

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1908**

212 (9.7.1908) Badischer Landtag. Zweite Kammer. 99. öffentliche  
Sitzung



## Beilage zur Karlsruher Zeitung Nr. 212.

Donnerstag, 9. Juli 1908.

## Badischer Landtag.

## Zweite Kammer.

## 99. öffentliche Sitzung

am Montag den 6. Juli 1908.

## Tagesordnung:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung des Berichts der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, die Abänderung des Verkehrssteuergesetzes betr. — Drucksache Nr. 66 — Drucksache Nr. 66a; Berichterstatter: Abg. **Freitner**.

2. Beratung des Berichts der Budgetkommission zu der Summarischen Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1906/07 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand (Drucksache Nr. 5) — Drucksache „Zu Nr. 5“; Berichterstatter: Abg. **Pfefferle**.

3. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1908/09 — Drucksache Nr. 16 — samt den in dem Bericht mitbehandelten Petitionen sowie (zu § 10 der Ausgabe) dem einschlägigen Teil der Denkschrift über die Ergebnisse der für mehrere Bahnlinsen angestellten Untersuchungen (Drucksache Nr. 5b) und damit im Zusammenhang der mündlichen Berichte über die Petitionen

a. der Vereinigung von Interessenten um Erhaltung des Städtgutverkehrs der Station Freiburg-Biehre,

b. des Gemeinderats Mastatt, die Verlegung des Bahnübergangs bei dem ehemaligen Niederbühler Tor in Mastatt betr.;

Berichterstatter: Abg. **Pfefferle**.

Am Regierungstisch: Zunächst Präsident des Ministeriums der Finanzen Wirkl. Geh. Rat Dr. **Hensell**, Ministerialdirektor Geh. Rat **Tröger**; sodann Präsident des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Wirkl. Geh. Rat **Frhr. von Marshall**, Generaldirektor der Staatseisenbahnen Geh. Rat **Koth**, Ministerialdirektor **Schulz**, Betriebsdirektor **Engler**, Vaudirektor **Wasmmer**, Ministerialrat **Wolpert**.

Präsident **Fehrenbach** eröffnet gegen 4 Uhr 55 Minuten nachmittags die Sitzung.

Die eingelaufene Petition des Grund- und Hausbesitzervereins Mannheim, e. V., die Einführung einer Vermögenssteuer in Baden betreffend, wird an die Petitionskommission verwiesen.

Zu Ziffer 1 der Tagesordnung, Beratung des Berichts der Budgetkommission über den Gesetzentwurf, die Abänderung des Verkehrssteuergesetzes betreffend, erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. **Freitner** (Zentr.): Die Besteuerung des Grundstücksverkehrs beruht auf dem Gesetz vom 6. Mai 1899. Bedingt war die damalige Neuregelung der Abgabe insbesondere durch die Einführung des Bürgerl. Gesetzbuches. Dasselbe brachte Bestimmungen über den Eigentumsübergang an Grundstücken, welche wesentlich von den bisherigen abwichen. Nach dem Landrecht wurde das Grundstückseigentum erworben durch den obligatorischen Vertrag, durch Kauf, Tausch oder ähnliches. Das war die rechtschaffende Tatsache; der Eintrag in das Grundbuch hatte nur einen deklaratorischen Charakter, er war nicht geboten, er fiel nur notwendig, wenn der Betreffende sein Eigentum im Rechtsstreit geltend machen wollte, oder wenn das Grundstück mit einer Obligation belastet werden sollte, denn dann war die Voraussetzung, daß das Grundstück oder die Liegenschaft eingetragen sei. Dem entsprechend war auch die Abgabe geregelt, sie lehnte sich einfach an den Abschluß des Vertrags, auch des formlosen obligatorischen Vertrages an. Es kam nur die eine Bestimmung durch ein späteres Gesetz hinzu, daß, wenn innerhalb 14 Tagen das Rechtsgeschäft rückgängig gemacht werde, dann auch die Steuer nicht anzusetzen bzw. rückzubergüten sei.

Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch kann Grundeigentum nicht erworben werden durch den formlosen Vertrag, der Anspruch auf Eigentumsübertragung an Grundstücken wird vielmehr nur dann erworben, wenn eine bestimmte Form gewahrt wird, d. h. wenn ein notarieller (wie bei uns in Baden) oder ein gerichtlicher Vertrag errichtet wird. Also durch formlosen Vertrag, wie nach dem Landrecht, kann nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches kein Grundeigentum erworben werden. Es sind noch nötig die Auflassung, d. h. die Erklärung der Beteiligten, daß sie das Grundstück zu Eigentum übertragen wollen, und der Eintrag in das Grundbuch. Das sind im Bürgerlichen Gesetzbuche die Voraussetzungen für den Grundstückserwerb.

Dem entsprechend waren dann auch die Änderungen in dem Gesetz vom 6. Mai 1899. In erster Reihe und prinzipiell wird darnach die Steuer bei dem Eintrag in das Grundbuch angesetzt. Es ist dies natürlich



das Einfachste, weil nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch das Grundeigentum erst durch diesen Eintrag erworben wird. Es fällt dabei nichts weiteres nötig, insbesondere keine Deklaration seitens des Pflichtigen. Auch für die Steuerbehörde liegt die Sache sehr einfach. Aber die Schwierigkeit und Mißlichkeit liegt darin, daß leicht Umgehungen eintreten können, und deshalb hat man schon gewisse Akte, die vor der Eintragung liegen, mit der Steuer belegt, nämlich dann, wenn das Rechtsgeschäft in formeller Weise abgeschlossen ist und wenn seit dem Abschluß des Geschäftes drei Monate verfloßen sind. Also nach der jetzigen Gesetzgebung wird die Steuer angelegt entweder bei dem Eintrag des Grundstückskaufs oder wenn seit dem formellen Abschluß des Vertrags drei Monate verfloßen sind. Gerade aber diese Frist von drei Monaten seit Abschluß des Vertrags hat viele Mißstände im Gefolge gehabt, indem, wie gesagt, vielfach Umgehungen seitens der Spekulation hier eintraten. Es ist in dem Regierungsentwurf reichliches Material seitens der Grundbuchämter darüber enthalten, in welcher Weise diese Umgehungen vor sich gingen: Wenn z. B. der A. an B. in formeller Weise, also notariell verkaufte, dem B. aber nicht ausließ, sondern dieser weiter an C. u. an D. verkaufte, u. nur der letzte Käufer dann die Auflassung bewirkte, und wenn dann diese Auflassung innerhalb drei Monaten vor sich ging, so waren diese Zwischengeschäfte steuerfrei, es wurde die Steuer dadurch umgangen, und es entstanden dadurch dem Staat und der Gemeinde manche Verluste. Auch andere Manipulationen traten zu Tage, in der Art, daß die Frist vertragsmäßig oft verlängert, oder daß das Geschäft aufgehoben und dann wieder erneuert wurde. Alle diese Umgehungen führten zu der Einbringung des jetzigen Gesetzentwurfs.

Der vorliegende Gesetzentwurf beabsichtigt nicht eine Aenderung des Verkehrssteuergesetzes vom Jahre 1899 in der Gesamtheit seiner Beziehungen, sondern es soll nur der eine und der andere Punkt geändert, insbesondere soll der Eintritt der Steuerpflicht einer Aenderung unterzogen werden, um den seither zutage getretenen Mißständen der Steuerhinterziehung entgegenzutreten.

In welcher Weise diesen Umgehungen begegnet werden könne, darüber waren in der Kommission Meinungsverschiedenheiten. Es wurde vorgeschlagen, eine Generalklausel einzuführen etwa in der Form, daß alle Rechtsgeschäfte, die zur Umgehung der Steuer getroffen wurden, mit der Steuer belegt werden sollen. Allein das ist eine zu allgemeine dehnbare Formel, es ist dies mehr oder minder nur eine allgemeine Richtschnur; es würde auch von den Beteiligten, die davon betroffen werden, wohl fast jeder Beschwerde erheben, es würde mehr oder minder die Rechtssprechung in Anspruch genommen werden müssen, und würde dadurch dann auch bei den Grundbuchämtern eine gewisse Unsicherheit eintreten.

Ein anderer Vorschlag war auch, ob nicht, wie unter der alten Akzinsordnung, sogar schon an den Abschluß des formlosen Geschäftes die Steuer angegliedert werden sollte. Allein es wurde dem von der Regierung namentlich entgegengehalten, daß formlose Geschäfte über die Erwerbung des Grundeigentums nichtig seien, und daß von dieser Art der Steuererhebung nur ausnahmsweise, wie es ja auch in dem jetzigen Gesetzentwurf geschehen ist, bei den sogenannten Zwischengeschäften der Gebrauch gemacht werden können.

Es hat sich dann die Kommission dahin geeinigt, daß die Steuerpflicht sich an den rechtsgültigen Abschluß des Rechtsgeschäftes angliedere.

Es ist diese Art der Regelung in Uebereinstimmung mit der Steuergesetzgebung über den Grundstücksverkehr in den benachbarten Staaten, in Elsaß-Lothringen, in Sachsen, Bayern und Württemberg. Es machten sich Meinungsverschiedenheiten nur darin geltend, ob, wie der Regierungsentwurf vorschlägt, keine Frist gesetzt werden solle, oder ob eine Minimalfrist entsprechend der früheren Akzinsordnung beigelegt werden solle. Die Mehrheit der Kommission neigte sich der letzteren Auffassung zu, indem sie annahm, daß es unter Umständen zu einer gewissen Härte führen könnte, wenn gar keine Frist bezüglich der Rückgängigmachung des Rechtsgeschäftes gesetzt würde. Darin war aber die Kommission einig, daß die dreimonatige Frist zu ausgedehnt ist, weil dadurch die Umgehung zu leicht bewerkstelligt werden könne. Sie hat deshalb schließlich mit Mehrheit als Absatz 3 des § 33 des jetzigen Steuergesetzes die Bestimmung vorgeschlagen, daß „wenn innerhalb zweier Wochen nach dem Eintritt der Steuerpflicht das Rechtsgeschäft rückgängig gemacht wird, die Steuerpflicht für den Erwerber wegfällt und der Käuferwerb des Veräußerers steuerfrei bleibt“.

Es sind sodann noch kurz zu berühren zwei Bestimmungen in Artikel I Ziffer 1 (§ 1). Der § 1 lit. b geht dahin, daß der Besteuerung auch alle Verträge unterliegen, durch welche sich jemand vom Eigentümer eines Grundstücks oder von demjenigen, welchem ein Anspruch auf Uebertragung des Eigentums an einem solchen zusteht, ermächtigen läßt, das Grundstück ganz oder teilweise auf eigene Rechnung zu veräußern. Die Kommission war, abgesehen von einigen redaktionellen Aenderungen, mit dieser Bestimmung einverstanden, und ich beantrage daher namens der Kommission die Annahme derselben.

Ein weiterer Absatz des § 1 ging im Regierungsentwurf dann dahin, daß notariell beurkundete, auf ein Grundstück bezügliche Veräußerungsangebote oder Erwerbungsangebote der Steuer unterworfen werden sollen, auch wenn die Beurkundung der Annahme des Angebots unterbleibt. Die Regierung begründet dies damit, daß aus der notariellen Form, in die diese Angebote gekleidet sind, entnommen werden müsse, daß auch die Annahme des Angebots nachfolgen werde. Es hat dies eine gewisse Wahrscheinlichkeit für sich, allein die Kommission hatte doch schwere Bedenken bezüglich dieses Absatzes. Während bisher und auch nach dem jetzigen Steuergesetz nur Verträge besteuert werden, hebt sich dieser Passus aus dem Rahmen der Verträge bereits heraus. Der einseitige Rechtsakt, das Angebot schon, wird mit der Steuer belegt, wenn es in der notariellen Form abgefaßt ist. Gegen diese Konstruktion, die wesentlich von den bisherigen Steuergesetzgebungen über den Grundstücksverkehr abweicht, hatte die Kommission Bedenken, und die Mehrheit war für eine Ablehnung. Damit ist aber nicht ausgeschlossen, daß derartige Akte von der Steuer dann erfaßt werden können, wenn sie sich in ein anderes Rechtsgeschäft einkleiden, wenn sie gewissermaßen verschleiert sind. Dann tritt die Bestimmung des weiteren Absatzes ein, daß die Besteuerung nicht ausgeschlossen wird dadurch, daß ein steuerpflichtiges Rechtsgeschäft durch ein anderes Rechtsgeschäft verdeckt wird.

Die übrigen Aenderungen des Gesetzes sind zum Teil meist nur noch redaktioneller Art. Auf eine Bestimmung aber darf ich noch zurückkommen, auf den Zusatz zu § 36. Nach dem jetzigen Gesetz wird im Zwangsversteigerungsverfahren die Steuerfreiheit gewährt, wenn der Erwerber eines Grundstücks die auf dem Grundstück zur Zeit des Versteigerungstermines ruhende



den Lasten übernimmt. Die Regierung schlägt nun vor, daß diese Wohlthat auf den Schuldner beschränkt werde, und daß sie einem Dritten, wenn das Zwangsvollstreckungsverfahren einmal angeordnet ist, nicht mehr zu gute kommen solle. Es ist nun allerdings richtig, daß seitens Dritter hier Mißbrauch getrieben werden kann. Allein auf der anderen Seite kann der vorgeschlagene Paragraph doch auch den realen Erwerb treffen, und dies ist namentlich dann der Fall, wenn etwa Dritte, namentlich Verwandte, aus Mitleidsgefühl mit dem Schuldner als Steigerer auftreten, um das Grundstück für den Schuldner zu retten. Bei Abwägung des Für und Gegen gelangte die Mehrheit zur Ablehnung dieser Bestimmung.

Das sind im wesentlichen die Aenderungen, die an dem Gesetzentwurf vorgenommen wurden. Im Uebrigen verweise ich auf den gedruckten Bericht und bitte Sie, den Gesetzentwurf nach den Beschlüssen der Budgetkommission anzunehmen.

In der allgemeinen Beratung erhalten das Wort

Präsident des Ministeriums der Finanzen Wirkl. Geh. Rat Dr. **Hönssell**: Der Arbeitsstoff, der gegenwärtig den Landständen noch vorliegt, ist so umfangreich, daß wohl die eine und andere der Regierungsvorlagen beim Landtagschluß nicht unerledigt bleiben müssen. Die Grob-Regierung, vor allem die Finanzverwaltung, erkennt es deshalb mit besonderem Danke an, daß die Hohe Zweite Kammer den Gesetzentwurf, betreffend die Aenderung des Verkehrssteuergesetzes, alsbald in Behandlung genommen hat; sie dankt der Kommission für die rasche Erledigung und für die klare, rechts- und sachkundige Berichterstattung.

Der Entwurf will Geschäftsformen im Grundstücksverkehr für die Zukunft hintanhaltend, durch die bisher nicht selten die Verkehrssteuer umgangen, Staatskasse und Gemeindefasse geschädigt, auch die Wahrheit des Grundbuches beeinträchtigt worden ist.

Gegen einmal erkannte Mißstände kann nicht rasch genug eingeschritten werden; es ist erfreulich, daß Ihre Kommission und — wie ich wohl annehmen darf — auch das Hohe Haus hier mit der Grob-Regierung einig geht.

Abg. **Süßkind** (Soz.): Die Mißstände, die durch dieses Gesetz getroffen werden sollen, sind insbesondere in Mannheim aufgetreten. Und gerade wegen dieser Mißstände in Mannheim soll dieses Gesetz so rasch wie möglich in Wirkung treten.

Schon an Beispielen in der Vorlage ist im großen und ganzen gezeigt, wie diese Umgehungen vor sich gegangen sind. Aber auch bei größter Aufmerksamkeit der Grundbuchbeamten der Stadtverwaltung Mannheim ist es diesen nicht möglich gewesen, in die ganz internen Verhältnisse und Umgehungen Einblick zu erlangen. Es ist öfter vorgekommen, daß bei demselben Objekt fünf Umgehungen in einer Reihe vor sich gegangen sind, und zwar auf eine sehr einfache Art und Weise.

Gewöhnlich wird die Sache so gemacht: Ein großes Unternehmen, das in der Lage war, in einer Ortslage, wo infolge der großen Zunahme der Bevölkerung das Gelände im Preise gestiegen ist, solches z. B. für Fabrikzwecke zu erwerben, hat dann gefunden, daß es ein ganz gutes Geschäft mache, wenn es dieses Gelände für die Hauspekulation abgäbe. Das Unternehmen schloß sich dann mit einer Bank zusammen, und zwar in der Art, daß es einen gewissen normalen Preis erlangen und an

dem Spekulationsverdienst mit etwa 50 Proz. beteiligt sein sollte. Dieser Vertrag wurde selbstverständlich dem Grundbuchamte nicht klar gelegt; es war ein sogenannter Privatvertrag, der aber trotzdem geglückt hat. A. hat also an B., das Bankkonkordat, verkauft, B. verkauft dann unter der Hand einen Teil des Geländes, vielleicht an eine Gesellschaft C., die sich zusammengetan hat, um Grund- und Bodenhandel systematisch zu betreiben. Diese verkauft nun an einen schwächeren Unterhändler, bezeichneten wir ihn mit D., wieder einen kleineren Komplex, so daß dieser D. eigentlich der vorgeschobene Mann des C. ist. D. kauft für eine fünften, für E. Erst dieser zwischen D. und E. geschlossene Vertrag wird protokolliert, und zwar übergibt dabei A. an D., und nur hierfür wird Verkehrssteuer bezahlt, obwohl B., C. und D. von ihrem Nachfolger zumeist jeweils mehr verlangten, als sie selbst bezahlt hatten. Es kamen manchmal Differenzen heraus zwischen dem ursprünglichen bis zu dem letzten Preise von 20 bis 30 M. pro Quadratmeter. Sie werden es hiernach begreifen können, daß ein Spekulant, der in die Kategorie D. gehörte, nachträglich verurteilt wurde, 65 000 M. an hinterzogener Steuer nachzubezahlen; das gibt einen Umsatz von etwa 2 300 000 M. Sie können sich also einen Begriff machen, in welcher Art und Weise die Staatskasse hier betrogen worden ist. Es lag eben hierbei im persönlichen Interesse von A. und B., daß der, der zuletzt kauft — man kann ihn als Opfer der Bodenpekulation bezeichnen —, nicht direkt von A. und B. ausgesaugt wird. Es würde für diese Herren angesichts ihrer sozialen Stellung, die sie im Staate einnehmen, ihrer verschiedenen Titel, die man ihnen „infolge ihrer großen Fürsorge für die Allgemeinheit und ihrer Verdienste in Handel und Wandel“ zuertheilt hat, nicht angenehm sein, wenn sie direkt gegen das Opfer vorgehen müßten, und deswegen haben diese Rolle C. bzw. D. übernehmen müssen. Diese geben dann die Gelder her und lassen unter Umständen, wenn E. nicht besonders gut sieht, die Hauten vergangen; die Handwerksleute verlieren dabei ihr Geld, und C. und D. erhalten den Namen Halsabschneider, trotzdem die Halsabschneider etwas höher zu suchen und sie nur vorgeschobene Personen sind.

So wird das gemacht. Es ist das um so bedauerlicher, weil gerade diese Herren, die sagen: non olet, Geld riecht nicht, sonst überließen von Patriotismus, daß sie alle Opfer für den Staat bringen wollen — aber bloß um insoweit, als sie selbst dabei keine Opfer bringen müssen. Es sind die Herren, auf die der Staat sich stützt: sie sind die „Stützen der Nation und Gesellschaft“. Dabei finden sie es aber in jenen Fällen nicht unter ihrer Würde, von der Pflicht, die sie in diesem Falle gegen den Staat zu erfüllen haben (die Pflicht, Abgabe zu bezahlen), sich zu drücken.

Es ist ein Verdienst des Stadtsyndikus Landmann in Mannheim, gerade auf diese Schäden hingewiesen und insbesondere der Regierung Andeutung gegeben zu haben, wie die Situation geändert werden könnte. Es kommt auch nicht von ungefähr, daß bei der letzten Bürgermeisterversammlung die Rat der großen Hauspekulanten und dieser Herrschaften sich gegen den Stadtsyndikus Landmann gerichtet hat. Das war die Dankagung, weil er im Interesse von Staat und Gemeinde diese gefährlichen Umtriebe beseitigen wollte, und dadurch Veranlassung wurde, daß wir uns jetzt mit dieser Vorlage zu beschäftigen haben.

Ich bin übrigens überzeugt, daß, trotzdem wir heute ein Gesetz machen, das diese Umgehung erschwert, es für diese Schaulinge immer noch Mittel und Wege geben wird, um auch dieses Gesetz zu umgehen; ich glaube dies ins-



besondere, nachdem die Regierung dies selbst in der Kommission zugegeben hat.

Die Regierung wundert sich über das „gegenseitige Vertrauen“, das zwischen diesen Bodenspekulanten bestehe. Aus den Ausführungen, die ich Ihnen über das Geldgeben von oben nach unten gegeben habe, wodurch immer der letzte und ebenso auch die Mittelspersonen vom ersten Geldgeber abhängig sind, werden Sie wohl ersehen können, daß, wenn der untere Geldgeber Ziden macht, dann der obere Geldgeber jederzeit in der Lage ist, dem Kleinen die Kehle zuzuschneiden; das ist das „gegenseitige Vertrauen“! Es ist ein Vertrauen, das daher rührt, daß der Stärkere jederzeit Gewalt gebrauchen kann, wenn der Schwächere sein Wort nicht hält.

Daran wird selbstverständlich auch in Zukunft das Gesetz nicht viel ändern können. Hätten Sie nun aber in diesem Landtag das uns versprochene Gesetz über die Besteuerung des unverdienten Wertzuwachses vorgelegt, so hätten wir dafür sorgen können, daß durch dieses Gesetz die Mittelspersonen in Zukunft getroffen würden, dann hätte die Preisdifferenz, die durch den unverdienten Wertzuwachs bis zu dem E. hin entsteht, und die die Zwischenverkäufer sonst verdienen, steuerlich erfaßt werden können. Die Steuer wäre eben auf den Vormann abgewälzt worden. Es sollte deswegen, wenn irgend möglich, dem Landtag noch ein Gesetz über die Besteuerung des unverdienten Wertzuwachses vorgelegt werden, da es nach meinem Erachten dadurch am besten möglich wäre, die Betrügereien zu treffen, die trotz des jetzt zu beschließenden Gesetzes noch vorkommen werden. Dadurch, daß die Schaffung eines Gesetzes über Besteuerung des unverdienten Wertzuwachses wieder verschleppt wird, werden, da eben der unverdiente Wertzuwachs vorher steuerlich nicht erfaßt werden kann, auch den Stadtverwaltungen ungeliebtere Summen verloren gehen.

Wir hoffen von dem heutigen Gesetz wie von dem Gesetz über die Besteuerung des unverdienten Wertzuwachses, daß durch sie einer ganzen Reihe von Bodenspekulanten (wir haben sie als Hyänen des Bodens bezeichnet) das Handwerk gelegt und der Verdienst beschnitten wird, da es sich dann für diese Herrschaften nicht mehr rentiert, das Gelände vier, fünf Hände weiter zu übertragen. Jedes Gesetz hat ja seine Schattenseiten, mit denen sich auch die realen Geschäfte abzufinden haben; auch in dem heutigen Gesetz sind verschiedene Punkte, die geeignet sind, auch das reelle Geschäft schwer zu treffen. Wir haben aber auch dieses in der Kommission besprochen, und eine Reihe solcher Geschäfte sind in dem Kommissionsbericht besonders bezeichnet, eben damit sie in der Praxis nicht getroffen werden sollen. Wir werden dem Gesetz trotz dieser Schattenseiten zustimmen, weil damit, wie wir hoffen, diese Spitzen der Gesellschaft in ihrem verbrecherischen Treiben gegen den Staat getroffen werden, und weil wir damit dem Bodenwucher eines Versehen zu können hoffen.

Die allgemeine Beratung wird geschlossen.

In der Einzelberatung ersucht Berichterstatter Abg. **Breitner** (Zentr.), um Mißverständnissen vorzubeugen, auf Seite 12 des Kommissionsberichts zu 3. § 3 Ziffer 2, Kommissionsfassung, die Worte: (Strich der Worte „oder im Falle des § 1 Abs 2“) und: (Strich von „Abs. 1 bis 4“) zu streichen.

Das Gesetz wird sodann in namentlicher Abstimmung einstimmig angenommen.

Zu Ziffer 2 der Tagesordnung, Beratung des Berichts der Budgetkommission zu der Summarischen Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbauens in den Jahren 1906/07 und den hierfür aus Mitteln der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittenen Aufwand erhält das Wort.

Berichterstatter Abg. **Pfefferle** (natl.): Ich habe die Ehre, Ihnen im Namen der Budgetkommission über den Fortgang des Eisenbahnbauens in den Jahren 1906/07 Bericht zu erstatten. Der Bericht hierüber ist gedruckt in Ihren Händen, und ich kann mich im allgemeinen darauf beziehen.

Ich möchte nur noch besonders hervorheben, daß diesmal zum erstenmal in der Behandlung der Restkredite insofern eine Aenderung eingetreten ist, als nunmehr nur noch Kredite und Kreditreste, soweit sie notwendig sind zur Ausführung derjenigen Bauten, die aus der unmittelbar vorhergegangenen Budgetperiode stammen, in das neue Budget übertragen werden, während alle Kreditreste aus den früheren Perioden nunmehr endgültig als heimgesfallen behandelt werden. Früher wurde die Sache anders gehandhabt, sämtliche noch vorhandenen Kreditreste aus früheren Perioden sind, soweit sie noch erforderlich waren, damals übertragen worden. Die neue Maßregel hängt mit einer Anregung des andern Hohen Hauses auf dem letzten Landtage zusammen. Es sind dort etatrechtliche Bedenken hervorgetreten, ob es ganz richtig sei, wie man bisher verfuhr. Die bisherige Art und Weise ist allerdings etwa 20 Jahre lang geübt worden, und es sind derartige Bedenken nie hervorgetreten. Das bisherige Verfahren hatte den Vorteil, daß eine Reihe von Anforderungen im neuen Budget nicht notwendig war, sondern daß eine einfache Übertragung kurzerhand genigte. Durch die jetzige Maßregel wird es zunächst einmal notwendig, daß alle heimgesfallenen Kredite, soweit sie noch zur Fertigstellung der Bauten notwendig sind, eben im neuen Budget wieder neu angefordert werden; dadurch entsteht natürlich einerseits ein umfangreicheres neues Budget, andererseits wird wiederum notwendig, mit der Vorlage des Eisenbahnbaubudgets zu warten, bis der Fortgang im Eisenbahnbau in der unmittelbar vorhergehenden Periode genau festgestellt ist, weil man jetzt genau wissen muß, was neu angefordert werden soll. Dadurch entsteht eine Verzögerung in der Vorlage und damit auch in der Beratung des neuen Budgets. Ich möchte das besonders betont wissen. Wenn auch der jetzige Bericht im Gegensatz zu dem letztmaligen noch verhältnismäßig rechtzeitig fertig geworden ist, so muß ich doch hervorheben, daß die Erledigung sowohl für die Kommission wie für den Berichterstatter sehr schwierig war, weil eine viel kürzere Zeit zur Beratung des ganzen großen Etats gegeben war, als das seither der Fall gewesen ist (Abg. Dr. **Winz**: Sehr richtig!).

Was das Spezielle anlangt, so kann ich ebenfalls auf meinen Bericht verweisen. Wie Sie daraus ersehen, ist bezüglich der Kreditreste der Budgetperioden 1900/01 und 1902/03 nichts weiter zu erwähnen. Es sind dort besondere Ueberschreitungen nicht vorgekommen.

Dagegen sind aus der Budgetperiode 1904/05 zwei Ueberschreitungen zu verzeichnen. Zunächst bei Ordnungszahl 58 (Lauda, Elektrizitätswert) eine Ueberschreitung von 19595 M. Die Bewilligung hat seinerzeit 120000 M. betragen. Die Ueberschreitung wird damit begründet, daß seit der ersten Anforderung eine Preissteigerung der Materialien eingetreten sei, und daß einige Ergänzungen notwendig geworden seien. Die Großh. Regierung erklärt, daß man zu spät gesehen



habe, daß eine Ueberschreitung vorgekommen sei; man würde sonst einen Administrativkredit erwirkt haben. Die zweite Ueberschreitung betrifft die Ordnungszahl 89 (Gewichtswagen). Hier handelt es sich um 4194 M. Die gesamte Anforderung hat seinerzeit 23700 M. betragen. Diese Ueberschreitung ist zumteil durch bauliche Verbesserungen, zumteil durch die zwischen Budgetaufstellung und Lieferungsvergebung eingetretene Preissteigerung entstanden. Die Budgetkommission hält diese beiden Ueberschreitungen für genügend begründet und stellt den Antrag auf nachträgliche Genehmigung derselben.

In der Budgetperiode 1906/07 sind ebenfalls zwei größere Ueberschreitungen vorgekommen. Die eine betrifft die Ordnungszahl 143 (Freiburg, elektrische Beleuchtung des Personenbahnhofes) und beläuft sich auf 17088 M. Die ursprüngliche Anforderung betrug 120000 M. Diese Ueberschreitung ist ebenfalls in der außerordentlichen Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne begründet. Es ist nach den Mitteilungen der Großh. Regierung auch hier ein Buchungsversehen vorgekommen und die Ueberschreitung dadurch zu spät erkannt worden; es wäre sonst ein Administrativkredit erwirkt worden. Die andere Ueberschreitung betrifft die Ordnungszahl 164 (Lasten und Verwaltungskosten), und beträgt 385069 M. Der Budgetsatz belief sich auf 2131500 M. Diese Ueberschreitung wird hauptsächlich damit begründet, daß eine Reihe von Arbeiten und insbesondere Voruntersuchungen für Bahnlagen hier, anstatt auf den Betriebsetat, verrechnet worden seien, und daß bei vielen Bauten ein rascheres Vorwärtsschreiten stattgefunden habe, als man anfangs annahm. Die Budgetkommission glaubt, daß auch diese Ueberschreitungen begründet sind, und stellt ebenfalls den Antrag, diese Ueberschreitungen nachträglich zu genehmigen.

Aus dieser letzten Budgetperiode soll nunmehr der Betrag von 15488161 M. in das neue Budget übertragen werden, wofür die Budgetkommission ebenfalls die Genehmigung beantragt.

Bezüglich der Administrativkredite aus den Budgetperioden 1904/05 und 1906/07 ist eine kleine Ueberschreitung festzustellen. Sie liegt aber im Rahmen der 10%, sodaß dagegen nichts einzuwenden ist. Von dem in diesen Budgetperioden erfolgten Minderaufwand soll der Betrag von 5937360 M. in das neue Budget übertragen werden. Die Budgetkommission stellt den Antrag, die Genehmigung hierzu auszusprechen.

Bei den Einnahmen ist der Betrag von 84900 M. in das nächste Budget zu übertragen.

Die Zusammenstellung, wie sie im Bericht steht, ist folgende: Die Gesamtausgabe betrug 57745370 M. Davon gehen ab die Gesamteinnahmen mit 3513151 M. Es verbleibt somit ein tatsächlicher Gesamtaufwand von 54232219 M., oder von rund 27 Millionen, die jährlich verbaut worden sind.

Die Uebertragung ins neue Budget beträgt abzüglich der mitzulübertragenden Einnahmesumme reiflich 21340621 M.

Die Budgetkommission beantragt, die summarische Nachweisung zu genehmigen und gleichzeitig die Ueberschreitungen und ebenso die Uebertragungen ins neue Budget gutzuheißen.

Der Antrag der Budgetkommission:

Das Hohe Haus wolle

a. die Summarische Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues in den Jahren 1906/07 für

unbeanstandet erklären und die nachgewiesenen Budgetüberschreitungen nachträglich genehmigen;

b. zu der vorgeschlagenen Uebertragung der aufrecht zu erhaltenden Kredite im Betrage von zusammen 21340621 M. in die Budgetperiode 1908/09 die Genehmigung erteilen

wird einstimmig angenommen.

Hierauf wird zu Ziffer 3 der Tagesordnung, Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1908/09 samt den in dem Bericht mitbehandelten Petitionen und dem einschlägigen Teil der Denkschrift über die Ergebnisse der für mehrere Bahnlagen angestellten Untersuchungen, sowie der mündlichen Berichte über 2 Petitionen, übergegangen.

Auf Vorschlag des Präsidenten erklärt sich das Haus damit einverstanden, daß die Beratung zu Titel I, neue Bahnen, §§ 5-9 (Bahnen Unteruhldingen-Neersburg, Stodach-Dwingen-Frickingen, Singen-Beuren, Offenburg-Kork, Lauberbischofsheim-Königsheim), hinsichtlich welcher der Gesetzentwurf, betr. die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes, vorliegt, verschoben wird, bis der Kommissionsbericht zu diesem Gesetzentwurf erschienen ist; ferner daß die Anforderung in § 10, für Vorarbeiten für die Bahn Titisee-St. Blasien, welche in der Denkschrift der Regierung, wozu der Kommissionsbericht in nächster Zeit erscheinen wird, mitbehandelt ist, deshalb aus der allgemeinen Beratung ausgeschlossen und erst in der Einzelberatung behandelt wird; schließlich daß die auf der Tagesordnung stehenden Petitionen (Ziffer 3 a und b) in der Einzelberatung bei Titel II, §§ 15 bezw. 23 behandelt werden.

Der Präsident teilt bei dieser Gelegenheit noch mit, daß zu 2 weiteren Eisenbahnpetitionen Berichte vorliegen und zu 20 weiteren 3. Zt. solche noch nicht gefertigt sind.

Sodann erhält zunächst das Wort

Berichterstatter Abg. Pfefferte (natl.): Ich habe die Ehre, Ihnen über das Eisenbahnbaubudget für die Jahre 1908/09 zu berichten. Auch hierüber findet sich ein gedruckter Bericht in Ihren Händen, und kann ich mich im allgemeinen darauf beziehen.

Die Angelegenheiten unserer Eisenbahnen bilden von jeher einen wichtigen Gegenstand in unserer Budgetberatung, da mit deren richtigem Bestand die Förderung der volkswirtschaftlichen, wie der finanziellen Interessen unseres Landes eng verknüpft ist. Die Aufbringung der nötigen Mittel für diesen ausgeschiedenen Verwaltungszweig und die richtige Anwendung derselben, die Einhaltung des Gleichgewichts der Einnahmen und Ausgaben zur Bestreitung der Zinsen und der Amortisationsquote für unsere Eisenbahnschuld ist von jeher eine ernste Sorge der Großh. Regierung sowohl wie der Landstände gewesen, wobei allezeit die Erreichung einer bestmöglichen Ausgestaltung unserer Bahnen sowohl bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit wie ihrer Betriebssicherheit niemals außer Auge geblieben ist. Die Erreichung dieses Zieles erfordert aber vor allem ein verständnisvolles Zusammenwirken der Eisenbahnbetriebs- und der Eisenbahnbaubehörden, und so bilden beide Verwaltungszweige der Eisenbahn bedeutungsvolle Einrichtungen in unserem Staatshaushalt.

Der Eisenbahnbauals solcher ist berufen, zunächst einmal die vorhandenen Bahnen entsprechend den



von der Betriebsverwaltung für nötig erachteten Einrichtungen möglichst auszugestalten und die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit unserer Bahnen zu gewährleisten. Dann ist ihm aber auch eine weitere reichliche Tätigkeit zugewiesen, nämlich die Ergänzung unseres Eisenbahnnetzes, da darin eine wesentliche Förderung der für die Allgemeinheit so bedeutungsvollen volkswirtschaftlichen Hebung der bisher abgelegenen Landesgegenden zu erblicken ist. Wenn bei dieser Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung auch auf die mit der Herstellung neuer Bahnen verbundene Finanzanspruchnahme der Eisenbahnmittel einigermaßen Rücksicht genommen werden muß und wird, so liegt das eben in der Aufgabe einer pflichtgetreuen Verwaltung, und ist daher eine gewissenhafte Abwägung beider Grundsätze wohl am Platze und berechtigt.

Die Budgetkommission hat das umfangreiche Eisenbahnbaubudget in eingehende Beratung genommen, und zwar meist in Gegenwart der Großh. Regierung. Wenn der Bericht erst jetzt fertig geworden ist, so darf ich, was ich vorhin schon betont habe, darauf hinweisen, daß das Eisenbahnbaubudget erst am 20. März den Landständen vorgelegt worden ist, und daß es erst am 26. Juni möglich war, die Beratung darüber in der Budgetkommission zum Abschluß zu bringen. Mit diesem späten Termin aber hat die Regierung schon von vornherein gerechnet, denn sie hat im Monat April schon den Wunsch ausgesprochen, es möchte eine gewisse Anzahl von Positionen zum Voraus genehmigt werden, da vorauszusehen sei, daß die Beratung über das Eisenbahnbaubudget längere Zeit in Anspruch nehmen werde und die Beschlußfassung daher erst noch später möglich sei. Im übrigen ist der Bericht diesmal im Vergleich zum letzten Landtag doch nicht so spät fertig geworden. Damals wurde er am 22. Juni vorgelegt; und wenn Sie bedenken, daß uns diesmal das Baubudget 4 Monate später vorgelegt worden ist, so werden Sie mir zugeben, daß ich mich bemüht habe, den Bericht doch noch rechtzeitig fertigzustellen (Sehr richtig!). Schließlich ist aber auch noch darauf hinzuweisen, daß von einer Verschiebung der Eisenbahnbaubudgetangelegenheiten keine Rede sein kann; wir haben ja vorhin schon eine ganze Reihe von Uebertragungen aus der letzten Budgetperiode genehmigt, im Betrage von 21 340 621 M. Es sind 71 Bauten, die damit durchgeführt werden können, und mit denen fortgefahren werden kann, auch wenn das Budget noch nicht fertig ist.

Die Kommissionsberatungen und die Berichterstattung waren dadurch besonders arbeitsreich geworden, daß man diesmal dazu übergegangen ist, die Verwaltungskosten anders wie seither zu berechnen. Bis zum vorletzten Landtag war die Sache so geregelt, daß für die Verwaltungskosten eine besondere Position im Budget eingestellt war; man hat damals einfach  $4\frac{1}{2}$  Proz. von den eigentlichen Baukosten eingestellt und damit diese Ausgaben zu bestreiten versucht; auf dem letzten Landtag hat man eine Aenderung eintreten lassen, nachdem man gesehen hat, daß dieser Satz durch mehrere Budgetperioden nicht ausreicht; man hat eine Spezialisierung der Kosten vorgenommen, doch erwies sich auch das nicht als genügend. Nunmehr ist man aber dazu übergegangen, die Verwaltungskosten nicht mehr in besonderen Posten anzufordern, sondern bei der einzelnen Bauanforderung gleich mit anzuverlangen und zu verrechnen und hierfür eine besondere prozentuale Stala aufzustellen, wie solche aus dem vorletzten Budget ersichtlich ist. Das hat notwendig gemacht, daß für alle die vielen Positionen, die schon durch einige Budgets hindurch gegangen sind, so insbesondere jene für die großen Bahnhofs-

umbauten usw., eine Abrechnung stattfinden mußte einmal über die Gesamtanforderung, dann über die bereits schon verwendeten Mittel u. über die noch notwendigen Mittel, um eben den Verwaltungsaufwand aus den letzteren feststellen zu können.

Weiterhin ist aber auch bei der Beurteilung der Budgetberatung nicht außer Acht zu lassen, daß das jetzige Baubudget 103 Ausgabepositionen umfaßt, während das letzte Budget nur 58 gehabt hat. Allerdings sind jetzt eine Reihe von Positionen darunter, deren Wiedereinstellung, weil sie anheimgefallen sind, notwendig geworden ist, es sind deren 16; wenn man aber diese wieder abzählt, so verbleiben noch immer 87 Positionen gegenüber den 58 aus dem früheren Budget, so daß man daraus entnehmen kann, daß die Arbeitslast der Kommission sehr groß gewesen ist.

Zum Baubudget wurde der Kommission auch noch der Teil der Denkschrift der Großh. Regierung, der sich auf eine Eisenbahnverbindung von St. Blasien gegen Norden bezieht, in welcher Angelegenheit 10 Petitionen eingelaufen waren, die mitbehandelt werden mußten, zur Behandlung überwiesen. Es sind im ganzen im Druckbericht der Budgetkommission 17 Petitionen behandelt; und es sind dann auch noch zwei Petitionen von Freiburg und von Mastatt, welche der Herr Präsident schon vorhin erwähnt hat, nachberaten worden, so daß nun im ganzen 19 Petitionen zur Behandlung gelangt sind.

Während der Beratung des Eisenbahnbaubudgets sind auch eine Reihe von Fragen allgemeiner Natur besprochen worden, die im Bericht unter „Allgemeines“ behandelt sind; des näheren will ich darauf verweisen, möchte aber hier doch auch auf Einiges eingehen. Wie schon bei der Beratung des Eisenbahnbetriebsbudgets darauf hingewiesen worden ist, ist diesmal insofern eine Aenderung eingetreten, als nunmehr nur noch Anforderungen für solche Bauten, die einen Betrag von 100 000 M. und mehr erfordern, im Eisenbahnbaubudget erscheinen, während die übrigen im Eisenbahnbetriebsbudget verrechnet werden; früher war die Grenze auf 50 000 M. festgesetzt. Wenn nun trotzdem eine Anzahl von Positionen in diesem Budget mit kleinen Beträgen erscheint, so muß ich darauf hinweisen, daß es zum Teil Kreditreste und Nachforderungen von Posten aus früheren Perioden sind. Dann sind aber auch noch eine Reihe von kleinen Positionen eingestellt, deren Bauobjekte an und für sich größere Aufwendungen erfordern, für welche aber nur Teilbeträge angefordert wurden, damit die Vorarbeiten erledigt werden können. Was den Verwaltungsaufwand anbelangt, so habe ich vorhin schon darauf hingewiesen, daß diesmal eine andere Berechnungsweise stattgefunden hat, er wird jetzt nicht mehr mit einem einheitlichen Durchschnittssatz von  $4\frac{1}{2}$  Proz. und als besondere Position angelegt. Eine andere Aenderung ist das Eingehen von Sammelpositionen, die erst auf dem letzten Landtag erstmals eingestellt waren. Die Großh. Regierung hat in der Kommission damals mitgeteilt, daß sie Wert darauf lege, diese Sammelpositionen zu haben, um die notwendige Uebersichtlichkeit über die Aufwendungen für die einzelnen Betriebseinrichtungen zu bekommen. Es handelt sich insbesondere um Sicherheitsvorrichtungen verschiedener Art, um Dienstwohnungen usw. Das andere Hohe Haus hat sich aber eben aus Gründen der Uebersichtlichkeit mit diesen Sammelpositionen nicht einverstanden erklärt, da ihm die Uebersichtlichkeit über die Gesamtaufwendung für die einzelne Station wertvoller erschienen ist. Deshalb hat die Großherzogliche Regierung eine:



Teil der Sammelpositionen ganz eingehen lassen, und der andere wird wohl im nächsten Budget fortfallen. Wir haben gegen diese Änderungen nichts einzuwenden.

Es ist in diesem Budget eine Summe angefordert für den Ankauf der letzten Privatbahn, die im Staatsbetrieb steht, für die Necktalbahn. Ich habe im Bericht besonders betont, es sei erfreulich, daß die Necktalbahn in den Staatsbetrieb übergeht. Die Gemeinden werden dadurch nach anderen Richtungen hin freier, und es ist mit diesem Ankauf insbesondere auch beabsichtigt, den Gemeinden im hinteren Necktal die Vorteile einer Eisenbahnverbindung zu Gut kommen zu lassen.

Dann ist aber auch, was außerordentlich erfreulich ist, eine erste Anforderung eingestellt für die Einrichtung des elektrischen Betriebes der Wiesentalbahn. Damit geht die Großh. Regierung dazu über, diese bedeutungsvolle Betriebsweise auf unseren Staatsbahnen zu erproben. Es ist nun vor der Hand nur ein Betrag von 100 000 M. dafür eingesetzt und sollen damit die Vorarbeiten begonnen werden; die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiesentalbahn wird aber insofern bedeutungsvoll sein, als die Eisenbahnverwaltung dort Gelegenheit bekommt, den elektrischen Betrieb selbst näher kennen zu lernen und Studien darüber zu machen, und ich bin überzeugt davon, daß der Versuch gelingt und die Eisenbahnverwaltung dann auch bald dazu übergehen wird, diese Betriebsweise auch auf den anderen Linien einzuführen, soweit es tunlich ist, was auch nur im Interesse unseres Landes liegt. Wir haben ja erfahren, daß uns außerordentlich große Wasserkräfte, etwa 100 000 Pferdekkräfte, zur Verfügung stehen. Wir können also nur unserer Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß die Großh. Regierung den Entschluß gefaßt hat, in dieser Weise vorzugehen.

Die beabsichtigte Vervollständigung unseres Eisenbahnnetzes ist jedenfalls auch sehr erfreulich. Auf dem letzten Landtage haben beinahe längere Erörterungen zwischen der Großh. Regierung und der Budgetkommission stattgefunden; es waren verschiedene Sitzungen notwendig, weil eben vielseitig im Lande die Meinung herrschte, daß die Großh. Regierung wegen der großen Aufwendungen für die großen Bahnhöfe usw. die Ausgestaltung des Bahnnetzes etwas in den Hintergrund treten lassen wolle; aber auf die Erörterungen, die damals stattgefunden haben, und auf die gefaßte Resolution hin hat die Großh. Regierung dem jetzigen Landtag eine Gesetzesvorlage zugehen lassen, die diese Angelegenheit in befriedigender Weise löst. Ueber dieses Bahnnetz wird ein besonderer Bericht erstattet werden, ich möchte aber in dieser Beziehung jetzt schon meiner Befriedigung Ausdruck geben, daß die Gr. Regierung auf Grund unserer Resolution sich entschlossen hat, in eine Prüfung wegen der Ausgestaltung unseres Eisenbahnnetzes einzutreten, und daß sie dann zum Entschlusse kam, dieses Bahnnetz vorzulegen. Auch eine Denkschrift wurde vorgelegt, die die Ausführung weiterer Strecken noch vorsieht, was ebenfalls mit Befriedigung hervorgehoben werden darf.

Dann muß auch betont werden, daß weder in der Begründung des Gesetzentwurfs noch auch in der Denkschrift der Großh. Regierung erwähnt ist, ob man nunmehr ganz zum Staatsbahnbetrieb übergehen oder das gemischte System beibehalten wolle. Wir haben in der Kommission geglaubt, die Frage offen lassen zu sollen, haben aber im Bericht unsere Befriedigung darüber ausgesprochen, daß die Großh. Regierung tatsächlich zum Staatsbahnbetrieb übergehen will, was aus der Absicht des Gesetzentwurfs wie der Denkschrift, die nur Staatsbahnen vorsehen, geschlossen werden kann. Auch ich glaube,

die Frage unerörtert lassen zu können, ob Privatbahn oder Staatsbahn erstellt werden solle. Die Möglichkeit, wenn es irgend einmal notwendig werden sollte, eine Privatbahn doch noch zu erbauen, ist ja immer noch vorhanden.

Weiter kam auch zur Sprache die Angelegenheit der Beiträge der Gemeinden zur Erlangung von Bahneinrichtungen. Auf dem letzten Landtag hat die Budgetkommission beschlossen, und das Hohe Haus hat diesem Beschluß zugestimmt, es solle den Gemeinden nicht mehr zugemutet werden, auch noch Beiträge zu leisten, sondern nur, das Gelände zu stellen. Trotzdem sind in diesem Gesetzentwurf — ich werde das später noch näher behandeln — wiederum weitere Beiträge vorgesehen, und zwar für die Bahn von Offenburg nach Korb. Allein aus den Verhandlungen, welche die Budgetkommission mit der Großh. Regierung gepflogen hat, geht hervor, daß es sich hier um im ganzen freiwillige Beiträge handelt, die die Gemeinden schon vorher angeboten hatten, und sind also hier Bedenken nicht zu erheben. Ich möchte aber doch noch einmal betonen, daß im allgemeinen die Budgetkommission noch auf dem Standpunkt des letzten Landtags steht, daß in der Regel der Grundsatz durchgeführt werden sollte, daß die Gemeinden nur Grund und Boden zu stellen haben und Ausnahmen nur von Fall zu Fall zu erwägen sind.

Mit dem jetzigen Budget und auch mit den Administrativkrediten, die zwischen dem letzten Landtag und dem jetzigen anberaunt worden sind, ist eine gewaltige Vermehrung unseres rollenden Materials vorgesehen. Daraus geht hervor, daß der Verkehr auf unseren Staatsbahnen immer mehr zunimmt, denn sonst würden solche großen Aufwendungen nicht notwendig werden. Ich habe mir erlaubt, über diese Anschaffungen im Bericht eine Zusammenstellung niederzulegen, die ich natürlich hier nicht im einzelnen wiedergeben will. Ich will nur betonen, daß seit dem Jahre 1904 einschließlich der Forderungen im jetzigen Budget im ganzen rund 36 Millionen M. zur Erweiterung unseres Fahrparkbestandes vorgesehen sind, und zwar beträgt die Gesamtvermehrung des Parks in dieser Zeit 35,75 Proz. Das Gesamtanlagekapital beträgt nunmehr die stattliche Summe von rund 137 Millionen M., während es vor dem Jahre 1904 nur rund 100 Millionen betragen hat. Daraus erzieht man, daß die Großh. Regierung gewillt ist, allen gerechten Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, was mir dankbar anerkannt werden kann. Daraus geht aber auch hervor — das habe ich im Bericht ebenfalls niedergelegt und will es hier nochmals betonen —, daß es dann auch selbstverständlich ist, daß man, wenn derartige bedeutende Erweiterungen des Parks notwendig werden, auch die nötigen Plätze dazu haben muß, um dieses Material aufzustellen und zu rangieren, ich meine die großen Manierbahnhöfe, die Verschiebeparkplätze auf unseren Zentralbahnhöfen. In dieser Richtung haben wir uns ja schon anlässlich der Vorausbewilligung der Anforderung für den Neubau des Bahnhofs Heidelberg unterhalten, wir haben uns der Großh. Regierung gegenüber wegen der Herstellung dieser großen Bahnhofsanlagen ausgesprochen, und die Großh. Regierung hat ihre Grundzüge für solche Anlagen dargelegt; ich darf wohl nochmals betonen, daß auch in dem Anwachsen unseres Fahrparks ein weiterer Beweis liegt, wie notwendig derartige Bahnhöfe sind.

Was die Administrativkredite anbelangt, so sind ja gerade seit dem letzten Landtag sehr große Beträge angefordert worden. Auch darüber hat eine Verhandlung innerhalb der Kommission stattgefunden, und die Bud-



getkommision steht im allgemeinen auf dem Standpunkt, daß derartige große Administrativkredite möglichst vermieden werden sollten; man sollte rechtzeitig die nötigen Mittel anfordern, wenn die Kammern beisammen sind. Dabei hat die Kommission ohne weiteres zugegeben — ich habe das in meinem Bericht näher ausgeführt —, daß gerade bei der Eisenbahnverwaltung Bedürfnisse sehr rasch hervortreten können, und daß es selbstverständlich ist und im allgemeinen Interesse liegt, wenn dann die Administrativkredite eintreten. Aber im großen und ganzen glauben wir doch, da im letzten Landtag für Lokomotiven gar keine Anforderung gestellt worden ist und nun nachträglich so große Anforderungen genehmigt werden mußten, daß es wünschenswert wäre, wenn da auf dem budgetären Wege vorgegangen worden wäre.

Was die summarischen Kostenschläge betrifft, so haben wir auch darüber mit der Großh. Regierung in der Kommission Erörterungen gepflogen. Es war dazu insbesondere Anlaß geboten bei der Anforderung für den Karlsruher Bahnhof, aber auch bei einer ganzen Reihe anderer Positionen, wo nur summarische Kostenschläge vorhanden sind. Nach dem Etatgesetz ist es ja vorgeschrieben, daß in der Regel ausgearbeitete Kostenschläge und Einzelpläne vorhanden sein sollen. Aus dem Wort „in der Regel“ geht allerdings hervor, daß auch Ausnahmen stattfinden können, mit anderen Worten, daß es der Volksvertretung überlassen ist, zu erwägen, ob sie die betreffenden Ausgaben auch ohne ausgearbeitete Kostenschläge und Einzelpläne genehmigen will oder nicht. Allein wenn es heißt „in der Regel“, so nehmen wir doch an, daß der andere Weg nur ein ausnahmsweiser sein soll, und daß man deshalb möglichst dementsprechend vorgehen soll. Nun haben wir uns allerdings schon vor 4 Jahren anlässlich der Frage des Offenburger Bahnhofes mit der Großh. Regierung darüber ausgesprochen, weil es bei solchen ganz großen Anlagen durchaus nicht möglich ist, gleich von vornherein die Einzelpläne zu bringen, weil man sonst derartige Anlagen nie fertig bringen würde. Wir haben uns damals damit einverstanden erklärt und haben gewünscht, daß diese approximativen Voranschläge so ausgestattet werden, daß sie nicht weit von dem Tatsächlichen abweichen. Bei einer ganzen Reihe von kleinen Bauten, von Dienstwohngebäuden usw. läßt sich ja von vornherein sagen, daß hier noch am allerbesten mit einem approximativen Anschlag ausgekommen werden kann, weil solche Fertigstellungen manchmal nach einem bestimmten Schema sich wiederholen und die Bauverwaltung da natürlich schon im Voraus die nötigen Erfahrungen auch auf dem Gebiete der Kosten hat. Die Großh. Regierung hat aber hervorgehoben, daß sie auch für die ganz großen Bauten, wenn sie auch hier nicht selbst die gleich umfangreichen Erfahrungen habe, die Richtlinien für den Kostenschlag an den Bauten anderer Verwaltungen entnehmen könne, aus den Kostenrechnungen der großen Bahnhöfe, wie sie in den letzten Jahren in Köln, Dresden usw. gebaut worden sind. Wir haben uns daraufhin mit der Großh. Regierung darüber verständigt, daß auch in solchen Fällen unter Umständen ein approximativer Anschlag für die Genehmigung der Vorlage genügen kann. Um aber allen Bedenken zu begegnen, ist von der Budgetkommission der Vorschlag gemacht worden, daß in allen Fällen, wo nur approximative Kostenschläge vorgelegt sind, die Großh. Regierung nachträglich bei der nächsten Nachweisung über den Fortgang des Eisenbahnbaues die inzwischen ausgearbeiteten Einzelpläne den Landständen vorlegt, damit diese Gelegenheit haben, einen Vergleich zwischen dem approximativen Voranschlag und dem nunmehrigen anzustellen. Man kann ja vielleicht sa-

gen, da wird nicht viel herauskommen, weil dann die Bauten unter Umständen schon erledigt sind. Allein wenn die Eisenbahnverwaltung weiß, daß sie die ausgearbeiteten Einzelpläne zum Vergleich vorlegen muß, so werden ihr Techniker sich bemühen, dafür zu sorgen, daß die ausgearbeiteten Pläne im Rahmen des approximativen Voranschlags bleiben, so daß eine gewisse Bedeutung der Sache doch schon beizumessen sein wird.

Ich möchte mir nun noch gestatten, dem gesamten Eisenbahnpersonal, das bei unserem Eisenbahnbau tätig ist, für seine ersprießliche Tätigkeit Anerkennung auszusprechen. Aber nicht allein das Personal des Eisenbahnbaues sondern auch jenes des Eisenbahnbetriebes soll darin eingeschlossen werden. Denn wenn man sieht, wie diese großen Umbauten, die jetzt überall stattfinden, in der Zeit des vollen Betriebs stattfinden, so dürfen wir wohl sagen, daß eine außerordentliche Anforderung an die Leistungsfähigkeit aller dieser Personen gestellt wird, und ich möchte glauben, daß wir dem gesamten in Betracht kommenden Personal unsere vollste Anerkennung zollen müssen.

Schließlich möchte ich den Wunsch aussprechen, daß die Beratungen des Eisenbahnbaubudgets auch diesmal der richtigen Ausgestaltung unseres Bahnnetzes günstig seien und damit der gute Ruf, den unsere Bahnen seither gewonnen haben, weiter bestärkt werde und daß das Ganze auch zum Segen unseres Landes ausfallen möge. (Zusatzfall).

In der allgemeinen Beratung erhalten das Wort

Hg. Giesler (Zentr.): Nach der Demarkationslinie, welche unser Herr Präsident für die Beratung des Eisenbahnbaubudgets gezogen hat, und nach dem vortrefflichen Vorbilde unseres Herrn Berichterstatters, der seinen mündlichen Bericht so kurz erstattet hat, glaube ich, daß die Generaldebatte sich in gewissen engen Grenzen bewegen darf.

Ich glaube, daß letzteres auch deswegen am Platze ist, weil der Herr Berichterstatter in seinem ausführlichen Berichte alle die grundsätzlichen Fragen eingehend behandelt hat, die wir zum Teil im letzten Landtage des Breiten erörtert haben, die wir dieses Jahr in der Budgetkommission wiederholt und neu angeregt haben, und es wird wohl nicht nötig sein, dem allem noch ausdrücklich zuzustimmen, was in dem ausführlichen Berichte unseres langjährigen Berichterstatters so eingehend und treffend niedergelegt ist.

Die Beratungen in der Budgetkommission waren ferner diesmal nicht so sehr grundsätzlicher Natur, wie das im letzten Landtage der Fall war, sondern beschäftigten sich mehr mit den einzelnen Projekten, und so wird wohl die Beratung in diesem hohen Hause sich hauptsächlich mit den Einzelprojekten zu beschäftigen haben.

Der Herr Berichterstatter hat mit Recht darauf hingewiesen, daß wir im letzten Landtage zwei grundsätzliche Fragen erörtert haben, die, wenigstens die eine, ziemlich lange Widerstand bei der Großh. Regierung gefunden haben. Die Erfahrungen beim Eisenbahnbau, daß das Gelände uns immer teurer zu stehen kommt, weil die Bodenspekulation sich mit der Angelegenheit beschäftigt und ihren eigenen Nutzen daraus zieht, daß wir einige gerade für den Eisenbahnbau bedeutsame Fehler in unserem Enteignungsgesetze haben, haben uns dazu veranlaßt, noch im Jahre 1906 Anträge zu stellen und Beschlüsse zu fassen, daß die Großh. Regierung das Enteignungsgesetz abändern und uns in diesem Landtage vorlegen möge. Das ist nun geschehen. Leider ist aber dieses Enteignungsgesetz in der Vorberatung noch nicht



so weit gediehen, als daß wir uns in diesem Gange oder auch nur in der Kommission damit beschäftigen könnten, weil es noch in der Ersten Kammer zur Beratung steht. Aber es ist jedenfalls so außerordentlich wichtig gerade für unseren Eisenbahnbau, daß man unter allen Umständen wünschen muß, daß dieses Gesetz noch auf diesem Landtage erledigt wird. Denn es hat uns das frühere Enteignungsgesetz gewiß manche Million gekostet, die wir erspart hätten, wenn das Enteignungsgesetz ein rascheres Verfahren zugelassen hätte. Näher will ich darauf nicht eingehen, weil wir später darauf zurückkommen.

Der zweite wichtige Gegenstand der Beratung im vorigen Landtage war der, daß angesichts der großen Summen, welche wir für den Umbau der Bahnanlagen und der bestehenden Stationen machen müssen, doch nicht die Wünsche des Landes nach neuen Bahnen zurückgestellt werden. Die Großh. Regierung war in diesem Punkte außerordentlich zögernd und zurückhaltend, obwohl sie ja immer ihren guten Willen versicherte, daß sie den Ausbau unseres Bahnnetzes nicht liegen lassen wolle; aber sie wollte nicht so weit gehen wie wir. Und so hat die Stellung der Resolution in der Kommission und auch in diesem Gange seitens der Großh. Regierung zuerst verschiedenen Widerstand gefunden. Wir haben aber darauf bestanden, und schließlich hat die Großh. Regierung erklärt, sie wolle der Resolution nachkommen.

Wie der Herr Berichterstatter hervorgehoben hat, ist das bis zu einem gewissen Grade im jetzigen Budget geschehen. Ich sage: Bis zu einem gewissen Grade. Wir freuen uns darüber, daß die Großh. Regierung nicht nur zweite Teilforderungen für Bahnen, für welche im letzten Landtage schon erste Raten angefordert waren, weiter eingestellt hat, darunter die für die Murgtalbahn mit 4 Millionen, sondern daß sie auch einen Gesetzentwurf für ganz neue Bahnen vorgelegt hat. Aber die Mittel, die im jetzigen Baubudget dafür angefordert sind, sind noch sehr bescheiden. Die ganze Anforderung für die neuen Bahnen beträgt nur 4,6 Millionen, und davon fallen allein 4 Millionen als zweite Teilrate auf die Murgtalbahn. Es sind also hauptsächlich Mittel nur für die Vorarbeiten der neuen Bahnen vorgesehen. Es ist ja selbstverständlich, daß diese Vorarbeiten zunächst gemacht werden müssen, aber es will mir scheinen, als ob gerade aus dem Vergleiche, den ich eben zog, notwendig resultiert, daß man im nächsten Landtage doch etwas rascher vorwärts gehen muß. Es will mir scheinen, daß man in der Vergangenheit etwas zu langsam vorgegangen ist, sonst müßten jetzt unter dem Titel für neue Bahnen einige Anforderungen mehr im Budget stehen als nur 4,6 Millionen, und ich will der zuberstehenden Hoffnung Ausdruck geben, die im ganzen Lande gehegt wird, daß gerade auf diesem Gebiete kein Stillstand eintritt, sondern ein rascheres Tempo eingeschlagen wird.

Sie haben aus der Aufzählung der Petitionen, die der Herr Präsident uns zu Anfang der Sitzung gegeben hat, gehört, wie unendlich viele Wünsche noch im Lande bestehen; und nicht mit Unrecht sagen die Leute draußen in diesen Gegenden: Wenn man 40, 50 und 60 Millionen in jeder Budgetperiode für die bestehenden Bahnen ausgeben muß, kann man doch auch ein paar Millionen, 10 bis 15 Millionen unter Umständen, für neue Bahnen ausgeben, um diese Gegenden dem Eisenbahnnetze rascher anzuschließen. Das jetzige Baubudget zeigt ja wieder für die bestehenden Bahnen eine Ausgabe von 9,2 Millionen und für die Stationen eine Ausgabe von 34,9 Millionen. Wenn draußen, auch in den Zeitungen, oft bittere Worte darüber fallen, daß es zu langsam mit der Erschließung der Gegenden durch neue Bahnen gehe, da kön-

nen und dürfen wir es den Leuten draußen nicht übel nehmen, wenn sie auf Grund dieser hohen Ausgaben für die bestehenden Bahnen und Stationen zu solchen Auslassungen kommen. Diesen Gefühlen gebe ich deswegen Ausdruck.

Wir, die wir die einzelnen Angelegenheiten in der Budgetkommission zu beraten hatten, wissen, daß die Ausgaben für die bestehenden Bahnen und für die Stationen nicht unnötig gemacht werden, daß auch da nicht zu luxuriös vorgegangen wird. Wir prüfen dieselben, und lassen uns immer genau die Notwendigkeit vorrechnen, und wenn wir — wie es bei dem Karlsruher Bahnhofe den Anschein hatte — der Ansicht sind, als ob die Voranschläge überschritten werden, die wir früher genehmigt hatten, so sehen wir den Ursachen genau auf den Grund und genehmigen erst dann, wenn wir uns von der Notwendigkeit überzeugt haben, wenn wir wissen, daß der Verkehr all die großen Aufwendungen verlangt. Mit Recht hat daher der Herr Kollege Pfefferle in seinem Berichte nachgewiesen, daß auch diese Ausgaben für die Steigerung des Verkehrs produktiver Natur sind und nicht, wie das oft gesagt wird, unproduktiv.

Wenn man das auch alles anerkennt, und wenn man auf der einen Seite sucht, hier größte Sparsamkeit walten zu lassen, so muß man doch auf der anderen Seite darauf drängen, daß die Wünsche des Landes auf Ausbau des Bahnnetzes baldigst erfüllt werden. Im letzten Landtage ist von einer Seite uns der Vorwurf gemacht worden, daß wir in allzu langsamem Tempo vorgehen; es wäre den meisten Gegenden des Landes erwünscht, wenn das Tempo wirklich etwas rascher wird, als das in der Vergangenheit der Fall war.

Auf die einzelnen neuen Projekte will ich weiter nicht eingehen. Wir werden ja darauf zurückkommen. Ich persönlich freue mich, daß gerade in meinem Wahlkreise eine der neuen Bahnen erstellt wird. Aber gerade weil meine Gegend nun berücksichtigt worden ist, halte ich es auch für angemessen, diese Ausführungen zu machen, damit die anderen Gegenden auch daran kommen.

Im Berichte des Herrn Kollegen Pfefferle ist auch die Frage des gemischten Systemes und der Beziehung der Staatsbahnen zu den Nebenbahnen noch kurz gestreift. Nachdem wir grundsätzlich auf dem letzten Landtage die Frage erörtert haben, ist es wohl nicht mehr nötig, jetzt des langen und breiten darauf zurückzukommen. Wir haben auch keine praktische Veranlassung dazu auf diesem Landtage, wie das im letzten Landtage der Fall war, eine Veranlassung wäre höchstens gewesen bei einem Wunsch aus meinem Wahlbezirk, als es sich um die H ö r i b a h n handelte. Hier hat ja die Eisenbahnkommission einen Ausnahmefall konstruiert, um den Leuten überhaupt etwas bringen zu können, und ich hoffe, daß das, was ich damals gesagt habe, in Erfüllung geht, daß nämlich, wenn jetzt der Staat nicht daran gehen kann und nicht daran gehen will, es der Gegend oben ermöglicht werde, mit Hilfe eines Privatunternehmers mit Staatszuschuß die Eisenbahn zu bekommen.

Viele der Wünsche werden wohl auch erfüllt werden, wenn unsere Bahnen in höherem Grade als bisher die elektrische Kraft werden ausnützen können, und eben deswegen ist ja auch im Berichte des Herrn Kollegen Pfefferle auf diese Frage eingegangen worden. Ich hoffe, daß der Versuch, der jetzt gemacht wird, gut ausschlägt; wir alle wollen hoffen, daß die Ausnützung unserer Wasserkraft im Land mit dazu dient, gerade den Gegenden,



die noch keinen Anschluß an das Bahnhofs haben, Nebenbahnen und Nebenbahnen zu bringen.

Zum Schluß hätte ich dann noch einen ganz besonderen Wunsch aus meinem Bezirk anzufügen. Ich vermisse (und mit mir vermisse auch die Gegend dort oben) eine Position für den Umbau der Station Singen. Die Herren am Regierungstisch werden mit mir wissen, daß ein dringendes Bedürfnis dafür vorliegt, und daß aus Singen dringende Vorstellungen und Klagen und daß auch in der Presse sehr ernste Stimmen laut geworden sind (die Ereignisse der letzten Wochen mahnen erst recht dazu), hier in dieser Beziehung etwas zu tun. Ich kann und will ja nicht untersuchen, worin die Ursache der verschiedenen Unglücksfälle in der letzten Zeit und des Todes verschiedener Bahnbeamten gelegen ist. Aber es besteht droben in den Bahnbeamtenkreisen und auch in den Kreisen der Bevölkerung die Ueberzeugung, daß wenigstens mit einer Schuld daran die Zustände des Bahnhofes Singen sind, weil dieser Bahnhof für den Verkehr viel zu eng ist, weil er unter allen Umständen umgebaut werden müßte. Die jetzigen Verhältnisse hängen ja, wie ich wohl weiß, auch mit dem Bau des zweiten Gleises zusammen, und es ist ja, wie früher immer versichert worden ist, in Aussicht genommen, daß der Bahnhof in Singen umgebaut werde; sie hängen auch damit zusammen, daß eben in Radolfzell ein Umbau stattfindet, wodurch bis zu einem gewissen Grade vielleicht den Mängeln abgeholfen werden kann. Aber daß der Bahnhof nicht so bleiben kann, wie er jetzt ist, das ist, glaube ich, Eingeweihten wie Laien klar, und ich möchte deswegen an die Großh. Regierung von dieser Stelle aus die dringende Bitte richten, daß sie den Umbau des Bahnhofes Singen rashestens in die Hand nimmt, und daß wir das nächste Mal auch im Budget eine Position für den Umbau in Singen haben. Denn je mehr Unglücke passieren, desto teurer kommt uns der Bahnhof; und daß es immer bei kleinen Unglücken bleibt, das liegt ja nicht in der Hand der Verwaltung; aus denselben Ursachen, aus denen bisher nur kleine Unglücke entstanden, können auch einmal ganz große Unglücksfälle entstehen, und dann kommt uns der Bahnhof in Singen viel teurer, als wenn man rechtzeitig vorsorgt und rechtzeitig umbaut. Ich bitte also wiederholt, dem Wunsche von Singen recht wohlwollend und recht bald entgegenkommen zu wollen.

Im übrigen habe ich zu den einzelnen Positionen nichts hinzuzufügen. Auch ich schließe mich der **Anerkennung an**, die der Herr Berichterstatter den **Beamten** in der Verwaltung ausgesprochen hat; wenn wir überall im Reich und auch im Ausland herumkommen und mit dem, was wir dort sehen, vergleichen, was in Baden geschieht, müssen wir anerkennen, daß wir tüchtige Ingenieure, daß wir tüchtige Arbeiter haben, die unser Bahnhofs vollkommen und gut ausbauen. (Beifall beim Centrum.)

Abg. Dr. **Vinz** (natl.): Die Ergebnisse der eingehenden Beratungen der Budgetkommission, wie sie in dem vortrefflichen Berichte unseres Kollegen Pfeffler niedergelegt sind, werden voraussichtlich die einmütige Zustimmung des Hohen Hauses finden, und auch die Großh. Regierung wird ja in keinem einzigen der in Betracht kommenden Punkte sich ablehnend verhalten. Es ist sehr erfreulich, in allem Wesentlichen diese Uebereinstimmung der Großh. Regierung mit dem Hohen Hause feststellen zu können, wobei allerdings auch darauf hingewiesen werden darf, daß es wiederholt der Initiative dieses Hohen Hauses und der nachdrücklichen Geltendmachung der prinzipiellen Gesichtspunkte bedurft hat, um nach und nach

die Großh. Regierung auf unseren Standpunkt herüberzuziehen.

Verschiedene Neuerungen zeigt das vorliegende Eisenbahnbudget. Der Herr Berichterstatter hat zum Teil mündlich, vornehmlich aber in seinem schriftlichen Berichte darauf hingewiesen. Das Budget, das erst in diesem Frühjahr vorgelegt wurde, hat dadurch gegenüber der Methode, die früher beobachtet worden ist, gewisse Vorzüge der Bestimmtheit und der Zuverlässigkeit in seiner Aufstellung. Daß aber diese Behandlungsweise auch mit manchen Nachteilen verknüpft ist, kann nicht bestritten werden. Die Geschäftslage des Hauses zumal auf diesem Landtag hat es mit sich gebracht, daß die relativ späte Vorlage dieses außergewöhnlich umfangreichen Budgets mit seinen großen Summen eine außerordentliche Arbeitsleistung sowohl der Budgetkommission wie insbesondere des Berichtstatters bedingte, und ich glaube, daß das Hohe Haus gerne unserem langjährigen umsichtigen Berichterstatter für die mühevolle und treffliche Arbeit seinen Dank abstattet (Zustimmung).

Bei den Neuerungen ist im besonderen auch auf die **etatgesetzliche Frage** hingewiesen worden, wie es mit den sogenannten **Sammelposten** sowie den **summarischen Voranschlägen** zu halten sei. Ich glaube, daß die von der Budgetkommission vorgeschlagene, von der Großh. Regierung gebilligte Behandlung der Sache allen in Betracht kommenden Interessen wie auch dem Gesetze gerecht wird. Mehr als auf einem anderen Gebiete der Staatsverwaltung hat hier die im besten Sinne des Wortes **kaufmännische Art der Geschäftsführung** Raum zu finden; eine gewisse freie Bewegung muß der Eisenbahnverwaltung eingeräumt werden, wenn sie ihrer Aufgabe gewachsen sein soll. Dabei liegt es uns fern, das Budgetrecht der Kammer, das Recht der sorgfältigen Prüfung der Etatspetitionen und der Kostenvoranschläge uns schmälern zu lassen. Die vom Herrn Berichterstatter dargelegte und im Kommissionsbericht ausführlich erörterte Behandlung ist aber geeignet, die Rechte der Volksvertretung vollkommen zu wahren.

Es wäre nicht erwünscht, wenn, um dem Buchstaben des Gesetzes im strengsten Sinne des Wortes zu genügen, etwa das **Institut der Administrativkredite** auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens allzu weite Ausdehnung erfahren würde. Administrativkredite, die die Regierung erwirkt hat, setzen die Volksvertretung immer in eine gewisse Zwangslage. Ohne Rot sollen sie nicht erwirkt werden. Die Rechte der Kammern sind auf dem mehrfach angedeuteten Wege besser gewahrt, und es hat die Budgetkommission wie übrigens auch das Hohe Haus bei der Beratung eines anderen Gegenstandes sich dahin ausgesprochen, daß die Administrativkredite, die wir auf diesem Landtage zu genehmigen hatten, eine allzu hohe Summe erreicht haben. Dabei soll aber nicht beabredet werden, daß die Großh. Regierung, sollten nicht bedeutungsvolle Staatsinteressen notleiden, nicht anders handeln konnte.

Die Finanzgebarung im Eisenbahnwesen erfährt eine gewisse innere Festigung durch den früher schon erörterten und von dem Hohen Hause angenommenen Vorschlag, künftig **Bauherstellungen** usw. nicht bloß bis zu 50 000 M., sondern bis zu 100 000 M. auf das **Betriebsbudget** zu übernehmen; Summen von über 50 000 M. sind früher auf das **Baubudget** übernommen worden. Ich glaube, daß an und für sich die Maßnahme nicht unbedingt geboten erschien. Wenn es auch richtig ist, daß Preußen bisher schon Bauausführungen bis zu



100 000 M. auf den Betrieb übernommen hat, so ist damit nicht gesagt, daß auch bei unserm verhältnismäßig kleinen Eisenbahnnetz dasselbe geschehen müsse; es ist sehr natürlich, daß Preußen mit seinem gewaltigen Eisenbahnnetz auch hier mit größeren Summen rechnet. Indes hat die Budgetkommission wie das Hohe Haus dem Vorschlag der Regierung ihre Zustimmung erteilt; hierbei darf gegenüber gewissen, immer wieder auftretenden pessimistischen Stimmen über die Finanzlage unserer Eisenbahnen betont werden, daß die erwähnte Maßnahme formell die Finanzlage unseres Eisenbahnwesens in einem minder günstigen Lichte erscheinen läßt, tatsächlich aber eine Schlußfolgerung in diesem Sinne durchaus ungerechtfertigt wäre.

Auch ich will, dem Vorgange des Herrn Abg. Gießler folgend, mich über die prinzipielle Frage, ob Staatsbahnen, Privatbahnen oder gemischtes System, nicht weiter auslassen. Wir stehen auf dem Standpunkt der Kommission. Das Staatsbahnsystem hat sich zur allgemeinen Geltung durchgerungen; in einzelnen Fällen, die jeweils einer besonderen Prüfung bedürftig sind, mag es gerechtfertigt erscheinen, den Bau einer Bahn der Privatunternehmung, eintretendenfalls mit staatlicher Hilfe, zu überlassen. Wünschenswert ist das nach meiner Meinung in keinem Falle, sofern der Staat irgendwie in der Lage ist, dem in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnis von sich aus durch Erbauung einer Staatsbahn Rechnung zu tragen.

Es ist im Berichte von den großen Ausgaben für bestehende Stationen die Rede, und auch der Herr Abg. Gießler hat mit einigen Worten darauf hingewiesen. Es muß immer wieder betont werden, daß die allerdings sehr großen Ausgaben, welche wir für die Ausgestaltung der Stationsanlagen bewilligen, durch die Bedürfnisse des Verkehrs notwendig geworden sind. Die Meinung, als ob das Hohe Haus aus gewissen äußeren Gründen der Repräsentation für Bahnhofsbauten große Summen zu bewilligen bereit sei, ist vollkommen falsch, und wer auch nur einen Blick in die Begründung, die uns die Großh. Regierung auf diesem Landtage und auf dem vorigen Landtag gegeben hat, und auf die Darlegungen der Kommission wirft, muß die Nichtigkeit dieser Behauptung zugeben. Speziell beim Karlsruher Personenbahnhof darf ich daran erinnern, daß die Kosten für das eigentliche Aufnahmegebäude gegenüber der Gesamtheit der Ausgaben für die ganze Verkehrsanlage einen verhältnismäßig geringen Prozentsatz ausmachen. — Ich möchte an dieser Stelle der Großh. Regierung gegenüber nochmals den Wunsch zum Ausdruck bringen, daß bei diesen Bauarbeiten überall das heimische Gewerbe berücksichtigt wird, vornehmlich das Kleingewerbe und das mittlere Gewerbe, soweit es irgendwie zugänglich erscheint; desgleichen, daß vorzugsweise die badischen und demnächst die deutschen Arbeiter bei allen Bauausführungen Berücksichtigung finden müssen.

Auch bezüglich der Beiträge der Gemeinden stehe ich mit meiner Fraktion auf dem Standpunkt der Budgetkommission, und es kann nur dankbar anerkannt werden, daß die Großh. Regierung auch hier entgegengekommen ist. Wenn immerhin diejenigen Gemeinden, die sich früher mit erheblichen Geldbeiträgen beteiligen mußten, um eine Bahn zu bekommen, mit einem gewissen Gefühl der Bitterkeit auf die besser bedachten der modernen Zeit hinschauen können, so ist es dem gegenüber vielleicht ein Trost, daß die Betroffenen, wenn die Sache zu jener Zeit anders behandelt worden wäre, sich nicht schon längst im Besitze einer Bahn befinden würden, während die anderen noch lange haben zuwarten müssen.

Ich gebe auch der Befriedigung darüber Ausdruck, daß die Großh. Regierung im Anschluß an die einmütige Rundgebung dieses Hohen Hauses auf dem letzten Landtag die Initiative ergriffen hat, um eine ansehnliche Summe einzustellen zum Bau neuer Bahnen. Wichtig ist, was der Herr Abg. Gießler schon ausführte, daß die Summe von 4,6 Millionen sehr zurücksteht hinter den großen Summen, die ausgegeben werden sollen für andere Bedürfnisse der Bahnbauverwaltung; und ich möchte auch glauben, daß, da noch so viele Eisenbahnwünsche ihrer Erledigung harren, die Großh. Regierung weiter entgegenkommen sollte. Die Zeiten sind längst vorüber, wo man geglaubt hat, daß das Eisenbahnnetz in unserem Lande auf absehbare Zeit abgeschlossen sei. Dank der wirtschaftlichen Entwicklung, dank der alle Kreise durchdringenden Erkenntnis, daß Verkehrswege, vornehmlich Eisenbahnwege zur Erschließung der Wohlstandsquellen unseres Landes beitragen, befinden wir uns gegenüber einer großen Anzahl von mehr oder minder schon in das Gebiet der Aktualität eingerückten Eisenbahnwünschen, von denen einer nach dem andern wohl in absehbarer Zeit auch tatsächlich verwirklicht werden wird.

Freilich erleben wir auch im Verkehrsweisen gewisse Veränderungen bedeutender Art, welche die Frage nahelegen können, ob nicht gegenüber großen Bauaufwendungen, die fortgesetzt gemacht werden, um neuen Verkehr zu erschließen, neue Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, eine gewisse Vorsicht geboten sei im Hinblick auf die Fortschritte, die fast Tag für Tag von der Technik gemacht werden. Wir sehen, daß das früher etwas zweifelnd aufgenommene Projekt der Elektrifizierung unserer Eisenbahnen in verhältnismäßig kurzer Zeit schon dahin gediehen ist, daß die Großh. Regierung uns selbst eine Vorlage unterbreitet, zunächst die Wiesentalbahn zu elektrifizieren. Wir sind uns da wiederum bewußt geworden, welche großen Schatz wir in den Wasserkraften unseres Landes besitzen, und mit welcher Sorgfalt wir diesen unseren kostbaren Besitz, der Hunderttausende von Pferdekraften repräsentiert, bewahren müssen, damit wir ihn gegebenenfalls für das Wirtschaftsleben unseres Volkes nutzbar machen können. Die Großh. Regierung hat die Sache nun ernstlich in Angriff genommen, und wir können zu unserer Befriedigung feststellen, daß jetzt auch die Gesamtregierung — früher sind ja einige Unstimmigkeiten hervorgetreten — die gewaltige Bedeutung dieser Frage erkannt hat und demgemäß auch zu handeln entschlossen ist. Nicht nur hier auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auch in dem anderen vorzugsweise beteiligten Ressort, dem Ministerium des Innern, hat man im Anschluß an die Verhandlungen dieses Hohen Hauses die praktischen Schlußfolgerungen gezogen.

Der Anerkennung für das beteiligte Eisenbahnpersonal, für die Techniker, für alle Beamte, wie für die Großh. Regierung und die Großh. Generaldirektion als unmittelbar verantwortliche Leiterin des Eisenbahnbauwesens möchte auch ich mich anschließen. Insbesondere habe ich das Bedürfnis, Anerkennung auszusprechen den Beamten und Bediensteten, welche unter so fährlichen Verhältnissen hier am Karlsruher Bahnhof seit Jahr und Tag in so ausgezeichnete und erfolgreiche Weise ihres verantwortungsvollen Dienstes gewaltet haben. Wir dürfen das Vertrauen haben, daß auch künftighin mit derselben Pflichttreue und mit demselben Erfolge diese bedeutsame Arbeit für unseren badischen Staat geleistet werden wird.

Ich habe vorhin gesagt, daß die fast Tag für Tag neu auftauchenden Erfindungen namentlich auf technischem Gebiete manchmal die Frage nahelegen, ob nicht in ab-



sehbarer Zeit sich doch herausstellen könnte, daß diese oder jene Ausgabe hätte gespart werden können. Ich glaube aber nicht, daß wir stuzig werden dürfen. Wir müssen das leisten, was die Bedürfnisse unserer Zeit verlangen. Allerdings darf von den verantwortlichen Männern in der Großh. Regierung erwartet werden, daß sie mit Aufmerksamkeit den technischen Fortschritten folgen und darnach ihre Maßnahmen einrichten.

In diesem Zusammenhang kann ich wohl die Frage berühren, ob wir nicht in absehbarer Zeit dazu gelangen könnten, einen Teil unseres Personenverkehrs auf den Fahrzeugen zu befördern, die sich bisher nur auf unseren Wasserstraßen bewegten, demnächst aber auch das leichtbewegliche Element der Luft durchwandern. (Bewegung.) Die Sache ist eine ernste geworden. Die Erfindung des Grafen Zeppelin und der großartige Erfolg der Versuche, die mit seinem Luftschiff gemacht worden sind, kann in der Tat unsere Brust schwellen; es erfüllt auch uns im badischen Lande mit Stolz und Freude, daß in Deutschland, in unserem lieben Nachbarlande Württemberg, ein Mann erstanden ist (Abg. Süßkind: Er ist ein Badenser! Heiterkeit) — und wenn er ein Badenser ist, freuen wir uns doppelt, ich glaube aber, Graf Zeppelin ist ein Schwabe, der nach vielen Mühsalen und nach Verkennung und Mißerfolgen, die ihn manchmal hoffnungslos machen konnten, nun endlich zu dieser wohlverdienten, glänzenden Anerkennung gelangt ist (Beifall). In der Württembergischen Volksvertretung wurde dem Grafen Zeppelin, den das deutsche Volk und den wir Badener noch besonders aus dem Jahre 1870 in stolzer Erinnerung haben, Glückwunsch dargebracht und der Dank des Vaterlandes gezollt. Ich glaube, daß wir als gute Nachbarn des württembergischen Landes und als gute Deutsche allen Grund haben, diesem Glückwunsch und der dankbaren Anerkennung uns aus ganzem Herzen anzuschließen. (Lebhafter allseitiger Beifall.)

Abg. Frhr. v. Gleichenstein (Zentr.): Dem guten Beispiel großer Kürze, das die Herren Vorredner gegeben haben, will auch ich folgen und nur ganz kurz meinem Bedauern darüber Ausdruck geben, daß eine Position in das Budget nicht eingelegt ist, die es eigentlich nach den vielen Bitten, die schon mein Vorgänger im Bezirk in der Beziehung der Regierung ausgesprochen hat, eigentlich verdient hätte, hineingelegt zu werden. Es fehlt in dem Budget eine Position für einen Neubau des Bahnhofs in Breisach. Seitdem die Bahn Freiburg—Breisach besteht, hat Breisach noch immer den gleichen Bahnhof, d. h. die gleiche Bretterbude, wenn ich mich so ausdrücken darf. Das ist ein äußerst unschöner Zustand, unschön für das aufstrebende Städtchen, das neue Straßen nach dem Bahnhof baut, an denen neue Villen entstehen, wo ein sehr schönes Postgebäude entstanden ist, wo eine neue schmucke protestantische Kirche steht. Aber auch in der Nachbarhaft sind die Bahnhöfe verschönert worden; so hat der Thuringer Bahnhof ein neues Kleid erhalten. Der Zustand der Bretterhalle ist aber auch für die Beamten, die in dieser Halle antieren müssen, furchtbar ungesund, denn sie ist nicht unterkellert, und da leiden die Leute, soviel ich in Erfahrung gebracht habe, von der Zugluft und im Winter auch von der Kälte, die vom Boden aufsteigt. Außerdem besteht auch noch ein unwirtschaftlicher Zustand insofern, als, wie mir erzählt worden ist, die Aufwendungen für abgefaultes Holz, für den Anstrich usw., den wirklichen Wert des bisherigen Gebäudes weit übersteigen. Ich möchte also die Großh. Regierung bitten, möglichst bald, womöglich in das nächste Budget, eine Position hierfür einzusetzen, die eine Vaga-

teposition genannt werden könnte in Vergleich zu den Millionen, die für andere Bahnhöfe aufgewendet werden, so daß auch die Stadt Breisach endlich den dem aufstrebenden Städtchen würdigen neuen Bahnhof erhält.

Abg. Fröhlich (frei.): Es ist keine erfreuliche Erscheinung, wenn über einen Bericht von einem Umfang von über 100 Druckseiten, wie der uns vorliegende, der am Samstag verteilt worden ist, am Montag bereits die allgemeine Beratung beginnt, und infolge der Schwierigkeiten, die mit einer derartigen geschäftlichen Verhandlung verbunden sind, schließlich eine allgemeine Abneigung sich geltend macht, sozusagen unvorbereitet in eine derartige Verhandlung einzutreten. Ich kann es jedem der Herren Kollegen, auch denjenigen, die sich, wie ich das von mir sagen kann, sehr lebhaft mit diesen Fragen beschäftigen, nachfühlen, wenn sie angesichts einer solchen Geschäftsbehandlung eine gewisse Unsicherheit empfinden und aus dieser Unsicherheit heraus die Debatte entweder zu vermeiden oder nach Möglichkeit abzukürzen streben, weil man es eben niemandem zumuten kann, ohne ganz eingehendes Studium in einer derartigen wichtigen Frage öffentlich das Wort zu ergreifen. Ich glaube, daß die Volksvertreter sich unter diesen Umständen sozusagen geradezu in einem Notstand befinden, und dieser Notstand, der auch auf anderen Gebieten unseres parlamentarischen Arbeitens sich in steigendem Maße bemerklich macht, hat als erste Folge die bedauerliche Erscheinung, die schon der Herr Abg. Gieseler hervorgehoben hat, daß die Erörterung der grundsätzlichen Fragen zu kurz kommt, sowohl in der Kommission wie auch selbstverständlich im Anschluß daran im Plenum.

Wie sehr aber die Erörterung gerade der grundsätzlichen Fragen auf solchen Gebieten eine Lebensfrage des Staates ist, das vermag jeder leicht einzusehen, der die letzten paar Jahre mit Aufmerksamkeit unser Eisenbahnbauwesen beobachtet hat. Die Stellungnahme der Großh. Regierung in dieser Frage hat sich, ich kann das wohl von meinem Standpunkt aus sagen, in erfreulicher Weise grundsätzlich verändert gegenüber der Stellung, die die Großh. Regierung, sagen wir einmal, vor acht oder zehn Jahren noch eingenommen hat. Die Großh. Regierung ist im Laufe der Erörterung der grundsätzlichen Fragen des Eisenbahnbauwesens dazu gekommen, mir wohl recht zu geben, wenn ich sage: Der Kern aller Fragen, um die es sich hier dreht, das ist die Rentabilitätsfrage. Mein, was unter dieser Frage zu verstehen ist, das hat sich zwischen uns, die wir auf dem diametral entgegengesetzten Standpunkt in dieser grundsätzlichen Erörterung stehen, und der Großh. Regierung in keiner Weise heute noch geklärt. Die Gr. Regierung steht meines Erachtens heute noch auf dem Standpunkt, daß sie sagt: wenn uns jemand die Möglichkeit böte, unser Eisenbahnbetriebskapital aus dem Unternehmen, in das es hineingesteckt ist, herauszuziehen und es etwa mit der doppelten Rente in irgend einem beliebigen anderen Unternehmen unterzubringen, so würden wir ein derartiges Experiment zu machen uns im Staatsinteresse geradezu verpflichtet fühlen. Die Großh. Regierung würde glauben, daß acht bis zehn Prozent statt der vier bis fünf Prozent, die jetzt nach ihren Berechnungen herausgewirksam werden, ein ganz erstrebenswerter Erfolg seien, bei dessen anderweitiger Erreichung man das Eisenbahnbauwesen ruhig seinem Schicksal überlassen und vielleicht im günstigsten Fall der privaten Initiative in die Hand geben könne. Die Großh. Regierung ist also von dem Gedanken der Staats-eisenbahnen auf dem Gebiete des Baunwesens bis



auf den heutigen Tag in keiner Weise überzeugt, denn der Grundgedanke des Staatsbahnwesens ist ja gerade der, daß die Frage der kaufmännischen Rentabilität eine sekundäre ist bei der Beurteilung der Frage, ob der Staat sich eines solchen Gebietes bemächtigen soll oder nicht. Deshalb ist es bedauerlich, wenn die grundsätzliche Erörterung der wichtigsten Fragen zu kurz kommt. Denn es ist ganz klar, daß alle anderen, weniger als grundsätzliche, mehr als Detailfragen zu behandelnden Dinge erst recht zu kurz kommen müssen, wenn zwischen den maßgebenden Faktoren, zwischen der Großh. Regierung und der Volksvertretung, oder besser gesagt, der Bevölkerung selbst draußen im Lande über derartige wichtige Punkte so einschneidende Differenzpunkte ungelöst bestehen bleiben.

Ich bestreite, daß die direkte Rentabilität das ausschlaggebende Moment ist. Wir sind der Auffassung — und diese Auffassung erobert sich, das wird auch der Gr. Regierung nicht entgangen sein, Schritt für Schritt den Boden sowohl hier im Hohen Saale als auch draußen in der Bevölkerung, ja auch in den Kreisen der Großh. Regierung selbst, denn der Widerspruch gegen diese Auffassung ist immer bescheidener und kleinlauter geworden und sucht sich nach Möglichkeit gegen offenen Angriff zu verstecken — ich sage, wir stehen auf dem Standpunkt, daß in einer Lebensfrage für den Staat, wie es die Befriedigung der öffentlichen Verkehrsbedürfnisse ist, die direkte Rentabilität eine nur sekundäre Rolle zu spielen hat. Wir stehen damit auf dem Standpunkt, den die Großh. Regierung selbst am Anfang unseres Eisenbahnwesens eingenommen hat, als ein Nebenius, der vor einer viel schwierigeren Situation gestanden ist als die Großh. Regierung von heute, in einer Zeit, in welcher das Geld noch eine ganz andere Rolle spielte, den Mut hatte, dem Staate die volle Last einer Staatsbahn auch auf die Gefahr hin aufzubürden, daß eine Rentabilität im Sinne der landesüblichen überhaupt niemals werde erzielt werden können. Die vorvorhergehende Generation hat den großen Schritt gewagt, und es steht uns wirklich nicht besonders gut an, wenn wir in diesem Zusammenhang nun auf die goldenen Eier, die diese Henne legte, mit einem gewissen Stolz hinweisen, der uns durchaus nicht zukommt. Denn wir sind doch eigentlich nicht diejenigen, die diese Henne ins Leben gesetzt haben. (Heiterkeit). Wir sind nur diejenigen, die diese goldenen Eier, so gut es geht, in Empfang nehmen und uns durch den Genuß derselben vergnügen Lage machen. Ich glaube, daß eine nachfolgende Generation, wenn sie die Laten der jetzigen mißt, mit denen der vorvorhergehenden Generation, niemals zu dem Urteil kommen wird, wir hätten im Sinne und Geist jener Männer gearbeitet und hätten Leistungen vollbracht, die sich vom staatswirtschaftlichen, vom volkswirtschaftlichen und damit vom geschichtlichen Standpunkt dem Range nach irgendwie vergleichen könnten mit den Leistungen der 30er und 40er Jahre. Muß denn das so sein! Warum soll denn ein Volk wie das deutsche, und in diesem Zusammenhang auch das badische, dazu verurteilt sein, sozusagen einzuschlafen auf den Vorbeeren, die die Vorväter gesammelt haben in einer Zeit, die sich in bezug auf die Gunst der Verhältnisse entfernt nicht mit der unsrigen messen läßt? Ist es nicht ein Armutzeugnis, das wir uns selbst ausstellen, wenn wir, statt uns vorzunehmen, unsere Vorfahren möglichst zu übertreffen, uns ruhig damit begnügen, daß wir sagen: Na, das waren Kerle, die haben etwas geleistet, aber wir verzichten von vornherein darauf, gleichwertige geschichtliche Leistungen zu Stande zu bringen. Darin liegt der große Gegensatz zwischen der Großh. Regierung von heute und den ein-

sichtigen Elementen unserer Bevölkerung, die sich mit dieser Frage ernsthaft befaßt haben. Unsere Vorväter waren an bescheidene Mittel gebunden. Sie mußten das induktive Verfahren beschreiten, tastend mit den Mitteln, Schritt für Schritt vorgehen und schauen, wie weit sie mit den gegebenen Mitteln kämen. Sie wußten nicht, ob das Geld, das sie in die Bahn steckten, nicht verloren ginge. Sie sagten sich aber, wir könnten die Verantwortung nicht übernehmen, nicht wenigstens das Experiment zu machen. Und siehe da! Das Experiment ist glänzend gelungen! Seit Bestehen einer menschlichen Kultur überhaupt sind Fortschritte in ähnlichem Maße wie in den letzten 60 und 70 Jahren nicht zu verzeichnen.

Nun sagen wir: Nachdem die Erfahrung gelehrt hat, daß das induktive Verfahren ausschließlich Gutes hervorbringen im Stande war, sind wir fest davon überzeugt, daß wir uns nicht auf einer abschüssigen sondern auf einer aufsteigenden Bahn befinden, und es ziemt sich, neben dem immerhin etwas plumpen, einen gewissen niederen Stand der Kultur verratenden induktiven Verfahren, das nach Lage der früheren Verhältnisse unumgänglich notwendig war (es konnte damals gar kein anderes Verfahren angewendet werden), doch auch das deduktive Verfahren der grundsätzlichen Erörterung dieser Fragen nicht vollständig außer Acht zu lassen, daß wir vielleicht sogar das induktive Verfahren ganz verlassen und damit vielleicht einen Boden zu gewinnen, von dem aus die lebende Generation im Stande wäre, ein dem Werk unserer Vorfahren geschichtlich gleichwertiges zu Stande zu bringen. Und worin besteht der Unterschied zwischen Induktion und Deduktion im vorliegenden Falle? Das Induktionsverfahren überlegt, wie es unsere Vorväter getan haben: Bekommen wir so und so viel Millionen oder auch Hunderttausende von Gulden zur Erstellung einer Bahnlinie da, wo der Verkehr ohnehin schon am dichtesten ist, und können wir hoffen, aus diesen bescheidenen Mitteln eine Rente herauszubringen? Das deduktive Verfahren muß umgekehrt vorgehen, es muß an die Spitze den Satz stellen, daß jeder im Kulturstaate das unbedingte Recht hat, im Genuß der öffentlichen Verkehrsmittel den anderen gleichgestellt zu werden, gleichgültig, ob der andere am Hauptverkehrsmittelpunkt der großen Wasserstraße (Mannheim in unserem Lande) oder hoch droben auf den höchsten Höhen unseres Schwarzwaldes wohnt. Freilich darf der Deduzent nicht phantastisch vorgehen, das gebe ich zu, aber phantastisch ist es auch gewesen, als ein Gerwig seinerzeit erklärte: „Wir können!“, und als ein Großherzog Friedrich erklärte: „Dann wollen wir auch die Höhen des Schwarzwaldes mit dem neuesten Verkehrsmittel versehen und damit die Leute, die dort oben wohnen, an die große Verkehrsstraße anschließen.“ Und doch hat sich erwiesen, daß jenes nicht phantastisch, sondern daß es realpolitisch eine Leistung allerersten Ranges ist. Es wäre mir ein Genuß, einmal festzustellen, was ein Gerwig Alles hat durchmachen müssen im Kampfe mit der Bureaucratie. Na, der Herr Minister weiß nichts davon, das glaube ich auch; wenn ich aber seine Schlüssel zu den Archiven hätte, würde ich es wissen, ich würde diese Akten kennen und würde nicht verfehlen, die Mittelwelt an der Hand dieser Tatsachen aufzuklären darüber, wie ein großer, hochfliegender Geist seinerzeit hat kämpfen müssen, und wie nur die Unterstützung des Großherzogs selbst ihn davor gerettet hat, in dem an und für sich hoffnungslosen Kampfe untergehen zu müssen.

Die Großh. Regierung sagt, es sei unmöglich, einen derartigen Rechtsanspruch des einzelnen Staats-



bürgers zu konstruieren, und zwar deshalb, weil er unmöglich erfüllt werden könne. Ja, das wollen wir ja auch nicht, wir wollen auch nicht etwa Vollbahnen zu Zwecken des Durchgangsschnellverkehrs bis auf die Höhe des Feldbergs gebaut wissen; aber wir nehmen uns ein Beispiel an der Post und sagen: Gerade so gut, wie die Post es verstanden hat, so gut, wie die natürlichen Verhältnisse es erlaubten, auch ohne Rücksicht auf die direkte Rentabilität diesen Rechtsanspruch, den ich für jeden im Kulturstaate aufstelle, zu befriedigen, und gerade so, wie die Post hat erfahren müssen, daß die Erfüllung eines solchen Rechtsanspruchs finanziell durchaus nicht schlecht abzuschneiden braucht, sondern sogar finanzielle Erträge bringt, an die die Schöpfer der Verwirklichung dieses Rechtsanspruchs niemals denken konnten und niemals gedacht haben, gerade so gut könnte man auch auf dem noch wichtigeren Gebiete des Eisenbahnverkehrs diesem Rechtsanspruch zu seinem Rechte und damit zu seiner Erfüllung verhelfen. Die Groß. Regierung hat ja schon in der Kommission bei Behandlung der verschiedenen Petitionen gesehen, daß selbst ich, der ich wohl auf dem äußersten linken Flügel in dieser Frage stehen dürfte (und es sollte mich freuen, wenn ich im Plenum noch überholt würde), durchaus nicht geneigt bin, phantastischen oder auch nur notorisch „unrentablen“ Projekten zuzustimmen. Aber wogegen ich meine Stimme erheben muß, und worauf ich stolz bin, gerade als Abgeordneter der Hauptstadt des Landes immer und immer wieder bei jeder Gelegenheit hingewiesen zu haben, das ist das Unrecht, das gegenüber den schwächsten Elementen unserer Bevölkerung geschieht dadurch, daß man die begünstigten Elemente in der ohnehin schon von Natur aus günstigsten Situation in bezug auf die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse mit verhältnismäßig freigiebiger Hand bedacht hat, während man in der Stufenleiter abwärts immer härter geworden ist gegenüber den Mitbürgern, welche von Natur aus in minder günstigen Verhältnissen sich befinden, und welche — ich will nicht sagen, doppelt und dreifach, aber mindestens eben so gut — den Anspruch gehabt hätten, ihre Verkehrsbedürfnisse aus öffentlichen Mitteln befriedigt zu sehen, wie jene.

Und nachdem nun bewiesen ist, daß die Rentabilität — nicht im rein kaufmännischen Sinne, sondern im volkswirtschaftlichen Sinne — unabweisbar vorhanden ist, auch dann, wenn bei Befriedigung dieses Rechtsanspruches vorzugehen wird bis zu einem Maße, welches seinerzeit für phantastisch und unabweislich erklärt worden ist, fordere ich die Regierung und meine Kollegen auf, auf der Bahn, die beschritten ist, vorwärts zu gehen und erst dann aus Haltmachen zu denken, wenn die ersten zweifelhaften Mißfolge sich tatsächlich eingestellt haben sollten. Auf diese warten wir aber jetzt seit 70 Jahren vergeblich! Es ist noch kein Minister aufgestanden und hat gesagt: Diese oder jene Eisenbahnstrecke hätten wir besser nicht gebaut, sie ist ein fressendes Geschwür am Körper unseres Staates. Man ist vielmehr über alle die Bahnen, die gebaut worden sind, schließlich auch in den Kreisen der Groß. Regierung recht froh gewesen, und zwar weil man sich sehr wohl bewußt ist des Zusammenhanges der steigenden Rentabilität der sogenannten Hauptstrecken, der wichtigsten Strecken, der größten Strecken, wo der Verkehr am gedrängtesten ist, mit dem Zuflusse, der ihnen wird aus der Verödung und der feinen Verästelung des Verkehrsnetzes bis an seinen äußersten Ausgangspunkt hin. Und dieses Verfahren wünschen wir fortgesetzt zu sehen, in dem sicheren Bewußtsein, daß die Rentabilität, selbst von kaufmännischem Standpunkte aus, ganz unmöglich leiden kann,

wenn man noch erheblich viel weiter gehen wollte, als das zur Zeit von der Mehrheit der Volksvertretung in Aussicht genommen ist.

Ich bin also in dieser Frage geradezu Agrarier vom reinsten Wasser, wenn ich so sagen darf. Denn es ist kein Zweifel, daß es hauptsächlich agrarische — wie man es heute nennt — Bezirke sind, die in der Behandlung ihrer Interessen in puncto Eisenbahnbau am stiefmütterlichsten behandelt worden sind. Vom Eisenbahnbetrieb ist ja keine Rede; aber dort liegen die Verhältnisse genau so, und es wird noch der Geschichtsschreiber sich finden, der uns den Zusammenhang zwischen der Entwicklung der agrarisch-agrarischen Bewegung (in Deutschland speziell und in der Welt überhaupt) und der Vernachlässigung des flachen und flachen Landes in der Berücksichtigung seiner Verkehrsverhältnisse darlegen wird.

Umgekehrt liegt für mich als liberalen Politiker aber in dieser Betrachtung der Frage auch zugleich die Antwort darauf, wie der einseitig agitatorisch agrarischen Bewegung gegenüber vom Standpunkte des Liberalismus mit der Zeit überhaupt jemals Herr zu werden ist: In einer Weise, die nicht eine Niederwertung, eine Besiegung der agitatorisch-agrarischen Elemente bedeutet, sondern eine Befriedigung ihrer berechtigten Wünsche und Interessen, und damit eine Auflösung des diese Kreise heute noch wie mit einem eisernen Ringe umschließenden Gefühls des Mangels der Befriedigung ihrer Bedürfnisse! Und daß in diesem Zusammenhang eine unferne unbegreiflich sein muß, wenn die Groß. Regierung, und gerade wieder solchen Kreisen gegenüber, die an und für sich schon schlecht genug gestellt sind, im einzelnen Falle eine Frage von ihnen verlangt, um Anstalten dort zu errichten, welche diesen Leuten entgegenkommen können, das werden Sie begreifen. Die Groß. Regierung kann das auch nur tun, weil sie sehr gut weiß, daß diese Leute in der furchtbaren Not, in der sie sich befinden, in Gottes Namen keine andere Wahl haben, als selbst in die sauren Äpfel der verschiedenen Beitragsbewilligungen — von den unentgeltlichen Geländestellungen will ich nicht einmal reden — zu beißen und große Beitragsbewilligungen zu leisten für die Errichtung von Anstalten, die den günstiger situierten Mitbürgern ohne weiteres freiwillig auf Staatskosten erstellt werden. Und in diesem Zusammenhang haben die Leute draußen im Lande ein Recht zu sagen: Wenn heute auf der ganzen Hauptstrecke Hunderte von Millionen in die großen Bahnhöfe hineingesteckt werden, und man hört nichts davon — und kann nichts davon hören, nach der Natur der Sache, das ist ganz selbstverständlich —, daß die großen Städte zu den großen Bauten durch Anforderungen einzelner Beiträge herangezogen werden, dann geschieht uns ein schreiendes Unrecht, was nur in der tatsächlichen Verteilung der Machtverhältnisse, in der Ohnmacht der Interessenten, denen gegenüber solche Forderungen aufgestellt werden, begründet ist, wenn man uns gegenüber derartige Forderungen — und seien es auch nur wenige tausend Mark — stellt und von deren Leistung abhängig macht, ob uns eine Station oder eine Verbesserung unserer Stations- oder Verkehrsverhältnisse überhaupt oder etwa ein Anschluß an das Verkehrsnetz selbst gewährt wird. Es hat mich deshalb sehr gefreut, daß die Kommission es nicht an Deutlichkeit hat fehlen lassen in dem Ausdruck ihrer Gesinnung gegenüber dieser vorfunkelnden und mittelalterlichen, durch nichts zu begründenden Methode, wie sie früher einmal am Rande gewesen ist, aber wie sie heute einfach ein Dorn im Fleisch unseres Staates genannt werden muß, die die allerunliebsamsten Folgeerscheinungen gezeitigt hat und in der Folge in noch höherem Maße zeitigen



wird. Denn gerade die Nichtbefriedigung berechtigter Wünsche oder das Abhängigmachen der Erfüllung solcher Wünsche von unberechtigten Voraussetzungen und Bedingungen muß diese Leute verstimmen und erbittern, und wenn sie auch auf diesem Gebiete dann schließlich nicht direkt mit ihrer Verstimmung und Erbitterung durchkommen, es kommen andere Gelegenheiten, wo wir auf die freudige Mitarbeit und auf das Verständnis dieser Leute angewiesen sind, wo sie uns aber den Rücken kehren, im günstigsten Falle gleichgiltig, im ungünstigsten aber mit ausgesprochener Abneigung, die sich unter Umständen auch bis zum Haße steigern kann und solche Erscheinungen zeitigt, die bei den Vorkängen im öffentlichen Leben und auch in der Politik selbst uns oft mit großer Ueberdrückung erfüllen. Da soll man nicht ungerecht sein, sondern sich an die eigene Brust klopfen und sich fragen: Haben wir bei Zeiten den Leuten gegenüber das Notwendige und Mögliche getan oder sind wir es nicht, die durch Verweigerung des Notwendigen und Möglichen in diesen Leuten das dumpfe aber im Grunde berechnete Gefühl der Zurücksetzung und Vernachlässigung hervorgerufen und wachgehalten haben?

Ich gehe, wie gesagt, nicht so weit, zu verlangen, daß der Staat nun mit der teuersten Methode des Anschlusses an das Vollbahnnetz alle diese Verkehrswünsche erfüllen soll. Das versteht sich ganz von selbst. Wir haben auch andere Verkehrsmittel, auf die der Staat sein Augenmerk zu richten hat: Wir haben das System der Nebenbahnen, wir haben das System der Schmalspurbahnen, wir haben endlich, wie wir neulich in St. Blasien Gelegenheit hatten zu sehen, das System der Automobilverbindungen, und ich sehe absolut nicht ein, weshalb der Staat, der in puncto Eisenbahnbau heute schon mit Sicherheit weiß, daß er sehr viele Wünsche, die in Petitionen niedergelegt sind, niemals wird erfüllen können, nicht ernstlich mit dem Gedanken umgeht, angesichts der praktischen Lösung dieser Frage in St. Blasien der Erwägung näherzutreten, den Automobilverkehr zunächst als einen zwar mageren, aber immerhin doch erträglichen Ersatz für das Fehlen jeglicher Personenverkehrsverbindungen ins Auge zu fassen. Gerade dadurch würde auch der Staat dem Entstehen phantastischer und utopistischer Projekte — solche liegen vor und werden von uns auch als solche gekennzeichnet — vorbeugen können. Denn auch diese Leute handeln eben in einer absoluten Zwangslage; sie wissen und fühlen, daß eine Befriedigung ihrer berechtigten Verkehrsbedürfnisse an und für sich ein Rechtsanspruch, ein öffentlicher Rechtsanspruch ist, der, wie er bei der Postverwaltung schon anerkannt ist, zweifellos auch bei der Eisenbahnverwaltung sehr bald wird anerkannt werden müssen; aber sie sehen eine andere Möglichkeit als die des Petitionierens um das allerdings teuerste, aber immerhin bekannteste Mittel für die Befriedigung solcher Verkehrsbedürfnisse nicht, und so petitionieren sie eben um die Erstellung einer teuren Bahn. Würde der Staat (wozu er doch eigentlich da ist) die Führung übernehmen, dann hätten wir solche Projekte und solche Petitionen nicht. Wäre es aber nicht auch die Großherzogliche Regierung, die ihrerseits Projekte auszuarbeiten und vorzulegen, die ihrerseits an die Volksvertretung mit der nötigen Anregung zu kommen hätte? Sie hätte den Automobilverkehr in St. Blasien in die Wege leiten müssen! Und wenn Sie sagten, Sie wollten keine gewagten Experimente machen, gut, darauf will ich mich auch noch einlassen; aber jetzt, nachdem in St. Blasien das Problem gelöst ist, jetzt wäre es doch wirklich Sache der Großh. Regierung, zu erklären: Will sie und kann sie in absehbarer Zeit auf dieser als möglich gezeigten Bahn den Verkehrsbedürfnissen in allen anderen

Landesteilen näherzutreten, oder will sie das nicht? Darüber aber vermiße ich jegliche Stellungnahme der Großh. Regierung. Ich bin fest überzeugt, daß, wenn nicht aus diesem Hause mit derselben Energie, mit der wir in den letzten Jahren vorgegangen sind, wiederum fort und fort Stellung genommen wird, dann auch in vielen Jahren die Großh. Regierung durchaus noch nicht dazu kommt, sich an die Spitze einer solchen Bewegung zu stellen.

Seute sieht auch die Großherzogliche Regierung ein, daß, was auch der Herr Kollege Vinz mit Recht betont hat, von einer abschließenden Gestaltung unserer Verkehrsverhältnisse heute nicht mehr die Rede sein könne, daß das Wort, welches im Jahre 1883 gefallen ist — „die Höllethalbahn bedeutet den Abschluß des Ausbaus unseres Staatseisenbahnnetzes“ —, schon heute, also nach 25 Jahren, sich wie eine Reliquie aus einem Altertumsmuseum ausnimmt, und daß es eigentlich unverständlich ist, wie die damalige Volksvertretung und auch die Bevölkerung ein solches Wort widerspruchslos hat hinnehmen können und daß man vielleicht fünfzehn Jahre gebraucht hat, bis man dazu kam, energig gegen eine derartige Anschauung Stellung zu nehmen.

Die Großh. Regierung hat ja bei Erörterung des Karlsruher Personenbahnhofes selbst den ausgezeichneten Ausdruck getan, daß die Bahnhöfe der Städte mehr „als langjährige Provisorien“ anzusehen und darum möglichst einfach zu halten seien; begründet ist das durch die „mit Sicherheit zu erwartende“ Entwicklung der Verhältnisse. Auch ich bin fest überzeugt, daß der Karlsruher Bahnhof und auch die anderen Bahnhöfe nicht bloß, noch bevor sie fertiggestellt sind, noch mehrfach werden umgestaltet und erweitert werden müssen, sondern ich bin auch weiter überzeugt, daß, was Sie auch im Laufe der Bauperiode tun mögen, Sie doch, kaum daß die Bahnhöfe eröffnet sind, auch schon bedauern werden, daß Sie nicht noch mehr Rücksicht auf die Möglichkeit weiterer Entwicklung genommen haben. Insbesondere beim Karlsruher Bahnhof macht es mir den Eindruck, als ob auf eine Entwicklung des Karlsruher Lokalverkehrs in keiner Weise Rücksicht genommen ist, und ich erinnere die Großh. Regierung zum zweiten Mal daran, daß der große Münchener Personenbahnhof (der, glaube ich, vor zwanzig Jahren dem Verkehr übergeben worden ist) sich sofort nach seiner Eröffnung als unfähig erwiesen hat, auch nur den Lokalverkehr nach Starnberg, also nach der von München aus nächst gelegenen bedeutenderen Eisenbahnstation, bewältigen zu können, so daß man sich gezwungen gesehen hat, einen in gleichem Maße der architektonischen Schönheit wie wohl auch dem Betrieb Abbruch tuenden Ersatz dadurch zu schaffen, daß man für diesen wichtigen Lokalverkehr des Münchener Verkehrs einen Rothbahnhof erstellt hat. Ich möchte nicht erleben, daß es in Karlsruhe ähnlich geht. Ich hoffe, daß die Regierung Verlassung nehmen wird, dieser Frage ihre ganz entschiedene Aufmerksamkeit zuzuwenden. Ich bin der festen Ueberzeugung, daß der Karlsruher Lokalverkehr — der ja bis heute überhaupt gleich Null zu rechnen ist, denn die allerdingendsten Bedürfnisse werden mit Hilfe der elektrischen Bahn der Stadt Karlsruhe und des Privatbahnleins von Durmersheim nach Spöck befriedigt — überhaupt erst geschaffen werden wird und geschaffen werden muß, wenn nicht die Entwicklung der Stadt Karlsruhe künftig hintangehalten, ja im Laufe der Zeit geradezu zurückgeschraubt werden soll.

Da ich gerade beim Karlsruher Bahnhof bin, so gestatte ich mir, noch einige weitere hierher gehörige Bemerkungen anzuknüpfen. Ich glaube, die Großh. Regie-



rung verdient so viel Vertrauen, daß unsere Budgetkommission, das Haus und auch das Land der felsenfesten Ueberzeugung sein dürfen, es werde die Großh. Regierung unnötige und überflüssige Ausgaben (soweit sie das überhaupt zu beurteilen imstande ist) bei der Erstellung dieser Bahnhöfe sich nicht zu schulden kommen lassen. Deshalb nehme ich es der Großh. Regierung durchaus nicht übel — im Gegenteil, ich halte es für ihre Pflicht —, wenn sie die Einzelheiten der einmal genehmigten Projekte von Jahr zu Jahr darauf prüft, ob sie den ständig sich entwickelnden Anforderungen der modernen Technik und des Verkehrs noch standhalten oder ob nicht notwendige und mögliche Verbesserungen angebracht werden können. Selbst wenn die Anforderungen für die Erstellung dieser Bahnhöfe noch höher werden sollten, als sie heute schon sind, selbst dann würde meines Erachtens die Regierung einen schweren Fehler begehen, wenn sie lediglich aus budgetrechtlichen Bedenken sich gebunden halten wollte, ältere, einmal genehmigte Entwürfe unbekümmert um die von der Eisenbahnverwaltung erkannte Unzulänglichkeit trotzdem auszuführen. Ich halte diese Frage für so ernst, daß sie mir zweifellos noch wichtiger erscheint als die budgetrechtlichen Bedenken an und für sich; ich habe auch gar nicht die Furcht — angesichts der Größe der Aufgabe, um die es sich hier handelt, und damit angesichts der Größe der Verantwortung, die jeder einzelne dabei Beteiligte trägt —, daß die Großh. Regierung irgendwie in budgetrechtlicher Beziehung ihre Pflicht nicht tun könnte. Ich möchte aber, wie gesagt, diese Pflicht in einem besonderen Sinne aufgefaßt wissen; nicht wie sie etwa von einem Subalternbeamten aufgefaßt werden könnte, der sich unbedingt und striktissime an die einmal gezogenen Linien zu halten hat, sondern ich möchte sie aufgefaßt haben vom Standpunkt eines von dem Vertrauen der Gesamtheit der Volksvertretung und auch der Bevölkerung getragenen Fachmannes allerersten Ranges, der mit seinem Worte und mit seiner vollen Kenntnis der Tatsachen dafür einsteht, daß er jeweils in dem Augenblick, in dem er für ein solches Projekt seine Stimme erhebt, nur das Beste liefert, was — unter ständiger Berücksichtigung selbstverständlicher der Kosten — zur Zeit geliefert werden kann. Und da kann man nun nicht scharf genug betonen, was schon der Herr Kollege Binz betont hat: Wenn wir heute die Bahnhöfe ohne jede Gebäude zur Aufnahme des Personenverkehrs, ohne Fassade und ohne Empfangszimmer ließen, dann würden sie auch nicht viel weniger kosten, auch wenn z. B. die Karlsruher auf freiem Feld in ihre Züge einsteigen müßten. Geradezu kindisch ist die Vorstellung, der man häufig draußen begegnet, als wenn nun diese 35 Millionen gebraucht würden, um architektonische oder gar noch nebenfachliche Bedürfnisse des Karlsruher Reisendenverkehrs zu befriedigen. Davon kann gar keine Rede sein, sondern das sind in der Hauptsache Betriebsanlagen, um die es sich handelt, die mit der Frage der Empfangsräume und des Schutzes des Publikums gegen die Unbilden der Witterung eigentlich in gar keinem Verhältnis stehen. Und wenn man nun, entsprechend der Größe einer Stadt und der Größe des Verkehrs, der sich in ihr bewegt, ein Empfangsgebäude herstellt, das zweifellos im Verhältnis nicht mehr Kosten beansprucht als sehr viele Empfangsgebäude, die draußen im Lande oft an ganz kleinen Plätzen stehen, dann sollte man doch das Kind nicht mit dem Bade ausschütten und draußen im Lande — in der Presse und auch in Versammlungen ist es mir schon sehr häufig begegnet — das so hinstellen, als ob da lediglich Luxusbedürfnisse der großen Städte befriedigt würden! Das ist verwirrend, und ich würde mir ein Gewissen daraus machen, meinen Mitbürgern draußen, soweit es an

mir liegt, nicht, soweit es möglich ist, die positiven Kenntnisse über die Zusammenhänge dieser Dinge zu vermitteln. Ich glaube, daß ich das umso ruhiger tun könnte, als der Gedankengang, in dem ich mich am Anfang meiner Ausführungen geäußert habe, auch oben auf den Höhen des Schwarzwaldes, in den agrarischen entlegensten Teilen unseres Landes, mich zweifellos davor bewahrt, so beurteilt zu werden, als ob ich einer unverhältnismäßigen Begünstigung der großen Städte auf Kosten der minder gut situierten Verkehrsgegenden unseres Landes jemals das Wort zu reden imstande wäre. Es hat deshalb auch keine Gefahr, wenn die Großh. Regierung und mit ihr die Budgetkommission von der Befürchtung gesprochen haben, daß andere Preisbewerber bei dem Projekt eine Ungerechtigkeit darin erblicken könnten, wenn nun das Stürzenackerische Projekt verändert würde. Das kann selbstverständlich nicht als Ungerechtigkeit empfunden werden, denn ich bin der festen Ueberzeugung: Jedes andere Projekt würde genau dieselbe Gefahr gelaufen sein, verändert werden zu müssen, wenn sich eben herausstellt, daß die vor einer Reihe von Jahren angenommenen Voraussetzungen nicht mehr zutreffen. Mit Recht hat deshalb die Großh. Regierung hier wohl den Standpunkt eingenommen, daß, wenn einmal einem Manne, der in einem bestimmten Augenblick den Befähigungsnachweis der Lösung einer solch großen Aufgabe geliefert hat — und das hat Professor Stürzenacker zweifellos getan —, man ihm vertrauensvoll auch die weitere Behandlung in der Entwicklung einer solchen in die Hände legen darf, unbekümmert darum, ob er sich nun veranlaßt sieht, Einzelheiten an seinem Projekt abzuändern, wie auch die Großh. Regierung den rein technischen Teil der Sache abzuändern sich gezwungen sieht. Es gehen ja Hand in Hand damit die nachträglich noch hinzugefügten drei Unterführungen der Güterzufahrtsgleise, und ich sage heute schon, das ist nicht die letzte Veränderung, die an diesem großen Bahnhöfe vorgenommen wird, und es kann sich Professor Stürzenacker deshalb sehr wohl auf diese Parallele berufen.

Wenn endlich von der Fassade gesprochen wird als von einer verhältnismäßig hohen Ausgabe, so darf man wohl auch einmal erklären, daß der Karlsruher Bahnhof doch eigentlich nicht bloß Lokalbahnhof ist, sondern er ist der Bahnhof der Landeshauptstadt, und nach dem Karlsruher Bahnhof werden die Fremden nicht bloß die Verhältnisse der Stadt Karlsruhe sondern des badischen Landes überhaupt sehr leicht zu beurteilen geneigt sein. Wenn ein Fremder in eine Hauptstadt kommt und sieht, daß dort ein schlechter, unzulänglicher, abstoßend häßlicher oder nüchterner Bahnhof steht, so wird er leicht — wenigstens bei uns in Europa, in Amerika ist es ja ganz anders, dort macht man diese Ansprüche nicht — zu dem Gedanken kommen, daß er es eben mit einem Typus zu tun hat, der ihn berechtigt, eine gewisse Kritik an die Eisenbahnverhältnisse und damit in der Folge sehr leicht auch überhaupt an die Verhältnisse des ganzen Landes zu legen. Ich darf weiter wohl auch darauf hinweisen, daß wohl jedes badische Landeskind mindestens einmal in seinem Leben sich als Gast in den Mauern Karlsruhes bewagt, und daß wohl jedes badische Landeskind dann erwartet, daß es etwas vorfindet, woran es auch seine Freude haben kann. Und wenn nun Fürst, Stadtverwaltung und Bürgerschaft zusammenwirken, um in solchen Fällen ihr Bestes zu leisten, um einen für das Leben unvergeßlich schönen Tag zu bieten, dann ist es wohl auch kein Luxus, wenn die Großh. Eisenbahnverwaltung das ihrige dazu beiträgt, daß dieser schöne Eindruck nicht in der wichtigsten Stunde, im Augenblick des Betretens des Festplatzes



und im Augenblick des Verlassens, gestört oder wenigstens abgeschwächt wird. Es ist somit doch in gewissem Sinne Landesangelegenheit, wenn für eine architektonisch musterhafte Fassade dieses Bahnhofs einige Hunderttausend Mark ausgegeben werden, die vielleicht gespart werden könnten, wenn man sich darauf beschränkt, einen kafernenartigen oder noch nüchternen Bau hinzustellen.

Im Zusammenhang mit dieser Frage möchte ich die Großh. Regierung ersuchen, auch mit der Stadtverwaltung über die Ausgestaltung des Platzes vor dem Bahnhof rechtzeitig in Verbindung zu treten. Es wäre zum Nachteil für beide Teile, wenn diese Behandlung nicht Hand in Hand erfolgen sollte, wenn die Stadtverwaltung es ruhig abwarten sollte, wie die Eisenbahnerverwaltung in der Gestaltung des Bahnhofsplatzes und der Fassade vorgeht, und dann ihrerseits auf eigene Faust vorgeht, anstatt daß, wie ich mir das denke, Stadtverwaltung und Großh. Regierung sich beiderseits zur Aufgabe machten, ein harmonisches Meisterwerk ersten Ranges zu schaffen, das nicht bloß jedem Karlsruher sondern auch jedem badischen Landeskind, wenn es unsere Stadt betritt, und schließlich auch jedem Fremden, der unsere Stadt passiert, eine Freude bereitet, anstatt ihn gleichgültig läßt oder gar abtödt.

Wenn ich von diesem Standpunkt aus nun auf das 25 Millionenprogramm kurz eingehen will, so werden Sie mir zugeben, daß ich mich unmöglich mit einer derartigen mechanischen Beschränkung der finanziellen Mittel zur Bewältigung der gesamten Aufgaben, die dem Staate meines Erachtens auf diesem Gebiete zuzuschreiben sind, befremden kann. Ich weiß sehr wohl, daß, nicht etwa bloß die Großh. Regierung, sondern daß die Budgetkommission und die große Mehrheit dieses Hauses sich mit diesem 25 Millionenprogramm als sozusagen befriedigt erklärt haben, als vor zwei Jahren von dieser Summe gesprochen wurde. Nun, ich gebe zu: Wenn man sich auf den Standpunkt desjenigen stellt, der sagt, ich tue eben meine Pflicht und Schuldigkeit, die mir vorgeschrieben ist nach dem Buchstaben, mehr kann man von mir nicht verlangen, dann könnte heute jemand kommen und sagen: Haus und Regierung haben sich auf 25 Millionen in fünf Budgetperioden geeinigt; was wollt Ihr mehr! Diese 25 Millionen sind übrigens bereits festgelegt, und deshalb ist es zwecklos, in weitere Erörterungen auf diesem Gebiete einzutreten. Die Verhältnisse haben freilich diese 25 Millionen, soweit uns in der Kommission mitgeteilt worden ist, schon überholt; denn die Großh. Regierung hat uns in der Kommission vorgerechnet, daß nicht bloß 25 Millionen sondern bereits 32 Millionen zur Verwendung für Eisenbahnbauzwecke in den fünf in Betracht kommenden Budgetperioden festgelegt sind.

Die Verhältnisse sind also in dieser Beziehung vernünftiger als die Menschen, die es versuchen, diese Verhältnisse scheinbar nach ihrem freien Willen lenken zu wollen. Die Verhältnisse sind mächtiger, sie zwingen die Menschen einfach in den Bann des Notwendigen, und sie werden die Großh. Regierung, selbst wenn sie sich an dieses Programm halten wollte, auch in den laufenden Budgetperioden selbst wider ihren Willen zwingen, auch über diese 32 Millionen noch hinauszugehen. Ich bin der Ansicht, daß es überhaupt keinen Zweck hat, von einer bestimmten Summe als Abschlußsumme, als Maximalsumme da zu reden. Man kann höchstens von einer Minimalsumme reden, und so war es vernünftigerweise wohl auch von der Kommission und dem hohen Hause vor zwei Jahren gedacht, wenn man gesagt hat: Mindestens 25 Millionen müssen verbaut werden, wenn die Eisenbahnbaubedürfnisse des Landes nicht dringend

Schaden leiden sollen. So beurteilten die Kommission, Kammer und Regierung — Kammer in der Mehrheit gesprochen, ich habe diesem Standpunkt schon damals widersprochen — die Sachlage. Heute ist die Sachlage aber eine ganz andere. Heute ist beispielsweise der Übergang vom gemischten System zum Staatsbahnsystem zwar noch nicht formell mit klarem Brief und Siegel versehen, de facto ist er zwar nicht vollzogen, aber er steht so gut wie vor der Tür. Das gemischte System ist aufgegeben, es wird keine begeisterten Verechter wie vor 6 Jahren in diesem Hause mehr finden; es werden höchstens mildernde Umstände noch geltend gemacht, wenn der Staat sich in einem einzelnen Falle weigern sollte, seine Pflicht und Schuldigkeit zu erfüllen, und die Erfüllung seiner Aufgabe auf Private abschieben wollte. Dadurch verschiebt sich aber der Rahmen, in dem das Bild von dem 25 Millionenprogramm damals erschienen ist. Damals, als die 25 Millionen festgesetzt wurden, stand das ganze Land noch unter dem Eindruck, daß das gemischte System auf absehbare Zeit noch nicht verlassen werde, und es war wohl Jeder, der damals bei dieser Festsetzung beteiligt war, berechtigt, anzunehmen, daß neben diesen 25 Millionen vielleicht dieselbe oder eine noch höhere Summe dadurch verbaut würde, daß im Wege des gemischten Systems Privatbahnen mit oder ohne Staatszuschüsse erstellt werden würden. Es ist doch ganz klar und selbst vom rein juristischen Standpunkt aus diskutabel, daß, nachdem die Voraussetzungen für jenes Programm zu einem ganz wesentlichen Teil weggefallen sind, auch die Großh. Regierung und die Kammer unmöglich mehr auf dem Buchstaben jenes Programms stehen bleiben können. Im ganzen Lande würde es heißen: Was bietet Ihr uns jetzt für das Aufgeben des gemischten Systems, wie wird der Staat die Aufgaben, die er damit selbstverständlich übernommen hat, erfüllen? Es ist klar, daß darauf nicht die Antwort gegeben werden kann: „Wir haben es ja schon ausgerechnet, wir werden 25 Millionen in 5 Budgetperioden aufwenden.“ Davon kann meines Erachtens keine Rede sein. Es liegt ja auch schon die Tatsache der Erweiterung auf 32 Millionen vor, woraus zu schließen ist, daß die Großh. Regierung nicht geneigt ist, dieses Programm wörtlich einzuhalten, sondern daß sie es nur noch behandelt als einen Schild gegenüber von ihr als phantastisch oder utopisch angesehenen Wünschen auf Ausbau unseres Eisenbahnnetzes. Ich glaube aber, es wird besser sein, wenn die Großh. Regierung in Zukunft dieses Programm angesichts der total veränderten Sachlage einfach ignoriert, genau wie Professor Stürzenacker beim Empfangsgebäude des Karlsruher Bahnhofs und die Großh. Regierung beim technischen Teil des Karlsruher Bahnhofs auf Grund neuerer Erwägungen den veränderten Tatsachen gerecht werden mußten.

Ich habe in der Kommission gehört, daß die Großh. Regierung, wenn ihr der Nachweis erbracht würde, daß eine neu zu erstellende Linie eine größere Rentabilität als die durchschnittliche, sagen wir von 5 oder 6 Proz., abwerfen würde, wohl Mittel und Wege finden würde, der Erstellung einer solchen Bahn auch außerhalb ihres Programms näherzutreten. Heute ist also, wie ich schon dargelegt habe, lediglich die nackte Rentabilitätsfrage entscheidend, ob eine Linie u. welche gebaut werden soll und welche nicht. Da braucht die Volksvertretung nur dafür zu sorgen, daß der Begriff der Rentabilität zwischen der Großh. Regierung und ihr klar gelegt wird, um auf diesem Gebiet in allernächster Zeit einen entscheidenden Schritt vorwärts tun zu können. Die rein defensiv Haltung der Großh. Regierung ist natürlich unmöglich. So wenig ein Nebenius hat sagen können: „Be-



weise, daß die Hauptbahn 5 und 6 Proz. erbringt, dann will ich sie sofort erbauen", ebensowenig darf die Großh. Regierung sich auf diesen Standpunkt zurückziehen, damit würde sie sich weit unter die Höhe des Standpunktes stellen, die ich mir im Anfang meiner Ausführungen zu skizzieren erlaubt habe. Die Großh. Regierung soll etwas der Leistung unserer Vorfahren Gleichwertiges schaffen, und da darf sie nicht mit einem Argument kommen, das nicht einmal vor 70 Jahren angewendet worden ist, weil die damaligen verantwortlichen Männer der Regierung eingesehen hatten, daß es unmöglich sei, zu einem vernünftigen Resultat zu kommen, wollte man derartige unmögliche Bedingungen aufstellen. Das weiß der Herr Minister und die Großh. Regierung so gut wie jeder von uns, daß der Beweis nicht erbracht werden kann, daß 5 oder 6 Proz. Rentabilität auf einer Linie unbedingt zu erzielen sind; das ist lediglich Erfahrungssache. Wir können nur fortgesetzt verlangen, daß die Großh. Regierung, nachdem im ganzen günstige Erfahrungen gemacht worden sind, im einzelnen Falle diese im ganzen gemachten Erfahrungen nicht außer Acht läßt und so lange vorwärts schreitet, als im ganzen fortgesetzt günstige Erfahrungen erzielt werden. Erst wenn die Eisenbahrentabilität einmal infolge des weiteren Ausbaues unseres Eisenbahnnetzes Krankheitserscheinungen aufzuweisen beginnen würde, wäre der Augenblick gekommen, wo gebremst werden könnte, dann wäre der Augenblick gekommen, sich zu sagen: „Halt, auf dieser Bahn sind wir zu weit gegangen, jetzt heißt es die Zügel angezogen!“ Sie dürfen sicher sein, daß die Volksvertretung dann die Allererste wäre, die dann ihre Stimme erheben würde. Wir aber stehen draußen in nächster und engster Beziehung zu denen, deren Verkehrsbedürfnisse bis jetzt nicht befriedigt worden sind, wir stehen in engster Beziehung draußen mit denen, die mit Tränen in den Augen ihre Verhältnisse vergleichen mit denen anderer Landesfinder in anderen Landesteilen. Wir hören ihre Klagen, wenn wir mit ihnen reden und sie uns ihr Herz ausschütten in einer Art, wie sie es der Großh. Regierung gegenüber niemals tun. Der Herr Minister gehe einmal infognito in ein Bauernhaus auf dem Schwarzwald, dann wird er hören, was die Leute reden und was er niemals zu hören bekommt, wenn er als der Herr Minister erscheint. Es geht ja uns als Abgeordneten schon so. Wenn ich die Wahrheit erfahren will, darf ich nicht sagen: „Ich bin Abgeordneter“, sondern da muß ich mich mitten hineinsetzen in einen Kreis und muß mit beiden Ohren hören, daß ich die Fülle der Anregungen, die da gegeben werden, mit nach Hause bringe, die mir für ein Vierteljahr eifrigen Studiums genügend Material liefern. So ist es hier auch. Da würde der Herr Minister Erfahrungen sammeln, sodaß er auch als Mitglied des Staatsministeriums seine Stimme erheben müßte. Die Leute, um die es sich da handelt, verweisen darauf, die Scholle, auf der sie gelebt haben, die sie beackert und bis auf den heutigen Tag behauptet haben — und oft mit welchen Anstrengungen und Entbehrungen! — überhaupt behaupten zu können. Wenn mir in einem Ort in allernächster Nähe der Landeshauptstadt in direkter Richtung nach Mannheim, also in einem verkehrstechnisch so günstig gelegenen Gebiet, gesagt worden ist, daß Hunderte von Dorfbewohnern um 4, halb 5 Uhr morgens aufzustehen und 1 bis 1½ Stunden nach der nächsten Eisenbahnstation zurückzulegen gezwungen sind, um dann in Wagen schlechter Verfassung — nach dem Wunsch des Herrn Ministers künftig sogar in vierter Klasse — an den Ort ihrer Arbeit befördert zu werden, daß sie dort den ganzen Tag, 10 bis 12 Stunden, arbeiten, abends denselben Weg wieder nach Hause zurücklegen, wo sie abends 8 oder halb 9 Uhr eintreffen

(also dreiviertel des Jahres bei dunkler Nacht fortgehen und zurückkommend), daß sie hierbei doch noch geringere Löhne beziehen als ihre glücklicheren Kollegen in den Arbeitszentren, u. daß diese Leute sich trotzdem bis heute noch sträuben, eine derartige Existenz aufzugeben, weil die Liebe zur Scholle, zur Heimatgemeinde, zur Familie sie mit eisernen Klammern zu Hause festhält, daß sie aber doch schon von der Möglichkeit sprechen, diese Existenz aufgeben zu müssen, weil sie diese Existenz nicht dauernd mit solchen Opfern verteidigen können, so muß man sagen, das sind Helden auf dem Felde eines volkswirtschaftlichen Notstandes, an dem die Großh. Regierung mit der Mehrheit dieses hohen Hauses durch ihre Haltung zu einem großen Teil schuld ist. Angesichts solcher Zustände sollte man darauf verzichten, von dem Nachweis einer Rentabilität von 5 bis 6 Proz. zu reden, ehe man sich entschließt, neue Linien zu bauen, man sollte größere, weitere Gesichtspunkte haben, wie sie unsere Vorfahren bereits gehabt haben, und wie ich sie heute fordere. Ich verhehle mir bei der Betrachtung dieser Frage freilich nicht, daß mein Standpunkt, den ich seit 6 Jahren in diesem hohen Hause vertreten habe, und von dem ich sehe, daß er immerhin an Boden gewonnen hat, heute ein etwas schwierigerer geworden ist. Ich bin in diese Agitation seinerzeit eingetreten dem Flügelrade gegenüber, das mit zwei freien Flügeln sich bewegen konnte, dem Flügel des Betriebes und dem Flügel des Baues. Heute weiß ich, daß der eine Flügel dieses Rades nicht mehr frei flattern kann, er ist sozusagen an einem Schmirchen befestigt, das ihm nur noch gestattet, bis zu einer gewissen Höhe aufzufattern, und ich ziehe daraus selbstverständlich den Schluß, daß, wenn der Flügel des Betriebes bis zu einem gewissen Grade gelähmt ist, nicht mehr selbstständig ist in seiner freien Bewegung, auch der Flügel des Baues bei seiner Bewegung darauf wird Rücksicht nehmen müssen, wenn er auch scheinbar noch vollständig frei ist; denn die Rentabilität ist die Achse, welche diese beiden Flügel des Rades verbindet, und wenn der Betrieb statt steigender eine sinkende Rentabilität aufweist, so kann selbstverständlich der Bau nicht betrieben werden ohne Rücksicht auf derartige betriebliche Erscheinungen, und wir stehen heute vor der traurigen Tatsache, daß der Betrieb mit sinkender Rentabilität zu rechnen hat. Deshalb bin ich der Ansicht, daß eine gewisse Vorsicht dieser Erscheinung gegenüber am Platze ist, so lange man sich nicht entschließt, das Fädchen durchzuschneiden, welches den Flügel des Betriebes an der freien Entfaltung seiner Kräfte verhindert, um wieder die schöne stolze Flughöhe zu erreichen, welche er ja schon einmal innegehabt hat, und welche er wohl noch hätte steigern können. Allein ich bin doch auch der festen Ueberzeugung, daß dieses Fädchen nicht dick genug ist, um als eiserne Kette betrachtet werden zu müssen, welche die Bewegung des Rades aufhält. Ich glaube, daß es gelingen wird, über kurz oder lang dieses Fädchen zu durchschneiden oder zu lockern, um dann dem Flügel des Betriebes wieder die volle Freiheit zu verleihen, sei es nun im engsten Rahmen, im badischen Betrieb, oder sei es im weiteren Rahmen, hoffentlich im Reichsbetrieb, und deshalb bin ich der Ansicht, daß wir uns nicht von Furcht leiten lassen dürfen, wenn wir entschlossen sind, die erforderliche Balance wieder herzustellen. Aber freilich, wenn ich dächte, daß das Eisenbahnnetz ausgebaut werden soll ohne Rücksicht auf diesen absoluten Zusammenhang der beiden grundlegenden Fragen, da würde ich große Gefahren heraufziehen sehen, denn nur dadurch, daß die großen begünstigten Teile unseres Landes, die man als Hauptstrecken zu bezeichnen gewohnt ist, die glänzendsten finanziellen Ergebnisse erzielen können, nur dadurch ist es möglich, direkt auch die Mittel flüssig zu ma-



chen und die Rentabilität herzustellen, die erforderlich ist, um das Eisenbahnetz als Ganzes seiner Verbollkommnung entgegenzuführen.

Es ist aus diesen Gründen einigermaßen bedauerlich, wenn die beiden großen Teile des Eisenbahnbudgets nicht im Zusammenhang behandelt werden können. Allein ich glaube, wenn auch formale Schwierigkeiten vorliegen, so viel haben wir doch erreicht, daß niemand es wagen wird, diesen Zusammenhang leugnen zu wollen. Die Ueberzeugung von diesem Zusammenhang ist, glaube ich, bis in das letzte Haus im badischen Lande, wo denkende Mitbürger wohnen, gedrungen; und daß selbstverständlich in diesem hohen Hause und am Tische der Groß-Regierung niemand mehr zu finden sein wird, der diesen Zusammenhang nicht erkannt hat und sich nicht darnach zu richten entschlossen ist, davon bin ich fest überzeugt. Sie mögen aber in diesem Zusammenhang erkennen, wie deprimierend und niederdrückend es für unsereinen sein müßte, wenn er glaubte, das letzte Wort wäre mit der Ablehnung unseres Antrages bei dem Eisenbahnbetriebsbudget bereits gefallen. Wenn ich das glauben würde, so würde ich mich an dem Ausbau unseres Eisenbahnetzes nicht weiterhin ernstlich durch Mitarbeit beteiligen. Dann würde ich mir sagen, in ein paar Jahren muß es doch zu einer Katastrophe kommen, und die Unmöglichkeit der Erstellung sogenannter unrentabler Linien muß sich von selbst ergeben. Aber, wie gesagt, ich habe diese Ueberzeugung nicht, ich lasse mich nicht niederdrücken, ich lasse mich nicht deprimieren, denn ich weiß sehr genau, es wird auch auf diesem Gebiete gehen, wie es mit dem 25 Millionenprogramm geht: Nicht Worte, sondern die Tatsachen werden recht behalten. (Beifall)

Hierauf wird abgebrochen.

Schluß der Sitzung kurz vor 8 Uhr abends.

\* Karlsruhe, 6. Juli. 100. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer. Tagesordnung auf Dienstag den 7. Juli 1908, vormittags 9 Uhr:

Anzeige neuer Eingaben. Sodann

1. Beratung über die geschäftliche Behandlung der Gesetzentwürfe
  - a. das Hinterlegungsverfahren betr. — Drucksache Nr. 80 —;
  - b. die Ergänzung des Verzeichnisses der Landstraßen betr. (der Ersten Kammer vorgelegt);
  - c. die Abänderung des Forstgesetzes betr. (der Ersten Kammer vorgelegt);
  - d. die Zuständigkeit zur Beglaubigung von Unterschriften und zur Aufnahme von Protesten betr. (der Ersten Kammer vorgelegt).

2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues für die Jahre 1908/09 — Drucksache Nr. 18 —, samt den in dem Bericht mitbehandelten Petitionen, sowie (zu § 10 der Ausgabe) dem einschlägigen Teil der Denkschrift über die Ergebnisse der für mehrere Bahnlagen angestellten Untersuchungen — Drucksache Nr. 5 b — und damit im Zusammenhang der mündlichen Berichte über die Petitionen

- a. der Vereinigung von Interessenten um Erhaltung des Städtgutverkehrs der Station Freiburg-Wiehre,
- b. des Gemeinderats Mastatt, die Verlegung des Bahnübergangs bei dem ehemaligen Niederbühler Tor in Mastatt betr.

Berichterstatter: Abg. Pfeffeler (Fortsetzung).

\* Karlsruhe, 6. Juli. 22. öffentliche Sitzung der Ersten Kammer. Tagesordnung auf Mittwoch den 8. Juli 1908, vormittags 1/2 10 Uhr:

1. Anzeige neuer Einläufe.
2. Beratung des Berichts der Budgetkommission über die vergleichende Darstellung der Budgetsätze und Rechnungsergebnisse für die Jahre 1904 und 1906. B.-Nr. 352. Berichterstatter: Geh. Kommerzienrat K o e l l e.
3. Beratung des Berichts der Kommission für Justiz und Verwaltung, den Gesetzentwurf, die Kosten in Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und bei der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen betr. B.-Nr. 350. Berichterstatter: Landgerichtspräsident Dr. D o r n e r.
4. Beratung des mündlichen Berichts der Petitionskommission über die Petition der Steinhauermeister des Main- und Taubertales um Berücksichtigung bei Vergabung von Steinhauerarbeiten bei Staatsbauten. Berichterstatter: Fabrikdirektor D e w i s.



