

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 98. Sitzung (16.06.1906)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zum Protokoll der 98. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 16. Juni 1906.

Bericht

der

Budgetkommission der zweiten Kammer

über

1. den Antrag der Abgg. Fröhauß und Genossen, die Einführung des Zweipfennigtarifs für III. Klasse ohne Zuschlag betr. (Druckf. Nr. 43),
2. die Resolution einer am 5. April 1906 in Freiburg i. B. stattgehabten öffentlichen Versammlung in Betreff der schwebenden Tariffragen,
3. die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, die Reform der deutschen Personentariife betr.

Erstattet durch den Abgeordneten Dr. Wildens.

In der 8. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 15. Januar 1906 ist von den Abgg. Fröhauß und Gen. folgender Antrag eingebracht worden:

„Die Großh. Regierung sei zu ersuchen, nunmehr, nachdem die Unmöglichkeit festgestellt ist, auf dem Weg der Verhandlungen mit den übrigen deutschen und insbesondere mit der preussischen Eisenbahnverwaltung zur weiteren Ausgestaltung des Kilometerheftes und insbesondere zur Einführung des Zweipfennigtarifs für Schnellzug III. Klasse ohne Zuschlag zu gelangen, den wiederholt von der zweiten Kammer gefaßten Beschlüssen und den von Großh. Regierung dazu jeweils abgegebenen Erklärungen entsprechend zur Ausgestaltung des Kilometerheftes in der Richtung der Einführung des Zweipfennigtarifs für III. Klasse Schnellzug ohne Zuschlag die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen.“

Es ist weiter in der 60. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 23. April 1906 von einem zur

Erörterung der schwebenden Tariffragen in Freiburg i. B. zusammengetretenen Ausschuß eine Resolution in Vorlage gebracht worden, welche in einer am 5. gleichen Monats daselbst abgehaltenen öffentlichen Versammlung auf Grund eines Vortrags des Prof. Dr. Arthur Böhtlingk gefaßt worden ist und in der gegen die seitens der Großh. Regierung in Aussicht genommene Personentariifreform, namentlich gegen jede Verteuerung der Schnellzüge über den Satz der Kilometerhefte hinaus, protestiert wird.

Endlich ist in der 82. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 23. Mai 1906 eine Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, übergeben worden, in der den Landständen angefohlen wird, sie möchten alles daran setzen, daß eine Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen zustande komme, in der sodann weiter die Forderung erhoben wird, daß bei den zur Rückfahrt berechtigenden Karten für den Antritt der Rückreise keinerlei Frist vorgeschrieben werde, und die endlich verlangt, daß der Preis für die III. Klasse Schnellzug entweder auf 3 J festgesetzt werde, unter Verzicht auf Erhebung eines Bonenzuschlags, oder auf 2 J unter Erhebung eines Bonenzuschlags, sowie daß gleichlautende Wagenklassenbezeichnungen auf sämtlichen deutschen Staatsbahnen eingeführt werden möchten. Eine speziell über diese Petition erhobene Erklärung des Herrn Präsidenten des Ministeriums des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten besagt:

„Den Standpunkt, welchen die Großh. Regierung hinsichtlich der Schaffung einer deutschen Betriebsmittelgemeinschaft einnimmt, habe ich in meinem Schreiben an den Herrn Präsidenten der zweiten Kammer vom 8. März 1906 Nr. B 774 *) eingehend dargelegt; ich habe meinen damaligen Ausführungen nichts weiteres beizufügen.“

Die in der Petition ausgesprochene Ansicht, daß es hauptsächlich im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst liege, gleichzeitig mit der Einfaherkarte auch die Karte für die Rückfahrt auszugeben, ist insofern nicht zutreffend, als auch der Reisende ein wohl ebenso erhebliches Interesse daran hat, von dem wiederholten Gang an den Schalter möglichst befreit zu werden. Dieser Gesichtspunkt ist auch bei der Beratung der Reformvorschläge in verschiedenen Eisenbahnräten, so insbesondere in dem preussischen und

*) Drucksache Nr. 52c.

sächlichen, von Eisenbahnratmitgliedern nachdrücklich betont worden. Der Forderung der Petition, daß bei den zur Rückfahrt berechtigenden Karten für den Antritt der Rückreise keinerlei Frist vorgeschrieben werde, kann nicht entsprochen werden, weil sonst eine mißbräuchliche Verwendung der fraglichen Karten sehr leicht möglich wäre. Gerade die Mißbräuche, die jetzt bei der 45tägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten vorgekommen sind, waren bekanntlich mitbestimmend dafür, die Beseitigung dieser Karten mit langer Gültigkeitsdauer in Aussicht zu nehmen (vergl. S. 9 der Denkschrift über die Reform der deutschen Personentariife). Die Staatseisenbahnverwaltungen sind daher übereingekommen, für die künftig zur Rückfahrt berechtigenden Karten eine möglichst kurze Gültigkeitsdauer festzusetzen und zwar wurde — abweichend von der ursprünglichen Absicht, wonach die Rückreise am Tage der Lösung der Karte oder am folgenden Tage beendet werden müsse (vergl. S. 9 unter b der Denkschrift) — bei den weiteren Verhandlungen beschlossen, daß auf jene Karte, ebenso wie bei den Karten zur Hinfahrt, die Reise am Tage der Lösung oder am nächstfolgenden Tage angetreten werden müsse und daß die beiden Karten grundsätzlich für die Dauer der Reise zu gelten haben.

Aus welchen Gründen es nicht angeht, den Preis für die III. Klasse einheitlich auf 2 \mathcal{L} festzusetzen und auf die Erhebung eines Schnellzugszuschlags bei der III. Klasse zu verzichten, ist in der Denkschrift sowie in den seitens der Großh. Regierung der Budgetkommission gegenüber abgegebenen Erklärungen eingehend dargelegt; ich kann mich daher darauf beschränken, auf jene Ausführungen zu verweisen.

Wegen der Bezeichnung der III. Klasse in den Schnell- und Sitzzügen einerseits, den Personenzügen andererseits nehme ich Bezug auf die Verhandlungen in der Budgetkommission, wonach in Aussicht genommen ist, eine verschiedenartige äußere Bezeichnung (IIIa und IIIb) nicht eintreten zu lassen. Die am Schlusse der Petition geforderte einheitliche Klassenbezeichnung auf sämtlichen deutschen Staatsbahnen wird sich nicht durchführen lassen, solange auf einem Teile der deutschen Staatsbahnen die IV. Klasse geführt wird, auf dem anderen Teile dagegen nicht."

Die Budgetkommission ist in ihrer Mehrheit der Ansicht, daß der Antrag Fröhau und Genossen durch die Kommissionsanträge auf Seite 73 und 74 des Berichts über das Eisenbahnbetriebsbudget (Druckf. Nr. 14) als erledigt anzusehen ist, und vermag einem Vorgehen,

wie es der Fröhau'sche Antrag vorschlägt, um so weniger zuzustimmen, als solches eine Isolierung Badens auf dem Gebiete des Tarifwesens herbeiführen würde, die in einem Augenblick, in dem die anderen deutschen Staaten sich in diesen Dingen zu einigen im Begriff sind, die größten Bedenken hervorrufen müßte.

Gleiches gilt von der Freiburger Resolution, die übrigens in einseitiger Weise nur auf den Schnellzugverkehr abhebt und den großen, in der Erlangung des Zweipfennigtarifs für die III. Klasse in den Personenzügen liegenden Fortschritt ignoriert.

Auch die Petition des Bundes der Industriellen muß durch obige Regierungserklärung, bezw. durch die einschlägigen Ausführungen und Anträge der Kommission im Bericht über das Eisenbahnbetriebsbudget als erledigt erachtet werden.

Wir beantragen daher,

hohe zweite Kammer wolle den Antrag der Abgeordneten Fröhau und Genossen, die Freiburger Resolution sowie die Petition des Bundes der Industriellen, Landesabteilung Baden und Rheinpfalz, durch die Erklärungen der Großh. Regierung sowie durch die oben erwähnten Ausführungen und Anträge der Kommission für erledigt erklären.