Frage, ob nach Ablauf von drei Jahren noch weiter den Kreisen Zuschüsse

gegeben werden, dagegen sei es keine offene Frage mehr, daß im Prinzip die Kreise für die Kosten der Kreisstraßen-Pflege allein aufzukommen haben; statt dessen hätte Redner gewünscht, daß umgekehrt das Prinzip der Beteiligung der Staatskasse an diesen Kosten Eingang in den Entwurf gefunden hätte; Redner würde als Fassung für dieses Prinzip vorschlagen: „die Höhe der Zuschüsse wird durch das Budget bestimmt“, da er kein Gewicht darauf lege, daß als Staatszuschuß gerade 100,000 M. pro Jahr, oder überhaupt eine bestimmte Summe oder eine solche für alle Kreise im Voraus festgestellt werde, vielmehr solle lediglich das jeweilige Bedürfnis für die Höhe des Zuschusses maßgebend sein. Redner wiederholt seinen Wunsch, dieses Prinzip des Staatszuschusses zu den Kosten der Kreisstraßen-Pflege in den Entwurf aufgenommen zu sehen, ohne jedoch vorerst einen Antrag in dieser Richtung stellen zu wollen.

Staatsminister Turban will vor Allem dem Herrn Vorredner bemerken, wie er offenbar übersehen habe, daß der von § 41 a. in Aussicht gestellte Staatszuschuß sich speziell auf die Unterhaltung der Kreisstraßen bezieht, während der § 32 von Zuschüssen der Staatskasse zu dem Aufwand für Neubau und Hauptverbesserungen der Kreisstraßen und Gemeindegewerke spreche; der Herr Abgeordnete v. Buol hätte also schon anlässlich der Berathung des § 12 mit seinen Ausführungen hervortreten sollen, denn dort sei allgemein von den Kosten für Neubau, Hauptverbesserungen und Unterhaltung der Kreisstraßen und von der Verpflichtung der Kreise, diese Kosten aufzubringen, die Rede gewesen; inzwischen sei dieser § 12 von dem Hause angenommen worden und daher ein Zurückkommen auf denselben nicht mehr zulässig; Redner beschränkte sich daher, nachdem der Herr Vorredner schon an dieser Stelle statt bei § 41 a. die Frage des Staatszuschusses zur Sprache gebracht habe, auf einige kurze Bemerkungen: der Herr Berichterstatter habe in der Kommission zuerst beantragt, es solle von dem Aufwand für Neubau, Hauptverbesserungen und Unterhaltung der Kreisstraßen ein Drittel der Staatskasse aufgebürdet werden, dann aber, nachdem die Regierung sich hiergegen ausgesprochen hatte, seinen Antrag wieder zurückgezogen; bezüglich des Inhalts dieser seitens der Großh. Regierung in der Kommission abgegebenen Erklärungen verweise Redner auf seine Ausführungen in der gestrigen Sitzung; bei dieser Gelegenheit möchte er aber noch auf einen Irrthum in dem Kommissionsbericht hinweisen, nach demselben wurde nämlich die Uebernahme eines Drittels des Aufwandes für die Kreisstraßen auf die Staatskasse auch bezüglich der Kosten für den Neubau der 932 km Kreisstraßen angesprochen, dieselben sind aber, da sie sämtlich bisherige Landstraßen sind, bereits gebaut, so daß ein Aufwand für den Neubau derselben überhaupt nicht erforderlich ist. Aber selbst wenn man hiervon absehe und nur die Kosten für Hauptverbesserungen in's Auge fasse, so sei es ein unmögliches Verhältniß, daß die Kreise für sich Hauptverbesserungen beschließen, wozu der Staat dann seinen Zuschuß zu geben hätte, da hierdurch der Staat den Kreisen gewissermaßen unterstellt würde, was man doch unmöglich zugeben könne.

Was den nunmehr von der Kommission in Uebereinstimmung mit der Regierung vorgeschlagenen jährlichen Staatszuschuß von 100,000 M. auf die Dauer von drei Jahren betreffe, so sei damit keinerlei prinzipielle Entscheidung über die Frage getroffen, sondern eben für die genannte Zeit den Kreisen eine Unterstützung bewilligt; es sei also das Prinzip des § 12 nicht aufgegeben, nach welchem die Kreise die Kosten der Kreisstraßen-Pflege zu tragen haben; wohl aber bleibe die Frage, ob auch späterhin wieder ähnliche Unterstützungen gewährt werden können, eine offene. Weiter aber, nämlich bis zur Aufnahme einer Bestimmung in das Gesetz, welche den Staat prinzipiell zur Beteiligung an der Kreisstraßen-Unterhaltung für alle Zeit verpflichte, könne die Großh. Regierung nicht gehen, und wiederhole Redner, daß, wenn der Grundsatz einer solchen gesetzlichen Verpflichtung der Staatskasse doch noch Aufnahme in das Gesetz finden sollte, dasselbe hieran scheitern werde.

Abg. Pflüger pflichtet den Ausführungen des Herrn Staatsministers bei, ebenso Abg. Friderich.

Berichterstatter Abg. Förster macht nochmals auf die unrichtige Verbindung des § 32 und § 41 a. durch den Abg. v. Buol aufmerksam und bemerkt in Bezug auf die Behauptung des Herrn Staatsministers hinsichtlich der kleinen Ungenauigkeit in dem Berichte, daß immerhin Fälle denkbar und möglich seien, wo, wenn auch nicht ein Neubau, so doch eine Hauptverbesserung der Kreisstraßen nötig fallen könnte.

§ 32 wird sodann angenommen, ebenso ohne Diskussion die §§ 33 und 34.

Zu § 35 ergreift das Wort Abg. Winterer: Die Verpflichtung zur Einholung der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde, welche Abs. 1 statuiert, sei überflüssig; auch nach gegenwärtigem Recht sei eine staatliche Genehmigung namentlich in finanzieller Beziehung erforderlich; wenn aber ein solcher Fall nicht vorliege, wenn eine Gemeinde einen Weg erbauen wolle, zu welchem sie die Mittel habe, so sei eine weitere Genehmigung durch die staatliche Aufsichtsbehörde nicht erforderlich; dazu komme noch, daß nach Abs. 2 die Genehmigung versagt werden kann, wenn die beabsichtigte Anlage „einem Verkehrsbedürfnisse nicht entsprechend ist“; das sei denn doch zu viel Regiererei, diese Entscheidung solle man billigerweise der Gemeinde selber überlassen; Redner müsse daher mindestens um Strich der Worte „einem Verkehrsbedürfnisse nicht entsprechend ist oder“ bitten und beantrage Rückverweisung des § 35 an die Kommission.

Regierungskommissär Ministerialrath Dr. Schenkel: Die Bestimmungen der §§ 35 und 36 seien nur Konsequenzen aus dem allgemeinen Grundsatze des § 34; alle öffentlichen Wege seien bestimmt, den allgemeinen Ver-

kehrszwecken zu dienen, und daher werde auch über alle Wege eine einheitliche Aufsicht nötig, und es sei, gerade auch im Interesse derjenigen, deren Wege dieser Aufsicht unterliegen, geboten, festzustellen, bei welchen Gelegenheiten insbesondere die Thätigkeit der Wegaufsichts-Behörden wirksam werden solle; nun sei es aber doch natürlich, daß dies dann erfolge, wenn ein Weg neu geschaffen oder wenn ein bestehender eingezogen werden soll; auch gegenwärtig bestehe schon hinsichtlich des Baues von Gemeindegewerken theils nach der Gemeindeordnung, theils nach dem Straßengesetz von 1868 das Erforderniß der staatlichen Prüfung und Genehmigung sowohl im finanzieller und technischer Beziehung; der vorliegende Gesetzentwurf habe den Vorzug, daß er die bezüglichen Befugnisse der Wegaufsichts-Behörden bestimmter eingrenze; auch schreibe er nicht die Einholung einer Genehmigung vor, sondern gebe nur der Staatsaufsichts-Behörde unter bestimmten Voraussetzungen die Befugniß, die Ausführung eines Kreis- oder Gemeindegewerkes auf Grund der Prüfung des Projekts zu untersagen, wenn das letztere mit Gesetzen, Verordnungen und den Verkehrsverhältnissen nicht im Einklang stehe. Man sei aber nicht einmal so weit gegangen, allgemein für Neubauten und Hauptverbesserungen die Einholung einer wegepolizeilichen Genehmigung vorzuschreiben, wie dies in dem neuesten preuß. Entwurfe einer Wegeordnung geschehen sei.

Abg. Winterer: Der Herr Regierungskommissär habe die Frage nicht beantwortet, durch welche Thatsachen oder Erwägungen die neue Vorschrift des § 35 nötig geworden; Redner halte seine Behauptung aufrecht, daß bisher für die Erstellung von Gemeindegewerken eine besondere Genehmigung nicht nötig gewesen sei.

Abg. Kiefer ist auch der Ansicht, daß bei Gemeindegewerken zur Wahrung der Harmonie des ganzen Wegesetzes eine besondere Genehmigung nicht erforderlich sein dürfte, eher sei sie noch bei Kreisstraßen zu rechtfertigen, obwohl sie auch hier nach Redners Ansicht nicht wünschenswert sei. Wenn aber doch einmal eine solche Genehmigung der Aufsichtsbehörde stattfinden und ihr namentlich auch die Entscheidung darüber, ob das Projekt „dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend“ sei, zugestanden werden solle, so sei jedenfalls Abs. 3 unnötig, denn die bloße Thatsache der Ausarbeitung eines Entwurfes durch die technische Staatsbehörde sei noch keine Garantie dafür, daß derselbe auch wirklich dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend ist. Ist für Rückverweisung des § 35 an die Kommission.

Abg. Pflüger ist hiermit einverstanden; Redner legt die Worte „dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend“ so aus, daß sie so viel bedeuten als technisch gut angelegt; und hat, wenn diese Auslegung richtig ist, gegen die Befugniß der Aufsichtsbehörde, die Ausführung des Projekts in dem genannten Falle zu untersagen, nichts einzuwenden, um so weniger, da nur zu oft von Gemeinden, um keine Ersparungen zu machen, technisch höchst unvollkommene Wege angelegt würden.

Regierungskommissär Ministerialrath Dr. Schenkel befreit nicht die Abneigung gegen Abs. 3 des § 35, der ja gerade im Interesse der Gemeinden in das Gesetz aufgenommen worden sei, um denselben in den Fällen, wo das aufzuführende Projekt von einer technischen Staatsbehörde ausgearbeitet worden ist, unnötige Weiterungen zu ersparen. Wenn der Herr Abg. Kiefer meine, daß auch die Begutachtung durch eine technische Staatsbehörde noch keine Garantie dafür biete, daß der Entwurf dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend sei, so habe Redner zu bemerken, daß die Begutachtung nicht bloß durch die Straßenbau-Inspektion, sondern auch durch die Centralbehörde, die Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau, erfolgen solle. Auch handle es sich nicht bloß um den Fall, wo eine einzelne Gemeinde, sondern namentlich auch darum, daß mehrere Gemeinden einen Weg errichten wollen. Auch sei zu beachten, daß derartige neue Kreis- und Gemeindegewerke gleichzeitig wieder Glieder des allgemeinen Wegesetzes würden. Von diesem Standpunkte aus sei eine Prüfung solcher Projekte durch die mit der allgemeinen Wegepolizei betraute und zur Wahrung der allgemeinen Interessen berufene Staatsbehörde nicht zu umgehen.

Abg. Junghanns wünscht auch, daß bezüglich der Gemeindegewerke das Erforderniß der Genehmigung wegfalle; dagegen sei ein Prüfungsrecht der staatlichen Aufsichtsbehörde bezüglich des Neubaus und der Hauptverbesserungen der Kreisstraßen wünschenswert; was den Absatz 3 betrifft, so meint Redner, daß das Gutachten der technischen Behörde nicht genügend sei, die Verwaltungsbehörden seien besser als jene im Stande, die Verkehrsbedürfnisse zu beurtheilen.

Abg. Birkenmeyer ist mit dem Abg. Winterer darüber einverstanden, daß die Aufsichtsbehörde nicht prüfen soll, ob das Projekt dem Verkehrsbedürfnisse entspricht, sondern nur ein Sachverständigengutachten über die richtige Anlage des Weges abzugeben habe, während die Entscheidung der ersten Frage der selbständigen Prüfung der Gemeinden und Kreise anheimzugeben sei; Redner ist ebenfalls für Rückverweisung des § 35 an die Kommission.

Das Haus verweist sodann den § 35 an die Kommission zurück und nimmt die §§ 36-41 incl. ohne Diskussion und Änderungen an.

Zu § 41 a. bringen die Abgg. Edelmann, Rast, Bezinger, Meyr, Röttinger und Wacker den von uns schon gestern mitgetheilten Antrag ein.

Abg. Edelmann ist bei der im Hause herrschenden großen Unruhe nur schwer und lidenhaft verständlich; nach dem Kommissionsantrag sollen die Kreise nur für drei Jahre einen Zuschuß erhalten, dagegen werde ihnen durch die Ueberweisung der 932 km bisheriger Landstraßen ein sehr erheblicher Aufwand auf die Dauer zugemuthet; im Budget seien 450 M. als Aufwand für die Unterhaltung pro Kilometer vorgesehen, hiernach würde sich der Aufwand der Kreise für die Straßenunterhaltung auf 419,000 M. und nicht auf 272,000 M., wie im Regierentsentwurf berechnet, belaufen und die Entlastung der

Kreise und Gemeinden würde noch nicht 90,000 M. betragen, nun sei aber der Gesetzentwurf dazu bestimmt, eine erhebliche Entlastung der Kreise herbeizuführen, und verfehle seinen Zweck, wenn er dies nicht erreiche; eine vorübergehende Unterstützung der Kreise aus der Staatskasse könne keinen Ersatz hierfür bieten; wenn der Herr Staatsminister meine, die Kammer könne ja nach Ablauf der drei Jahre eine Fortsetzung des Staatszuschusses beantragen, so müsse Redner darauf aufmerksam machen, daß, wenn das Prinzip des Staatszuschusses in das Gesetz aufgenommen würde, die Regierung bei Vorlage des Budgets sich zu äußern hätte, wie viel sie für die laufende Budgetperiode an Zuschüssen gewähren wolle, während nach dem vorliegenden Entwurf, um eine Fortdauer des Staatszuschusses zu bewirken, ein Initiativantrag seitens der Kammer nötig sein würde; auch aus diesem Grunde sei es wünschenswert, das Prinzip des Staatszuschusses aufzunehmen, was auch für die Regierung um so unbedenklicher sei, als der Betrag ja stets durch die Gesetzgebung nach Maßgabe des jeweiligen Bedürfnisses würde festgesetzt werden.

Staatsminister Turban: Der Herr Vorredner habe seinen Antrag damit begründet, es solle zur Ausgleichung des den Kreisen durch den Entwurf zugemutheten ständigen Mehraufwandes ein ständiger Staatszuschuß bewilligt werden; allein diese Auffassung der Sachlage sei nicht die richtige, von einer solchen Ausgleichung könne gar nicht die Rede sein, denn schon der ursprüngliche Regierentsentwurf, ohne den Zusatzartikel § 41 a., begründe eine Erleichterung der Kreise und Gemeinden im Betrage von ca. 140,000 M., daher dürfe weit eher die Frage gerechtfertigt sein, was erhält der Staat dafür, daß er eine bedeutende Mehrausgabe auf sich nimmt? Auch im Sinne der Kommission wie der Großh. Regierung bezwecke der von letzterer vorgeschlagene und von ersterer angenommene Zusatzartikel, § 41 a., nicht eine Ausgleichung, sondern enthalte vielmehr ein weiteres Entgegenkommen der Regierung gegenüber den Wünschen dieses Hohen Hauses noch über die sonstigen Wohlthaten des Gesetzentwurfes hinaus. Gegenüber den Berechnungen des Abg. Edelmann müsse Redner darauf aufmerksam machen, daß der von demselben angegebene Satz von 450 M. pro Kilometer für die Straßenunterhaltung eine aus dem Aufwande für sämtliche Landstraßen gezogene Durchschnittszahl sei, die keine Anwendung finde auf die speziellen 932 Kilometer künftiger Kreisstraßen, für diese betrage vielmehr der Durchschnitt nur 290 M. Redner wiederhole nochmals, daß in dem § 41 a. nicht eine Ausgleichung für den den Kreisen angeblich zugemutheten Mehraufwand gefunden werden könne; die Regierung habe vielmehr, als sie jenen Paragraphen annahm, sich die Frage vorgelegt, wie groß würde bei Annahme des ursprünglichen Kommissionsvorschlages, daß der Staat ein Drittel des Unterhaltungsaufwandes für die künftigen Kreisstraßen tragen soll, der dritte Theil der Unterhaltungslast der Kreise sein? nehme man nun nach den schon oft erwähnten Berechnungen aus der jüngsten Vergangenheit dieselbe zu 320,000 Mark an, so würde der dritte Theil davon etwas mehr als 100,000 Mark den von der Regierung auf drei Jahre zugestandenem jährlichen Zuschuß betragen; der Unterhaltungsaufwand werde aber, wie ebenfalls bereits zum öftern ausgeführt, in kurzer Zeit auf etwa 272,000 M. zurückgehen, so daß der dritte Theil desselben dann nur noch etwa 90,000 M., also weniger als der angebotene Staatszuschuß betragen werde, hiernach würde also, wenn man den Zuschuß genau auf den dritten Theil des Unterhaltungsaufwandes für die Kreisstraßen hätte festsetzen wollen, für das erste Jahr etwas mehr als 100,000 M., für das zweite aber schon weniger als 100,000 M., und für das dritte nur 90,000 M. zu bewilligen gewesen sein; man dürfe daher wohl sagen, daß der für die 3 Jahre gleichmäßig auf je 100,000 M. festgesetzte Staatszuschuß eine schöne und reiche Gabe sei, welcher der § 41 a. den Kreisen gewähre. Die Aufnahme des Prinzips der Staatszuschüsse an die Kreise würde, das wiederhole Redner, das Gesetz für die Regierung unannehmbar machen. Er gebe noch-mals zu bedenken, wie doch selbst ohne solche Zuschüsse aus der Staatskasse das Gesetz eine ganz erhebliche Entlastung der Kreise bewirkt, und empfiehlt die Annahme des § 41 a. nach dem Kommissionsvorschlage, bezw. die Ablehnung des Antrags Edelmann, indem er dem Hause zu erwägen gibt, daß bei Annahme desselben die Regierung auf ihrem alsdann abweisenden Standpunkte um so eher beharren könne und werde, da sie sich sehr wohl noch mit dem viel Gutes enthaltenden Gesetze von 1868 begnügen könne, während die Kreise und Gemeinden von dem neuen Gesetz schwerwiegende Vortheile zu erwarten hätten.

Abg. Friderich wendet sich gegen die Behauptung Edelmann's, daß durch den Entwurf den Kreisen gegen früher eine Mehrbelastung zugemuthet werde; sowohl in der Begründung zu dem Gesetz als in dem Kommissionsbericht sei vielmehr mit klaren Zahlen nachgewiesen, daß der Unterhaltungsaufwand für die künftigen Kreisstraßen sich erheblich vermindern, also auch eine Entlastung der Kreise und Gemeinden eintreten werde. Redner glaubt, die Kreise würden am Ende der dreijährigen Periode nicht die ganze Summe von 300,000 M. aufgebraucht, sondern aus den Ertrübrungen einen Reservefonds angelegt haben. Wenn auch in Zukunft die Zuschüsse wegfallen sollten, so habe doch der Staat die Lasten, die bisher die Kreise bezüglich der Landstraßen zu tragen hatten, denselben abgenommen und so erfüllt, was der Landtag in der letzten Session gewünscht habe, nämlich eine entschiedene Entlastung der Kreise; denn dieselbe werde ungefähr eine halbe Million jährlich betragen. Redner bittet um Ablehnung des Antrags Edelmann.

Abg. Pflüger möchte von der Großh. Regierung wissen, nach welchen Prinzipien die Ausscheidung der künftigen Kreisstraßen und die Vertheilung des jährlichen Zuschusses von 100,000 M. auf die einzelnen Kreise erfolgt sei.



